



輸配送をしていきますか?



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/>

環境にやさしい

車体NEWS

SPRING 2015 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	2
NEWS 特集	
第8回技術発表会を開催	3
2015年度税制改正の概要	10
2014年度補正予算及び2015年度予算案の概要	11
NEWS FLASH	
本部だより	12
部会だより	15
支部だより	17
官公庁だより	18
会員情報	21
月度活動状況	23
Net Work	
vol.78 フェニックス工業株	27
VOICE	
(株)タチエス	29
(株)スリーライク	30
そこが知りたい	
「スマートコミュニティ」とは?	31
働くクルマたち	
第8回 鹿芥車について	33
Coffee Break	35
我が社の元気人	37
DATA FLASH	
2014年4月～2015年1月 会員生産状況概要	38
編集後記	41



世界に唯一で 最高の車両の提供を目指して

With an Eye to delivering the best vehicles
that are original and outstanding in the world



株式会社 **トヨトレイラー** TOYO TRAILER CO., LTD
<http://www.toyo-trailer.co.jp>

〒532-0004 大阪市淀川区西宮原1丁目4番2号 ユリビル新大阪3F TEL: 06-6392-8201 FAX: 06-6392-8501

FuwaToyo

当社は、アジアを中心に、米国、豪州、欧州においてシェア拡大中の車輪メーカー FUWA の日本総代理店 FuwaToyo として日本国内に向けてトレーラーの車輪の販売を行うことになりました。

巻頭言



変化の時代に 我々がなすべきこと

小型部会長 網岡 卓二
トヨタ車体株・代表取締役会長

が廃止され、病院に行くにも苦労している話を良く耳にする。移動図書館、移動販売なども含めた移動サービスのニーズは増え高まっていくであろう。

また、東京オリンピック・パラリンピックが2020年に計画されている。弊社も福祉車両を提供する会社としてパラリンピックに向けた対応を検討しているが、単なるイベント対応ではなく、今後の都市内移動システムのモデルケースとして障がい者だけではなく健常者も対象とした今後のモビリティ社会のあり方を考えたいと思っている。

今まで述べたのはごく一部に過ぎないが、グローバル社会を見据えると大きな変化が我々を取り囲んでいると考えなくてはいけない。

顧客の多様な要望に応える

変化への対応を考える際、重要なのはこの変化は一様ではないということである。非常に多様で多面的に変化をする。新興国といつても一括りにすることは当然できず、新興国一つをとっても時代で変化していく。先進国のニーズも変化する。すなわち我々メーカーの立場で言うと、多様な用途にきめ細かく応えることが必要になるということである。多様な用途ということで考えると、これはまさしく我々車体工業会会員会社の得意とする領域であり、我々の強みそのものである。

新興国のニーズはまず建設から始まり、労働者の移動、荷物の移動が続き、都市化が進むと低温輸送、公共交通のニーズが高まる。先進国では先に述べた移動サービスの車として、特種用途の車のニーズが高まる。新興国はもちろん、先進国でも会員会社各社の商品へのニーズが高まっていくと考える。

この変化をチャンスとするには、現地現物でお客様のニーズをきめ細かくとらえタイムリーに対応することが重要であり、そのベースとなるモノづくり力を高めていくことが我々がなすべきことであろう。

是非、皆さんと一緒に環境変化をチャンスととらえ切磋琢磨していきたいと思う。

第8回技術発表会を開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)会長)では、1月15日、くるまプラザにおいて「第8回技術発表会」を開催した。

筆谷委員長は、開催挨拶の中で「昨年、LEDの開発でノーベル物理学賞を受賞したが、我々にとって研究・努力の観点で大変参考になった。技術力は、ゆるぎない価値を生み出すことができ、市場がどのように変化しても、技術の優位性は変わらない。今回で8回目の発表会となるが、継続することは大切なことで、これからも互いに勉強し、車体工業会全体のレベルアップに繋げていきたい」と述べられた。

発表会は、過去最高の114名が参加し、新技術や新商品の紹介など、幅広い分野での発表が行われた。

コンクリートポンプ車の高圧・低騒音・効率化制御技術について

極東開発工業(株)

技術本部開発部
須田 智之 氏

1. はじめに

コンクリートポンプ車(図1)とは、建設現場でミキサ車が生コンプラントから運んできた生コンを圧送し必要な箇所に打設する省力装置である。一般的にはあまり知られていないコンクリートポンプ車だが、ミキサ車が出入りしている工事現場では、ほぼ確実にコンクリートポンプ車が使用されており、現在の建設現場には欠かせない機械である。



図1 コンクリートポンプ車

2. 吐出性能の向上

近年、建築物の高層化や生コンの高強度化に伴い、吐出性能の更なる高圧化が求められるようになった。また、それと同時に作業時間の短縮化も求められるようになったため、高圧圧送時にも通常時と同程度の吐出量が確保

できる高圧大容量機種を開発した(図2)。本機の最大吐出圧力から求めた圧送可能距離は、計算上、水平方向で約1.5km、垂直方向に約360mとなる。

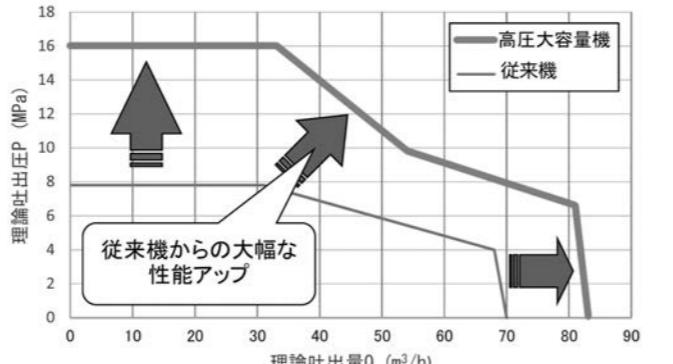


図2 従来機との吐出性能比較

3. 高圧大容量化への問題点

従来構造のまま吐出性能のみを向上させると、騒音や振動・発熱・故障などが増大し、商品として成立させることができない。そこで、従来機で採用していた油圧による順次作動(油圧シーケンス)を電子制御化し、油圧回路に様々な制御を盛り込むことで問題の解決を図った。

4. 油圧ポンプ制御方式の変更

従来機では、レバーフローリング方式の油圧ポンプを使用しており、コントロールモーターによってコントロールワイヤーを介し、レバーを引っ張ることで流量制御を行ってい



た。そのため、最小流量から最大流量への変化に約5秒程度の時間を要し、細かな流量制御を行うことが困難であり、基本的に一定流量での使用となっていた。そこで、電気流量制御方式の油圧ポンプを採用することで、指令電流値を変化させるだけで、流量を任意かつ瞬時(最小→最大で約0.2秒)に制御できるようになった(図3)。油圧ポンプの流量制御には、専用の油圧ポンプ制御器を設定し、従来の主制御器とは、CAN通信により接続することで、高い応答性を確保した。

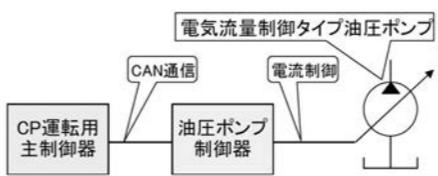


図3 油圧ポンプ流量制御の構成

5. 静音化

①ストローク毎の流量制御

ピストン式コンクリートポンプは2本のシリンダを交互に摺動(ストローク)させ、水鉄砲の要領で生コンの吸入・吐出を行う。また、これと同期して揺動するSバルブにより、吸入側はホッパ内、吐出側は吐出口に連通させることで間断無い吐出を行う(図4)。

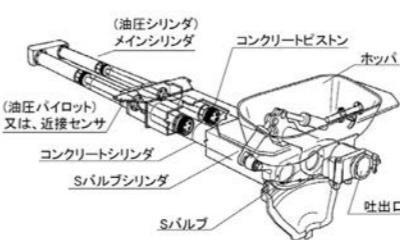


図4 コンクリートポンプの構造

②Sバルブ回路の分離

従来機のSバルブ切換回路はメインシリンダの油圧回路と繋がっており、メイン油圧すなわち吐出生コンの負荷の影響を受け、Sバルブの切換時間に変動があった。そのため、高所打設や長距離打設、高吐出量打設といった高負荷な打設の場合、Sバルブの切換が非常に高速となり、激しい衝撃音が発生していた。そこで、Sバルブ切換回路をメイン油圧回路から完全に独立させることで、切換速度を常に一定とし、高負荷時の衝撃音の増大を防止した。

6. 結果

これらの静音化に対する制御を行うことで、大幅な騒音の低減を実現でき、従来の高圧機に比較して吐出性能が大幅に向上しているにも関わらず、その騒音値は、従来機と比較し約4dB低減させることができた。また、この騒音データは、無負荷運転時の比較であるが、負荷がかかると従来機の騒音値はさらに高くなるため、その差はさらに広がる。実際に、従来機では建設現場の外からでもコンク

リートポンプ特有の衝撃音が聞こえるが、本機では建設現場内の他の作業員から打設が止まっていると勘違いされるほど、従来機と比べ静かになっている(図5)。

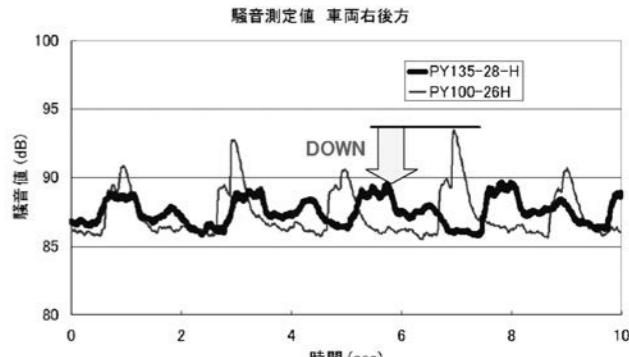


図5 従来機との騒音値比較

7. おわりに

本機では上記の静音化以外にも、高効率化や安全性向上にも取り組んだ。これらの詳細については、弊社発行の「極東開発工業 技報」(弊社webサイトより閲覧可能 <http://www.kyokuto.com/company/giho.html>)に記載しているので、ご興味があればご覧いただきたい。

協定規則第13号の試験実施要領として制定したJABIA規格(JABIA-C1800)の確認

トレーラ部会 技術委員会

日本トレクス(株)
開発部開発設計室
主任 木下 佳裕 氏



1. はじめに

制動装置に係る協定規則第13号(以降R13)の国内導入が決定し、GVWが3.5tを超えるトレーラには、新型車は2015年9月1日、継続生産車は2017年2月1日から、R13の技術的な要件が適用されることとなった。

トレーラ部会技術委員会は、以前より活動していたR13ワーキンググループに具体的な試験実施要領として、交通安全環境研究所と協議を重ね、2013年2月27日にJABIA規格(JABIA-C1800)を作成し制定した。

2. 試験の目的

JABIA-C1800を使って実車試験を行い、会員相互の技術のレベルアップを図ること及び現行生産車が新基準に対応可能かを確認する。

3. 試験内容

1) 積載状態での走行試験

- 常温時制動試験
トレーラをトラクタと連結し、トレーラの制動装置のみを作動させ、停止距離及び制動効率が基準に適合するか確認する。

・タイプIII加熱手順及び高温時制動試験

トレーラの制動装置を試験規定に基いて高温状態にし、その状態から常温時制動試験と同一の試験を実施し保安基準に適合するか確認する。

・横転抑制装置試験(EVSC・ROC試験)

横転抑制の効果が有ることを定常円旋回試験で確認する。

2) 非積載状態での走行試験

・滑り易い試験路でのABS試験

滑り易い路面上における、アンチロックブレーキシステム(以降ABS)の性能及び車両の挙動を試験で確認する。

3) 定地試験

・スプリングチャンバ試験

スプリングチャンバが保安基準に適合するか確認する。

4. 今までの中期ブレーキ基準と導入された

R13との違い

1) 積載状態での走行試験

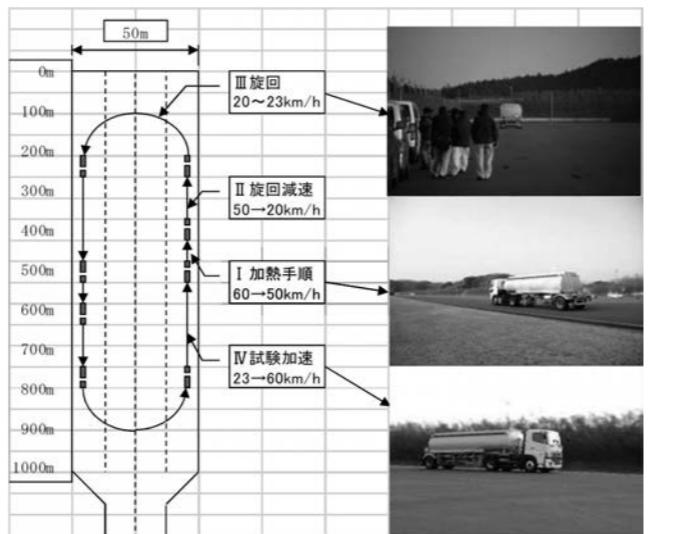
- 常温時制動試験及び高温時制動試験
① 判定基準が中期ブレーキでは停止距離又は減速度などに対し、R13では制動効率になる。

② タイプIII加熱手順

- ① 判定基準が中期ブレーキでは減速度などに対し、R13では制動効率になる。

- ② 試験方法が中期ブレーキでは425m毎に制動し停止するまで行われるのに対し、R13では60秒毎に制動し計算で求めた任意の速度まで制動を行う。

- ③ 試験時の確認項目として、中期ブレーキではなくR13では制動サイクルを確認する必要となった。



高温時制動試験のブレーキ加熱手順

3) 横転抑制装置試験(EVSC・ROC試験)

- 新規追加試験項目(3軸以下のエアサス車及び横転抑制装置装着車が対象)

横転抑制装置を作動できる状態と非作動状態で試験を実施し、作動できる状態が非作動状態よりも安全に走行ができるよう自動で補助をしているかを確認する。

2) 非積載状態での走行試験

1) 滑り易い試験路でのABS試験

- 新規追加試験項目(ABSを備えた全てのトレーラが対象)

滑り易い路面を使い、粘着係数算出試験(K値)及び制動効率保証試験(Z値)と左右滑り易さが違う路面を使い、保安基準に適合するか確認をする。

3) 定地試験

- スプリングチャンバ試験(以下の3つの試験で構成された試験)

- スプリングブレーキ(以降SPB)のエネルギー蓄積装置の総容量試験 ※変更点なし

- SPB解除可能回数試験 ※変更点なし

- スプリングチャンバ内圧確認試験

① 新規追加試験(確認)項目

SPBの構造が、トレーラのタンク内圧が280kPa以下になるまでにSPBが作動または徐々にSPBが作動するか確認をする。

5. 確認できたこと

1) 積載状態での走行試験

1) 常温時制動試験

R13の基準に適合することが確認できた。

2) 加熱手順及び高温時制動試験

今回試験を実施したトレーラでは、R13の基準に適合できないことが確認できた。R13は現行の中期ブレーキ基準よりも試験によっては厳しく、制動装置の見直しが必要なトレーラが有ることを確認できた。

3) 横転抑制装置試験

R13の基準に適合することが確認できた。

2) 非積載状態での走行試験

1) 滑り易い試験路でのABS試験

R13の基準に適合することが確認できた。

3) 定地試験

1) スプリングチャンバ試験

R13の基準に適合できないことが確認でき、会員会社の方々には中期ブレーキの基準では問題とならなかった部品でも、R13の基準に適合できない部品(プレッシャーコントロールバルブ)があることが確認できた。

6. まとめ

試験装置、手順、コース設定、試験内容等を具体的に確認することができ、会員会社の試験技術のレベルアップを図ることができた。

また今後も様々な協定規則が国内に導入されるので、会員会社と共に合同試験を実施し、試験技術のレベルアップを目指したい。

することによる更なる品質への取組みも行き、製品ラインアップを拡大させてきた。

2. 背景

今から15年以上前、車両メーカーやトレーラ製造者より、車両重量削減や燃費効率改善のため、製品の軽量化をして欲しいとの要望を多くいただくと共に、高い安全性に関する要望もいたしました。一方、実際にトラックを使用される運送会社からは、メンテナンス性に富む、使い勝手の良い製品が欲しいとの声をいたしました。この両方のお客様からの要望をより多く取り入れると共に、将来確実に深刻な問題となるであろうドライバー不足の解消に取り組むため、自動連結装置は必須になると考え、製品の開発に着手した。

3. 自動連結装置(SKS,KKS)

自動連結装置に最も求められるのは安全性であり、連結作業を確実に行える装置の導入が必須であった。まずはSKS(センサーカップリング装置)の開発に着手した。従来製品に、①カプラ及びトレーラプレートに隙間がないかをモニターするセンサーを設け、②カプラの連結部位にはキングピンが正しい位置に収まっているかをモニターするセンサーを設置し、③連結のロック機構が確実に作動しているかを確認するセンサーを設けた。合計3つのセンサーで連結状態を確認することにより確実な連結が行えるようにした。同時に、連結の切り離しが自動で行えるようにカプラのハンドル部にはエアシリンダーを設け、キャビン内にはリモコンを設置し、連結状況の確認と連結切り離し作業がドライバーシートから行えるようにした。

次段階として着手した製品がKKS(コンフォートカップリング装置)であり、SKSの装置に補助脚の昇降作業も行えるよう、補助脚用のモーター駆動ユニットを設けた。これにより、作業者はリモコン操作で補助脚の昇降もキャビン内で行えるようになった。

4. 完全自动連結装置(KKS II)

更なる快適性を求めるSKSやKKSでは、作業者が手作業で行う必要があったエアーや電気のケーブルも自動で連結できるように開発を行った。以前にSKSやKKSといった自動連結装置の開発を行ってきたので、ゼロからの開発ではなかったが、カップリング部は法規制に関連するため、今まで以上に安全に考慮する必要があり、また、登録や申請を行ったことから製品化には非常に多くの時間を費やした。

トラクタとトレーラの自動連結装置開発について

ヨースト・ジャパン(株)

セールスマネージャー

森 康晃 氏



1. はじめに

ドイツに本社を置くJOST Werke(ヨースト・ヴェルケ)は2000年頃まで、主にセミトラクタとトレーラの連結装置であるカプラや、トレーラの補助脚等を中心に製造を行っていた。日本で普及している生産管理方法に感銘を受け、その導入を行うなど、常に安全性を意識し、高品質な製品の製造を心がけてきた。また、2000年以降はROCKINGER(ロックインガー)、TRIDEC(トライデック)、EDBRO(エドブロ)等の高品質製品の製造を心がけており、JOSTと似た思想を持つ会社を吸収することにより、シナジーを活用す



の一つとして弊社の製品と技術をご利用いただきたいと考えている。

福祉車両(スロープ車)の開発について トヨタ車体(株)

特装・福祉センター
特装・福祉製品企画室
主査 土方 隆文 氏



1. はじめに

国内福祉車両は年4万台の市場に成長し、車いす利用者の方にはなくてはならない車両になった。中でもスロープ車は、その使い勝手の良さから年々需要が高まっている。

2. 開発の想い

車いす老人約500万人のうち、家庭での福祉車両使用率は1%である。ほとんどの車いす老人が家庭に閉じこもっていると推定される。新型ヴォクシー／ノアスロープ車でもっと外出して欲しいとの想いで開発した。更に従来は、将来車いすの方が利用しなくなった時に買い替えなくてはならないというイメージもあり、購入できなかったお客様にも安心して購入いただける車に変えたい、という強い想いもある。



5. 完全自动連結器によるメリット

ドライバーがキャビン内で連結切り離し作業の全てが行えるようにしたことにより、従来の切り離し作業で存在した、トラクタのプラットホーム上部でのケーブル脱着作業や、トレーラの補助脚昇降操作を手動で行う必要がなくなったため、作業効率が飛躍的に向上した。また、プラットホームからの転落等の事故や連結切り離し作業時の怪我を防ぐことも可能になった。従来ではトラクタのキャブバックからトレーラの前端までをケーブルで接続していたため、走行中の旋回などで断線してしまう等の問題もあったが、トラクタのシャシ部からカプラを経由しトレーラに接続することができる。また、補助脚を操作するスペースも必要なくなり、車両を密着させて駐車することができるため、スペースの有効活用も可能となる。

6. 現状及び今後

完全自動連結装置に関しては法規制の関係上、一般道路でのテストが長らく行えなかったが、2014年より欧州で実施することができるようになった。ヨースト社独自に、法規制で求められる以上の基準に基づくテストを迅速に進めており、2016年度には量産モデルとして販売していく。

7. まとめ

作業効率や安全性の向上だけでなく、将来の課題として強く取り組む必要があるCO₂排出削減やドライバー不足等の問題をより多くの方々にご理解いただき、その解決策

3. 新スロープ車の開発

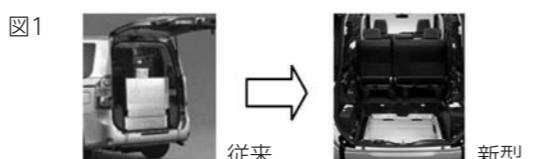
(1) コンセプト・開発のねらい

コンセプトは「普通のクルマ化」である。普通のクルマとして使い勝手、安全性・信頼性向上、価格低減など実施、スロープ車を広く普及させるねらいで開発した。

(2) 商品力強化

①荷室を使いやすく

従来は荷室をふさいでいたスロープ板を前へ倒せるようにし、荷室の使い勝手を標準車同様に普通に使えるようにした(図1)。



②後付けシート

車いすの方が利用しなくなった後も「普通のクルマ」として使えるよう、後で取付けられるシートを設定した(図2)。

低減を図った(従来は専用シート)。そのため専用の格納式ストライカーを開発した(図6)。

車いす搭載時はストライカーを倒し、サードシートを使用するときにはワンタッチで起こす。

図6



4. まとめ

お客様・販売店ともに非常に好評を得ている。トヨタ自動車と共に強い想いをもった開発・生産活動の結果だと思う。今後ももっといい福祉車両のご提供を通じて社会貢献していきたい。

フレーク塗装技術を用いたバス外装部品(ガーニッシュ)の商品力向上について

ジェイ・バス(株)

受注設計部仕様グループ
グループリーダー
平井 照純 氏



1. 今回対象とした大型観光バスガーニッシュ

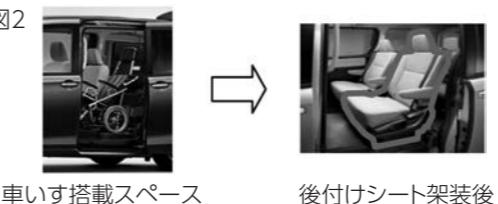
Jラインガーニッシュ



2. 市場動向とねらい

弊社で生産する大型観光バスは2005年の車両発売以来シルバー色のガーニッシュでアイデンティティを確立してきたが、近年、市場では車両購入後に色々な色に塗り替えられて、バリエーションが広がってきてることに着目(2005年～約10年間でガーニッシュ塗り替え車両が120台程度と推定される)。

上記のようにお客様のカスタマイズ要求が強くなる一方で、弊社では標準車デザインのアイデンティティとカスタマイズの両立を図ることが課題となった。



車いす搭載スペース 後付けシート架装後

車いす搭載スペースになっていたところに後付けシートを架装すると、7人乗りの普通の車として乗り続けられる。

③大型車いす・ストレッチャーを積める

今回ストレッチャーを搭載できるよう間口幅を150mm広げた(図3)。

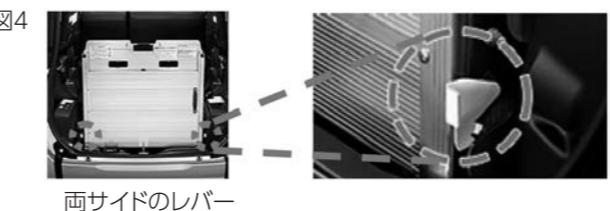


リクライニング機構付車いす

ストレッチャー

④ 安全性・信頼性向上

更にこだわったのは使い勝手の良さ・安全性への配慮である。不意にスロープ板が倒れ指を挟まないよう両サイドのレバー(図4)を引かなければ倒れないようにした。



両サイドのレバー

また信頼性向上のため、基準の2～3倍の耐久評価を行い、経年でも危険性の低い壊れ方についてや、あらゆる使い方を想定した危険性対策をした。

⑤ 原価低減の取組み

今回当社初のインライン生産のため、開発初期から標準車日程に同期して開発を進めた(従来は別工場で後改造生産、開発は標準車より大幅に遅れてスタート)。それにより工場加工費を大幅に低減できた。また大型車いすの通路確保のため、左フロントトリムの意匠変更、出張りを小さくできた(図5)。

サードシートについては今回標準車と共にし、原価



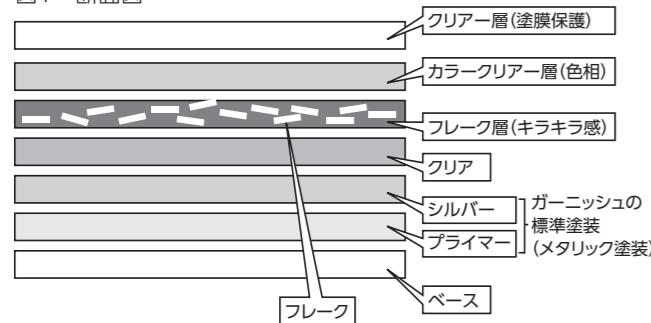
3. 社内「楽しくやる技術コンテスト」チームの研究課題とコラボ

同じころ社内技術研鑽の一環で実施していた「楽しくやる技術コンテスト」で塗装チームが「フレーク塗装:強い輝きと色の深みを持った特殊塗装」をバスへ応用するために技術的な課題に取組んでいた。

4. フレーク塗装の特徴

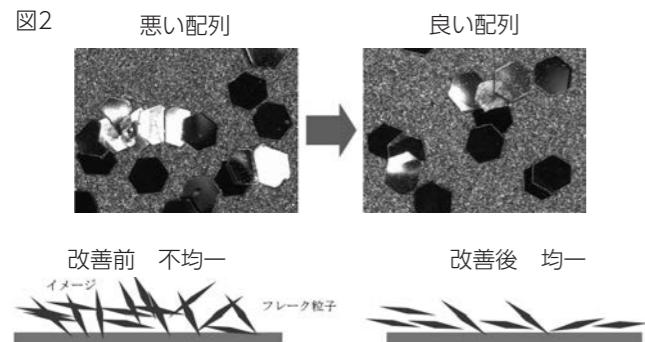
- 断面図のフレーク層は高品質な大型6角形フレークで強いキラキラ感とフレークの隙間からは下層の塗色が見える特徴がある。
- カラークリア層の色相とガーニッシュの標準塗装の色が相まって深みのある発色をする(図1)。

図1 断面図



5. フレーク塗装の課題

- フレーク層の塗膜の中に、より均一に平滑にフレークを配列することが課題である(図2)。



6. フレーク塗装の改善

弊社の塗装ラインに相性の良い塗料を選定してエア圧、塗装ガン、希釈シンナーの工夫で改善し、均一で平滑なフレーク配列を実現できた。

それと同時に塗装の性能評価を実施し、バス外装部品として付着性等量産車同等であることを確認した。ただし、補修性は通常の部分補修では色とフレークの均一さの再現が不可能なため、商談段階で「補修は不可能なため部品交換対応」となる旨説明し承認を得ることとした。

7. フレーク塗装の受注対応

～対応条件～

- フレーク塗装の特徴でもある下地色を生かす。
- 標準ガーニッシュにお客様要望に応じて後加工する。
- 高温焼付け不要の塗装系を採用する。

以上3点の条件より、弊社リニューアル部にて施工を担当することとした。また新車、中古車に関係なくガーニッシュに施工対応が可能な体制とし、2014年10月より受注を開始した。

8. 設定バリエーション

お客様要望実績のバリエーションとしてはシルバー&フレークやゴールド&フレークが多く、色の変更要望はシルバー→ダークシルバー等の明度変更がある。

またフレークそのものが虹色に光る特殊フレーク塗装も人気で(図3)、一部ガーニッシュ以外のボディ表面への施工例もある(図4)。

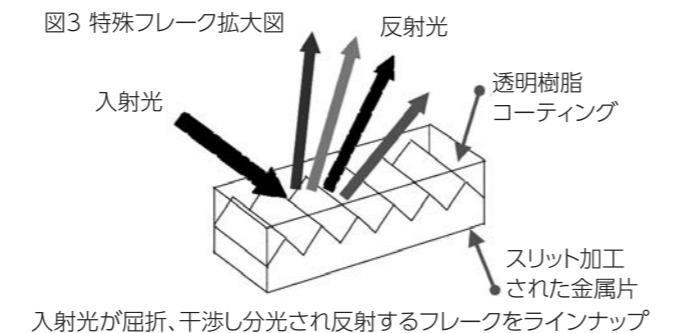


図4 電気バスのボデーグラフィックデザインへの採用例
(未来ハイテクイメージの演出)

9. 最後に

観光バスのフルモデルチェンジ間隔は10年以上の長期であることから、お客様要望に対して飽きのこないデザイン的な工夫が必要になる。

今回のフレーク塗装の事例の様に標準ガーニッシュ塗装プラスαの工夫と技術の確立で「製品の標準車デザインアイデンティティの持続&カスタマイズ要求の実現」を可能にして行く取組みは非常に有効であると確信している。

2015年度税制改正の概要

中央業務委員会

「2015年度税制改正大綱」で、車体課税の見直し、法人税改革、中小企業に関する税制等、当会に関係する概要を説明する。

1. 車体課税の見直し

1) 自動車取得税・自動車重量税

- エコカー減税について、2020年度(平成32年度)燃費基準への切り替えを行うとともに自動車の需要喚起の観点から、2015年度(平成27年度)燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を引き続き減税対象とし新たな減税枠を設ける拡充措置

2) 自動車税

- 消費税10%段階(2017年4月)の車体課税の見直しにおいて、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス等を踏まえて議論

3) 軽自動車税

- 環境性能に優れた軽自動車に対する軽課措置の導入

2. 法人税改革 一法人実効税率の引下げ

1) 法人実効税率の引下げ

- 法人税改革の初年度である2015年度税制改革では法人実効税率(標準課税ベース: 34.62%)を2.51%引下げ32.11%に、2016年度税制改正ではさらに0.78%引下げ31.33%とする。先行減税を確保し、法人税改革を起点として、賃上げ、設備投資、下請・中小企業への波及を通じて経済の好循環を実現
- 第2段階として、2016年度税制改正においても、課税ベースの拡大等により財源を確保して税率引下げ幅の更なる上乗せを図る。さらに、その後の年度の税制改正においても、引き続き、法人実効税率を20%台まで引き下げるこを目標として、改革を継続

2) 中小企業に係る軽減税率の維持・外形標準課税拡大の阻止

- 中小企業の年800万円以下の所得についての軽減税率(15%)は2年延長
- 中小企業への外形標準課税導入を阻止。今後、引き続き慎重に検討

3) 法人税改革に伴う課税ベースの拡大

✓法人税改革に伴う課税ベースの拡大	■: 拡大項目 ○: 拡大に伴う配慮
■外形標準課税の段階的な拡大【2015年・2016年】 〔所得割: 3/4→5/8→1/2 資本割・付加価値割: 1/4→3/8→1/2〕	■受取配当等益金不算入制度の縮減 <持株比率: 益金不算入比率> 〔改正前(25%未満:50%, 100%以下:100%) 改正後(5%以下:20%, 33.3%以下:50%)〕
○資上げ分の付加価値額からの控除 ○付加価値額40億円未満の企業の負担の軽減	○負債利子控除の廃止
■繰越欠損金控除制度の段階的な見直し 〔控除限度額: 80%→65%→50%【2015年・2016年】 ○繰越期間の延長(9年→10年)【2017年】 ○ベンチャー・再建中企業への特例(7年・100%)	★政策的必要性を踏まえた租税の見直し (生産等設備投資促進税制等の廃止) 等

3. その他

1) 地方拠点強化税制の創設

- 地方創生を実現するため、東京からの移転や地方企業の拡充等による企業の地方拠点の強化に対して、オフィス投資減税(最大25%の特別償却又は7%の税額控除)や雇用促進税制の特例(増加雇用者1人当たり最大80万円の税額控除等)を創設
- 自治体独自の減税措置に対する減収補填措置も併せて創設

2) 中小企業の事業承継を円滑化させる税制措置の強化等

- 経営者の高齢化が進む中、中小企業の事業承継のより一層の円滑化を図るため、2代目から3代目に承継する場合に、贈与税の納税義務が生じないようにするなど、事業承継税制を拡充
- 個人事業者の事業承継等に係る税制上の措置は、既存の特例措置のあり方を含め総合的に検討

3) 研究開発税制の強化・重点化

- 企業のオープンイノベーション(外部の技術・知識を活用した研究開発)を促進し、我が国のイノベーション・ナショナルシステムの強化を図るため、オープンイノベーション型の抜本的拡充を実現

① 控除率の大幅引上げ(現行12%→大学・特別試験研究機関等との共同・委託研究: 30%、企業間等:20%)

② 控除上限の別枠化(法人税額の5%)

③ 中小企業等の知的財産権の使用料等を対象化

・総額型(25%)とオープンイノベーション型(5%)をあわせ、控除上限30%を維持

・長期的な研究開発に不可欠な恒久措置の維持

2014年度補正予算及び 2015年度予算案の概要

中央業務委員会



2014年度補正予算が1月9日に、2015年度予算案が1月14日に閣議決定された。当会に影響の大きな予算の概要を説明する。(2014年度補正予算、2015年度予算案とも1月26日召集の通常国会で審議)

1. 2014年度補正予算関係

【中小企業・小規模事業者への支援】

- 中小企業・小規模事業者の資金繰り・事業再生支援 (1,380億円)
- 消費税転嫁円滑化対策 (37.4億円)
- 中小企業・小規模事業者に対する人材発掘・育成支援 (60.1億円)
- ものづくり・商業・サービス革新事業:ものづくり・サービス補助金 (1,020.4億円)
- 中小企業の事業承継等の円滑化 (23.9億円)

【エネルギーコスト対策】

- 地域の工場・事務所・店舗、中小企業等に対する省エネ支援 (929.5億円)
- 中小トラック事業者の燃料費対策 (35億円)
- 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進 (2億円)
- 燃料電池車用水素ステーション、EV用充電ステーションの整備 (395.9億円)
- クリーンエネルギー自動車等の導入支援 (100億円)

【その他】

- 高速道路料金割引 (507億円)

2. 2015年度予算案関係

【中小企業・小規模事業者への支援】

- 中小企業・小規模事業者の資金繰り・事業再生支援 (338.7億円)
- 消費税転嫁対策事業 (38.7億円)
- 中小企業・小規模事業者人材対策事業 (10億円)
*新規
・地域内外の若者・女性・シニア等の多様な人材から、中小企業・小規模事業者が必要とする人材を発掘し、紹介・定着までを一貫して支援

○ 革新的ものづくり産業創出連携促進事業 (128.7億円) *新規

- ・ 中小企業・小規模事業者が研究機関と連携して行う革新的なものづくりに向けた研究開発等を支援

○ 創業・第二創業促進補助金 (7.6億円) *新規

- ・ 女性・若者等の創業希望者や、事業承継を契機として新分野に挑戦する第二創業者を支援

○ 中小・小規模事業者海外展開戦略支援事業 (25億円)

【エネルギーコスト対策】

- 省エネ補助金
 - ・ エネルギー使用合理化補助金 (410億円)
 - ・ エネルギー使用合理化補助金:LNG・LPG (38.4億円)
 - ・ エネルギー使用合理化特定設備導入促進 (26.1億円)
 - ・ 省エネ建設機械導入補助金 (19.1億円)
- 省エネ診断事業 (5.5億円)
- 地域交通のグリーン化、超小型モビリティの導入促進 (5億円)
- クリーンエネルギー自動車等の導入支援 (200億円)

【2015年度公共事業関係費予算案(前年度並み)】

2015年度 予算案	総額	一般公共事業費	災害復旧費等
	5兆1,767億円	5兆1,232億円	534億円

NEWS FLASH 本部だより

■中央技術委員会開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)会長)では、12月25日、当会会議室において、2014年度第3回中央技術委員会を開催し、今年度事業計画の進捗状況の確認と、関係情報について討議を行った。主な内容は次のとおり。

(1)法規関係の対応

- ①番号標の視認性に関する新法規の最新状況の報告
- ②保安基準等の改正後の周知
- ③衝突被害軽減ブレーキの装着困難車両への対応検討

(2)基準化/標準化推進

- ①JABIA規格の新規制定(3件)及び改訂(7件)の進捗状況報告
- ②JABIA規格の棚卸し進捗状況報告

(3)部品/装置/仕様の共通化推進

- 新規3件・継続1件の進捗状況報告

(4)部会調査研究の横断的推進

- 各部会で取組み中の8案件について進捗状況報告

(5)保守点検に関する啓発活動

- ①点検内容の統一化に関する進捗状況報告
- ②メンテナンスニュースNo37(汚泥運搬車保守編)の進捗状況報告

(6)会員の技術レベルアップ支援

- ①国土省に届出したリコール案件について周知
- ②技術発表会発表テーマの報告

(7)突入防止装置技術委員会

- ①UN-58改訂提案案件に関する最新情報報告
- ②JABIAプレート制度利用会員に対する運用実態訪問調査報告

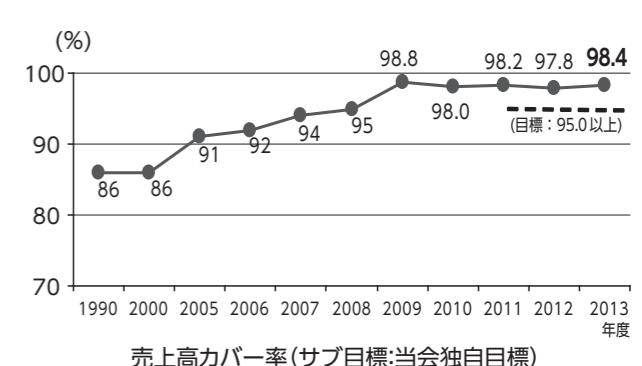
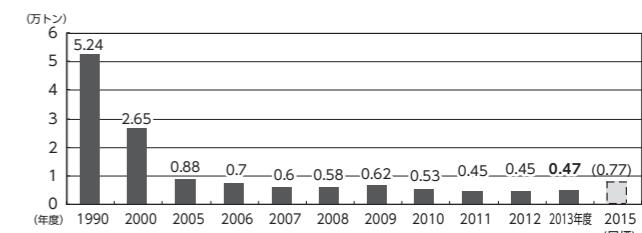
■2013年度環境自主取組み廃棄物

フォローアップ結果

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

この度、当会の2014年度廃棄物フォローアップ調査(2013年度実績)を行いその結果をまとめた。

- 2013年度の産業廃棄物最終処分量は、0.47万トンと昨年と同レベル、目標である0.77万トン以下(2000年度比71%削減)を達成した。
- またサブ目標である売上高カバー率についても98.4%と目標95%以上を昨年に続き達成。



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

■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(株)安全環境部部長)は、環境対応を推進する中、各企業の最新の取り組み事例を募集し、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当会のホームページへ掲載した。内容は産業廃棄物削減事例15社/21例。当会会員専用ページ「環境対応改善事例」で閲覧することができる。

■「理事会メンバーによる見学会」を開催

2月19日～20日に参加理事15名で理事会メンバーによる見学会を行った。

19日は、(株)小松製作所栗津工場を見学した。会社概要説明後、従来工場に対してエネルギー使用量を90%削減した新組立工場と、コマツの主力製品である「ホイールローダー」、「モータグレーダ」や「油圧ショベル」の組立工場を見学した。省エネ面として工場全面を地下ピット構造とし地熱と地下水熱を利用した床吹き出し方式による成層空調を採用しており、地下ピット内での地下水熱(17°C)の

体感やフレキシブルに対応できる床構造を見学した。また創エネとして木質バイオマス発電システムを採用し発電している。地産地消の考え方のもと、地元の間伐材を使用し、地元林業の発展など地域密着型として貢献している。組立工程では、生産している建設機械の部品点数が多いことや仕様が多いことへの対応としてモジュール化の推進やヒューマンエラーをなくす工夫などに取組んでいた。

その後、グローバルに働いているコマツの建設機械の稼働管理システムである「KOMTRAXシステム」(Komatsu Tracking System.コムトラックス)の説明を聞いた。このシステムは、最新の移動体通信技術とインターネット技術を活用して、これまで現場まで行かないと入手することができなかった車両に関するデータ(車両の現在位置、車両で発生したコーチン、消耗品の交換時期など)をコマツのオフィスで分かる仕組みであり、参加者一同興味深く聞くことができた。



コマツ栗津工場での意見交換会

20日は航空自衛隊小松基地とジェイ・バス(株)小松工場を見学した。

まず小松基地では、団司令より航空自衛隊の基本方針である「世界と日本の平和のために」や、24時間、365日、防空の目は休まない任務や大規模災害等の各種事態対応の任務などについての説明を受けた。また昨今の世界情勢から緊急発進(スクランブル)が増加しており、特に日本海唯一の小松基地の大変さと重要性を感じた。

その後、F15戦闘機のエンジン整備や機体整備の見学や戦闘機への搭乗を行った。普段は見ることのできない10万馬力を持つエンジン、非常時パイロットと一体となって飛び出す座席、機関銃取付の機体などをまじかに見ることができたことや、パイロットになったつもりで航空機に搭乗することができた。また20代の若いパイロットからマップで飛び戦闘機の凄さ、辛さを直接聞くことができた。



小松基地でのエンジン説明



F15戦闘機

次にジェイ・バス(株)小松工場では、会社概要の説明後、大型観光バスの組立工場を見学した。側(左右)・床・前・後・屋根の六面体を合体する構体組立、生産時間の削減に大幅に貢献した六面体とシャシとの合体(ポン乗せ)や、バス側面の長くフラットなパネルの溶接など興味深くみることができた。

最後に、年間を通して生産の繁閑差が大きいことへの対応や、バスづくりはオーダーメイド的な面での作業時間の違う車両の混流生産での工夫点などの意見交換を行った。



ジェイ・バス小松工場での意見交換会

■「2015年自動車工業団体新春賀詞交歓会」開催

日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車機械器具工業会及び当会の自動車工業4団体による新春賀詞交歓会を、1月6日、ホテルオークラ東京「平安の間」にて開催した。来賓として、宮沢洋一経済産業大臣、太田昭宏国土交通大臣、菅義偉官房長官をはじめ、多数の国会議員が参列され、出席者は関係者をあわせ2,000名となった。当会からは56社108名が出席した。主催団体を代表して挨拶に立った日本自動車工業会の池会長は「消費税増税に伴う消費マインドの冷え込みや増税前の駆け込み需要の反動減が予想以上に長期化するなど、試練に直面した年だった。日本経済が成長を続けていくためにも、これから自動車業界がけん引役として経済、社会に果たすべき役割は非常に大きい。日本のものづくり基盤を守ること、国内市場の活性化、安全・快適で持続可能な車社会の創造といった3つの事柄に向けて取り組んでいく」と挨拶した。日本自動車部品工業会玉村会長の音頭で乾杯が行われ、新年のスタートが切られた。



■第30回労政合同分科会を開催

人事労務研究会では、12月19日、日本自動車部品工業会と合同で、第30回労政合同分科会を開催、(株)ティラド秦野製作所を訪問した。同製作所は1960年に設立され、主に建機用ラジエータ、オイルクーラ、インタークーラ等の大型製品を製造、排出ガス規制や鉛レス化及び軽量化による整備向上に対応するためにアルミ化を進めている。また各事業所に「安全体感教室」を設置して安全教育活動を推進、社員の「安全」に対する意識の向上に取り組んでいる。

さらに福利厚生施設である社員食堂も見学した。メニューは全て一律の金額で提供されており、利用したものは全てIDカードに記録され、1か月まとめて給与から「天引き」される仕組みである。

見学終了後は、「最近の採用動向」「女性の活躍躍進の取り組みについて」「外国人技能実習制度について」等のテーマで参加者による情報交換を実施した。

■第20回自動車産業労政合同会議を開催

人事労務研究会では、1月21日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、自動車工業会会議室にて第20回労政合同会議を開催した。

はじめに講演会として「今後の労働時間法制について」と題し、厚生労働省大臣官房審議官の大西康之氏より「労働時間法制に関する労働政策審議会の議論結果」を中心に説明があった。審議会では①働き過ぎ防止のための法制度の整備、②フレックスタイム制の見直し、③裁量労働法制の見直し、④特定高度専門業務・成果型労働制の創設について議論が進められており、法の施行にはまだ少し時間を掛けて議論する必要があるとのことであった。参加者からは、新たに創設される「高度プロフェッショナル労働制」が「現実的な制度」となるように審議してほしい旨要望があった。

講演会後は、事務局より「検討案件」として2015年度三工業会合同事業活動案について説明がされ、了承された。



■第22回自動車産業労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では、1月30日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、経団連会館「ルビールーム」にて第22回労政合同勉強会を開催した。

はじめに、日本経済団体連合会労働政策本部の遠藤和夫氏による、2015年版経営労働政策委員会報告「経労委報告」の講演会を行った。

2014年は経営環境が改善し、企業業績が急速に改善するなかで、デフレからの脱却と持続的な経済成長の実現に向けて多くの企業で賃金の引き上げが行われた。2015年の春闘では賃金等の労働条件は、企業労使が徹底的に議論したうえで、総額人件費の適切な管理のもとで、自社の支払い能力に基づき決定がされるべきとの原則にそって進められるべきであるが、経済の好循環の2巡目に、「より積極的な対応」も求められており、設備投資や研究開発投資、雇用の拡大などと併せて賃金の引き上げに対する前向きな検討が望まれていると話された。

特装部会

■メンテナンスニュースNo.37

(汚泥吸排車保守編)を発行

サービス委員会(委員長・佐藤孝雄・極東開発工業(株)サービス本部副本部長)では、メンテナンスニュースNo.37(汚泥吸排車保守編)を作成し、2月より全国のサービス工場、当会ホームページ等で架装物の点検整備についての啓発活動を実施している。



特種部会

■2014年度第3回見学会を実施

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所会長)では、1月30日、部会員17社27名が参加し、日本自動車研究所(JARI:茨城県つくば市)と(株)ヤシカ車体(同県石岡市)の見学会を実施した。

JARIでは、自動車に関する総合的な研究



JARI衝突実験場見学

を行う試験研究機関として、昨今は自動車のみならず幅広い関連業界との連携をより一層深めているとの説明をいたいた後、普段はなかなか

か見ることのできない燃料電池に関する最新技術の研究施設や衝突安全に関する研究施設等を見学した。

また、(株)ヤシカ車体では、豊富な実績の中で培った技術力と柔軟な発想力で、幅広いお客様のニーズに応えている生産現場を見学するとともに、特種車の製造に加えてトラックボディーの改造・修理も事業の柱とされている事業形態についての説明もあった。

このように、最先端の技術と特種部会会員の生産現場の2か所を見学でき、大変有意義なものとなった。

トラック部会

■JABIA 自動車車体規格

「車両運搬車の構造基準」を改定

車両運搬車分科会(分科会長・細谷貞治・細谷車体工業(株)社長)では、自動車車体規格「車両運搬車の構造基準」(2015年改定版)を2月10日に発行した。

本規格は、2009年に発行して以来5年が経過し、現状の保安基準とも合致しない部分が出てきたため、技術委員会と合同で見直しを行った。改定概要は、2012年7月に適用開始された突入防止装置の新基準化の導入、2013年1月から適用開始された後部反射器基準の一部緩和の織り込み、更には、一部不明瞭であった荷台後端の構造基準の明確化、及びセンターアクスル式フルトレーラを牽引するキャブオーバートラクタに突入防止装置は不要なことを明記した。

会員の皆様が、車両運搬車を製作する際の基準として本規格をご活用いただき、お客様の安全がより高いレベルで確保されることができれば幸いです。



ヤシカ車体塗装工場見学



バン部会

■ヤマトホールディングス株総合物流ターミナル「羽田クロノゲート」見学会を開催

バン部会(部会長・上野晃嗣・日本フルハーフ(株)社長)では、12月5日、14社30名が参加し、ヤマトホールディングス(株)の総合物流ターミナル「羽田クロノゲート」の見学会を実施した。

物流ターミナルの見学は、下記のコースに沿ってあたかもアトラクションを見るかのように、専任の女性ガイドから説明を受けた。

①初めに、ヤマトグループの創立から宅急便(宅配便)発展の約100年の歴史を、大きなテーブル状の年表に、1テーマ毎に描かれ埋め込まれたキューピックを、見学者が自ら手に取って見る方法で紹介。

②宅急便に込められた思いや仕組み、総合物流ターミナルである「羽田クロノゲート」の立地を生かしたビジョン等をビデオで紹介。

③実際の大小さまざまな大きさや形の荷物が、セルに載せられ倉庫内を流れ仕分けられていく様子を、空中回廊から見学。また、映像を使用し、「速く、正確に仕分け届ける仕組み」、「組立・修理(デジタル家電製品等)」、「洗浄・メインテナンス(手術用医療機器等)」、「オンデマンド印刷(配送物)」、「スピード通関・保税」などの、速さと付加価値を生み出す5つの手段に変化させたヤマトの物流事業について紹介。

④羽田クロノゲートの頭脳と言える高い効率化と万全のセキュリティ、そして環境への優しさを追求し取り組む集中管理室を見学。

⑤物流が生み出す社会的な価値について、プロジェクトマッピングと知識を深める引出を見学者が開けてみる方法で紹介。

大がかりな物流ターミナルの見学は、参加した部会員のほとんどが初めてであり、最新の設備と物流に付加価値を加えた新しい物流のあり方を追求している様子がよく分かり、非常に多くの刺激を受けた見学会となった。

また、創業以来培ってきた経営理念が、他社にない独創的で高品質な物流システムを生み出し、最近はアジア地区でのグローバル展開にも成果を出しつつあり、前進志向の強い企業という印象を受けた。



トレーラ部会

■「トレーラ定期点検整備の手引き」改定4版の発行

サービス委員会(委員長・田爪龍也・日本フルハーフ(株)サービス部長)では、トレーラを安全に使用するための「トレーラ定期点検整備の手引き」の改定を行い、当会ホームページへ掲載し、広く整備事業者・ユーザーへの周知を図った。



■工場見学会を実施

トレーラ部会(部会長・西川柳一郎・日本トレクス(株)社長)では、2月13日部会員11社23名が参加し、トヨタ車体(株)いなべ工場(三重県いなべ市)の見学会を実施した。同社は4工場を有しており、いなべ工場では20年の歴史をもちハイエース、アルファード、ヴェルファイアの製造を担当している。

いなべ工場では約3,000人が従事し、現在生産はフル稼働で日当たり生産920台とのことであった。実際に、プレス工程から完成検査工程まで、各工程で説明を受け、文字通り活気に満ち溢れた工場であった。

その中でも組立工程では「からくり治具」の説明を受けたが、これは原動機を使わず重力やバネなどを利用している。作業者が各工程の作業をしやすくするため自ら治具を考案、工程で利用し、「気遣い作業」低減に役立てている。

SSが隅々まで行き届いており、すべての活動の基本であることをあらためて認識し、貴重な体験となった。また、人づくり・モノづくりに対する情報交換ができ、有意義な見学会であった。



■東京都トラック協会主催の「安全対策フォーラム」において講演

サービス委員会(委員長・田爪龍也、日本フルハーフ(株)サービス部長)は東京都トラック協会鉄鋼専門部会の依頼により、2月13日に安全対策フォーラムにて「トレーラの点検整備の重要性」について講演した。

参加者は東京都トラック協会鉄鋼専門部会会員、関東運輸局、シャシメーカー他約100名が出席した。

内容は、「日常点検・定期点検の重要性」と「各重要部品に関する点検のポイント」について説明を行った。その中で当会トレーラ部会が発行、推奨している「トレーラの点検・分解整備記録簿」と「トレーラ点検整備の手引き」を説明し、活用していただけようお願いした。

最後に鉄鋼専門部会三村副部会長の総評で感謝の意を頂き、有意義な講演となった。

資材部会

■トラック部会と合同見学会を開催

部品分科会(分科会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)では、トラック部会技術委員会(委員長・國澤俊一・小平産業(株)品質管理部課長)と合同で1月16日に13社14名が参加し、スリーエムジャパン(株)カスタマーテクニカルセンターの見学会を実施した。

同社カスタマーテクニカルセンター(相模原市)は総面積3,000m²あり、施設内には自動車産業用製品、工業用製品、反射材製品、電気・電子・電設製品等々数多くの3M製品を展示することにより、3Mの様々な技術紹介をしている。展示されている製品は日用品や医療用品、災害時に必要なものから、モビリティ用品等が多数あり、合同見学会では展示されている一つひとつの製品について詳細な説明を受けた。その他、同社で扱っている再帰反射材等を含めたフィルム製品のプレゼンもされた。参加者は多種多様な製品群を手に取って直に見学でき大変貴重な見学会となった。そして、再度訪問したい旨の要望をいただくほど充実した見学会となった。

また、見学会の後には情報交換会を実施し、トラックで扱う電装部品の規格化等について意見交換を行った。今回の見学会は両会での交流をさらに深める環境づくりとなった。



NEWS FLASH 支部だより

北海道支部

■2014年21回年末懇親会を開催

北海道支部(支部長・坪川弘幸・北海道車体(株)副社長)では、12月5日に会員19社20名と来賓4社8名が参加し、年末懇親会を札幌第一ホテルで開催した。

最初に支部長より「2014年度は2013年度に引き続き、業界各社、良い成績を上げることができて大変喜んでいた」との挨拶、また、来賓のUDトラックス北海道(株)古館専務からは「車体業界の皆さんとともに良い一年であった。来年度もお互い協力して頑張りましょう」とのご挨拶をいただいた。

自己紹介・名刺交換後は情報交換を行い終了した。



中部支部

■改善事例発表会を開催

中部支部(支部長・尾崎二三男・(株)東海特装車取締役)では、12月9日に昨年に引き続き第2回目の改善事例発表会を(株)浜名ワークスにて開催した。22社49名もの多くの方に参加していただき、作業日報の電子化による工数管理の改善から、現場のマスキング工数の低減に至るまであらゆる分野の改善8事例の説明を受けた。工場見学後の質疑応答では活発な意見交換がなされ、会員の身近な問題として捉えてもらえた、実のある会となった。



NEWS FLASH 近畿支部

■研修会(新年会)を開催

近畿支部(支部長・堀口昇一・須河車体(株)相談役)では、2月13日メルパルク大阪にて支部研修会を開催した。会員会社28社、トラック販売店4名を含め39名が参加した。

各企業の取組みとしては、官庁や大学等と共同開発していくことや、政府主体で行われている革新的なものづくり産業創出連携促進事業を、もっと有効的に活用することが必要であるとの内容であった。参加者からは、補助金制度の理解と有効活用について理解することができたと好評であった。

講演会終了後、大阪日野自動車(株)2名といすゞ自動車近畿(株)2名を交えた情報交換を行った。



九州支部

■業務懇談会を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、1月22日、福岡市内において、「大型車販売会社4社との業務懇談会」を開催した。

販社4社7名、支部11社18名が参加し、「最近の市場動向と課題等の情報交換について」を議題として、情報交換と意見交換を行った。

業務懇談会では各社最近の状況を報告し合い、ドライバー不足が深刻化しているなか、より省力化を目指したクルマ、“楽に、安全に、喜んで使っていただく”クルマをつくりしていくのが、我々の重要な役割であることを再確認した。



NEWS FLASH 官公庁だより

保安基準の改正等 国土交通省

1. 保安基準の細目告示第41条の適用に係る

ジメチルエーテルの取扱いについて(排出ガス規制)

国土交通省は、1月8日、保安基準の細目告示第41条の適用に係るジメチルエーテルの扱いを定めるため、関係通達を次のとおり改正した。

【改正概要】

①ジメチルエーテルを燃料とする自動車については、粒子状物質の排出がないものとして取り扱って差し支えない。

②ジメチルエーテルを燃料とする自動車の排出ガス測定方法を定めた。

【施行日】 2015年1月8日

2. 保安基準等の一部改正について

(第163次WP29 改正関係)

国土交通省は、1月22日、交通事故死者数の更なる削減と、WP29第163回会合で採択された協定規則を採用するため、保安基準等の一部を次のとおり改正した。

【改正概要】

(1) 制動装置(ABS)

①二輪車及び原付二輪車について、UN-R78の技術的要件に適合するABS(原付二輪車はCBS(複数の車輪の制動装置を单一の操作装置で作動する装置)でも可)の義務化

②適用時期

新型車：2018年10月1日

継続生産車：2021年10月1日

(2) 車線逸脱警報装置(LDWS)

①バス及びトラックについて、UN-R130の技術的要件に適合するLDWSを義務化

②適用時期

新型車：2017年11月1日より随時

継続生産車：2019年11月1日より随時

(3) 内部突起

①乗用車(乗車定員10人未満)の車室について、UN-R21の技術的要件を採用し、インパネ、サンバイザーの衝撃吸収基準を強化するとともに、車室部品の突出量や先端部の曲率半径・衝撃吸収性等を規定

②適用時期
新型車：2018年1月22日
継続生産車：2020年1月22日

(4)歩行者脚部保護
①乗用車(乗車定員10人未満)及びGVW3.5t以下の貨物車(運転者席の着席基準点が前車軸中心線から後方に1.1m以上後方にあるものに限る)について、歩行者脚部保護試験に用いるインパクトを「Flex-PLI」に統一

②適用時期
新型車：2017年9月1日

審査事務規程の一部改正 独立検査法人

検査法人は、審査事務規程を2月5日付で以下のとおり改正し、同日から施行した。

【改正概要】

(1)長さに係る基準の明確化(4-2、5-2)

故障車用レッカーアクション装置を有する自動車について、当該装置を格納した状態を自動車の長さとするよう、基準の明確化を図った。

(2)二輪自動車の制動装置に係る改正(4-17、5-17)

二輪自動車(エンデューロ二輪自動車及びトライアル二輪自動車を除く)について、協定規則(UN-R78)に適合したABSの装備が義務付けられたことに伴い、装備要件を改正した。

(3)「歩行者保護に係る協定規則(UN-R127)」の直接引用に伴う改正(4-27、5-27)

車体及び車体の歩行者保護性能に係る協定規則について、細目告示への直接引用がなされたことに伴い、規程を改正した。

(4)「内部突起に係る協定規則(UN-R21)」の採用に伴う改正(4-32、5-32、4-90、5-90)

内部突起に係る協定規則(UN-R21)の採用に伴う乗車装置及び窓ふき器等に係る保安基準等の改正に対応するため、規程を改正した。

(5)車線逸脱警報装置(LDWS)の装備義務付けに係る改正(4-87の2、5-87の2)

バス及びトラックに協定規則(UN-R130)に適合する車線逸脱警報装置(LDWS)の装備が義務付けられたことに伴い、装備要件を改正した。

(6)大型特殊自動車の排出ガス規制に係る改正(4-50、5-50、4-52、5-52)

大型特殊自動車について、排出ガス規制が強化に伴う審査方法を規定した。

(7)土砂等を運搬するダンプ車の物品積載装置に係る改正(4-44、5-44)

土砂等を運搬するダンプ車について、荷台の飛散防止装置及びダンプヒンジ等の取扱を明確化した。

(8)貨物自動車の制動装置の審査方法の明確化(2-24)

乗用から貨物に用途変更する自動車について、制動装置の規定の適用を明確化した。

(9)その他

①リヤオーバーハングについて、最遠軸距の2/3とすることができる車載車の後端の扱いを明確化した。

②乗降口に備える扉の要件を明確化した。

③審査方法の明確化、呼称変更など。

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、1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。

(1)TRIASの追加

次のTRIASを追加した。

①直接前方視界試験(UN-R125)

②二輪自動車の操作装置及び表示装置試験(UN-R60)

③かじ取装置試験(UN-R79)

④歩行者頭部及び脚部保護試験(UN-R127)

(2)TRIASの改正

次のTRIASを改正した。

①燃料消費試験

②原動機車載出力試験(ガソリン機関)

③原動機車載出力試験(ディーゼル機関)

④その他

自動車産業における「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」を改訂 中小企業庁

親事業者と下請事業者の間の望ましい取引関係の構築を図るため、業種別の「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」を策定し、それぞれの業種の特性に応じて下請代金法や独占禁止法上問題となる行為の具体的な解説を行うとともに、望ましい取引事例を紹介し、その普及を図っている。

今回消費税率引上げ後の適正取引に関するフォローアップを行い、引き続き課題となっている取引問題について、関連法規等に関する留意点を始め、望ましい取引慣行やベストプラクティス等を追加する改訂を行った。

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2014/141211sitaukeGL.htm>

中小企業・小規模事業者への 資金繰り支援・事業再生支援を強化 中小企業庁

中小企業庁は、この度閣議決定された「地方への好循環拡大に向けた緊急経済対策」及び「平成26年度補正予算案」を踏まえ、事業規模9兆円の金融支援により、中小企業・小規模事業者に対する資金繰り支援や事業再生支援に万全を期していく。

1.政府系金融機関による資金繰り支援

①原材料・エネルギーコスト高対策パッケージ融資

②創業支援・地方創生関連等

2.信用保証協会による資金繰り支援

①経営支援と一体となった資金繰り支援

②自然災害への対応の強化

3.中小企業再生支援協議会による事業再生支援

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2014/01/20150109006/20150109006.html>

経営革新等支援機関として新たに 168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168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は23,367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うためのものである。

認定経営革新等支援機関が提供する主な支援内容

1.経営革新等支援及びモニタリング支援

2.その他経営改善等に係る支援全般

3.中小企業支援策と連携した支援

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/kakushin/2015/150203Nintei.htm>

有害物ばく露作業報告対象物の改正 厚生労働省

有害物ばく露作業報告の対象物について(安衛則第95条の6)、2014年12月26日に告示の一部が改正され2015年1月1日より12月31日を対象期間とする有害ばく露作業の対象となる物が新たに定められた。

なお、対象物はいずれも労働安全衛生法第57条の2第1項又は安衛則第24条の15に規定する通知対象物であること。当会員の傘下事業所等は、本制度の趣旨をご理解の上、本制度が円滑に運用されるよう有害ばく露報告がなされるように協力ををお願いする。

<詳細は以下を参照>

<http://www.hourei.mhlw.go.jp/hourei/doc/tsuchi/T150106K0021.pdf>

「STOP!転倒災害プロジェクト2015」を開始 厚生労働省

厚生労働省と労働災害防止団体は、休業4日以上の死傷災害で最も件数が多い「転倒災害」を減少させるため、1月20日から「STOP!転倒災害プロジェクト2015」を開始した。昨年は、記録的な大雪により、2月の転倒災害の発生件数が大幅に増加した。今年もすでに多くの地域が大雪に見舞われている。また、高年齢労働者が転倒した場合には、休業日数が長くなる傾向が見られ、労働力人口の一層の高齢化が見込まれる中、事業場における転倒災害防止対策の徹底が求められている。

このプロジェクトでは、転倒災害の多い2月と全国安全週間準備月間である6月を重点取組期間として、安心して働く職場環境の実現を目指す。

当会員の傘下事業所等も、上記プロジェクトの趣旨をご理解の上、取り組むようお願いする。

<詳細は以下を参照>

<http://anzeninfo.mhlw.go.jp/information/tentou1501.html>

トレーラのブレーキ機器に関する点検整備啓発チラシ

トレーラのブレーキ利き不良に関する啓発チラシを当会ホームページに掲載した。

トレーラのブレーキ利き不良に注意

オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備のお願い

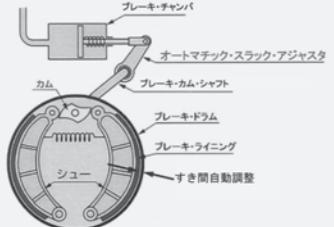
オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備を怠ると



トレーラのブレーキ利き不良

オートマチック・スラック・アジャスタとは

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



オートマチック・スラック・アジャスタに負担のかかる条件

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

一般社団法人 日本自動車車体工業会 トレーラ部会

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

<ダウンロード先>

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

「掃除大賞2015」で 「経済産業大臣賞」受賞

2月24日、(株)いそのボデー殿は日本そうじ協会主催「掃除大賞2015」で「経済産業大臣賞」を受賞した。掃除には、精神的効果、肉体的効果、経済的効果、時間的効果、対人的効果があり、掃除がなされているかどうかは、トップの信念、継続力、基準の高さ、他者への貢献力などを表している。磯野社長は授賞式に先立ちプレゼンテーションで、3S(整理・整頓・清掃)の徹底が仕事のやり方の整理整頓につながり、事業の整理整頓にまでつながったことを紹介し、今では工場がショールーム化され、工場が最大のセールスマンになっていると説明した。また、本間総務部長からは全社員が取組む「チエコ案(改善活動)」の状況について説明があった。今回の受賞は、こうした活動が地方からでも、大都市にある大手企業を相手に工夫次第で伸びていけるという自信と勇気を与えてくれる実践活動として評価されたものであり、当会会員にとっても参考となるものである。おめでとうございました。



会員情報

■ 入会

正会員

(有)沼野塗装工業所 代表取締役 沼野 耕作
〒323-0014 栃木県小山市大字喜沢723 電話: 0285-25-0851 FAX: 0285-25-0852

主要製品 平ボディー、ダンプ車、バン型車 所属部会 トラック部会

準会員

株DRD 代表取締役社長 宮村 幹夫
〒362-0046 埼玉県上尾市大字壹丁目1番地 電話: 048-726-4580 FAX: 048-725-4579

業務内容 商用車とその構成部品に関する設計・実験の請負業務 所属部会 資材部会

■ 退会

準会員

ジャパン・トゥエンティワン(株) (3月31日付)
帝北自動車(株) (3月31日付)

■ 代表者変更

準会員 三輪精機(株) 代表取締役社長 西海 栄一



当会相談役(トヨタ車体(株)顧問)久保地理助氏が1月6日にご逝去されました。(享年74歳)

同氏は2001年から当会理事、同副会長を経て、2007年から2年間会長を務められ、車体業界の発展に多大なご尽力を尽くされました。これらの功績により、2007年秋に藍綬褒章を受章されています。

故 久保地 理助 氏

新環境基準 適合ラベル

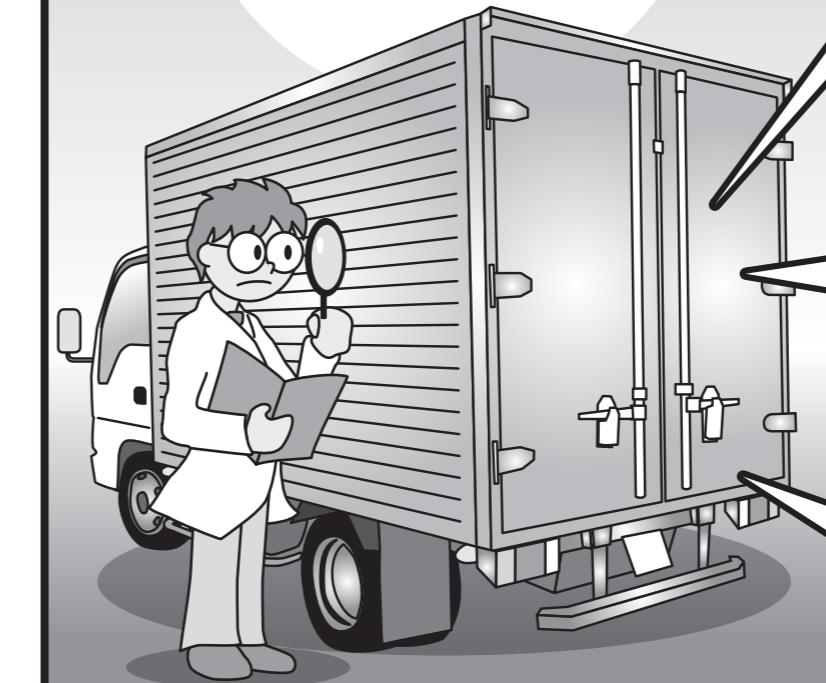
通称:ゴールドラベル



環境に優しい + 3つのニ 追加要件!

環境基準
適合ラベル

新環境基準
適合ラベル



車体製品部材の リサイクル可能率 95% 以上

95%
以上

車体工業会における 環境負荷物質自主取り組み 基準を満たしている



Cd
Pb
Hg

ISO14001やエコアクション21など
第3者機関による

環境認証取得工場 で生産されている



生産における環境保全

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

省エネルギーの推進 (地球温暖化対策)

目標

2020年度に
709万トン-CO₂以下
(1990年度比28%減)

目標

2015年度に
51g/m²以下
(2000年度比50%減)

目標

2000年度 2015年度目標
50%減

VOC(揮発性有機化合物)の 排出抑制

目標

2015年度に
0.77万トン以下
(2000年度比71%減)

産業廃棄物 最終処分量の低減



12月

3日	トラック部会／業務委員会	①エクセル版工数管理表の集約状況確認 ②非会員会社の新規会員化の掘り起し状況確認
4日	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会 バス部会／塗装デザイン研究会	①環境・新環境基準適合ラベル取得推進再フォロー結果確認 ②環境負荷物質フリー宣言再フォロー結果確認 塗装技術者向け勉強会の振り返りと次年度のテーマ案出し
5日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会 特種部会／扉安全性対応WG バン部会／技術委員会 バン部会／工場見学会(東京)	①JABIAプレート運用実態調査アンケート纏め ②JABIAプレート運用実態訪問調査訪問先検討 ③JABIAプレート(青)の今後の取扱い ①ドアヒンジ・ラッチの強度試験(11/27)の結果報告 ②JABIA規格制定に向けての日程確認 ①バン型車への再帰反射材取付基準手引書(案)を審議 ②「お客様の使い方要望」のリーフレット(案)を審議 ③日本冷凍空調工業会との合同意見交換会結果報告 ヤマトホールディングス株総合物流ターミナル「羽田クロノゲート」見学 ►P.16
9日	環境委員会／工場環境分科会 特装部会／業務委員会 バス部会／技術委員会	①産業廃棄物2013年度実績集約結果確認 ②環境委員会工場見学会(11/28)内容報告 ①部会事業計画の推進状況報告 ②第2回中央技術委員会結果報告 ①バス車体規格集改訂に向けた修正内容確認 ②技術発表会テーマ確認
10日	バン部会会議 バス部会／技術委員会	①「仕様確認書」現フォーム集約状況フォロー ②非会員会社の新規会員化の掘り起し状況確認 ①調査研究、標準化、共通化項目の進捗状況報告 ②本年度実施の工場見学会結果報告 ③次年度の部会総会場所、工場見学候補について討議 ①バス車体規格集改訂に向けた修正内容確認 ②リムジンバス車いすリフト搭載試作車の初期確認 ③自工会バス分科会との合同WG
11日	中央業務委員会／ チャレンジ5推進委員会 特装部会／ ミキサ車技術分科会	①報告書第2章の論議と決定、第3章の論議 ②会員ヒアリング実施について論議 ①JIS安全要求事項対応ガイドラインの検討 ②突入防止装置の協定規則改訂に係る最新情報共有
12日	特装部会／ 脱着車キャリア・コンテナ合同分科会 特種部会／ 技術・業務合同委員会	①海外における脱着車の実態調査報告 ②脱着装置付コンテナ解説本の改訂検討 ③次年度事業計画検討 ①扉安全性WG進捗状況報告 ②自動車検査法人との技術検討会への対応日程決定 ③部会合同研修の2015年度実施を決定
15日	環境委員会	①環境・新環境基準適合ラベル取得推進再フォロー結果確認 ②環境負荷物質フリー宣言再フォロー結果確認 ③産業廃棄物2013年度実績集約結果確認 ④工場見学会(11/28)内容報告 ⑤JTP/ELV解体業者との工場見学会(11/21)内容報告
16日	商用車ショー企画委員会 (くるまプラザ) 特装部会／技術委員会	①合同展示企画案及び車体工業会ブース案の審議 ②今後の日程確認 ①部会事業計画推進状況報告 ②突入防止装置のJABIA規格化の進捗状況報告 ③番号標認性に係る新法規の最新情報共 ④突入防止装置の協定規則改訂に係る最新情報共有

16日	トレーラ部会／サービス委員会	①トレーラ定期点検整備の手引き改定第4版をHP掲載の報告 ②東京都トラック協会依頼安全講演内容の審議・確認
17日	中央業務委員会	①コンプライアンス活動の実態調査結果論議 ②税制改正に関する活動を報告
18日	トレーラ部会／製品安全委員会	①トレーラの安全に関するラベルを車両貼付することを各社合意 ②トレーラフレームの経年劣化に関する調査方法・内容審議
19日	特装部会／ 粉粒体運搬車技術委員会 バス部会／ ワンマン機器小委員会	①特装技術委員会結果報告 ②取説統一用語の最終確認 ①バス用ドライブレコーダーJABIA規格案作成と資材部会会員との内容確認 ②ワンマン機器品質保証体系策定の進め方確認
24日	労政合同分科会(神奈川) 特装部会／サービス委員会 トレーラ部会／技術委員会 支部連絡会	①株ティラド秦野製作所工場見学会 ②「最近の採用動向について」等の情報交換を実施 ►P.14 ①メンテナンスニュースNo.37(汚泥吸排車保守編)最終確認 ②補修用部品の供給年限に係る検討 ►P.15 ①国交省法規見直「道路老朽化対策」の内容確認・意見集約 ②巻込防止装置に関する自主基準見直内容確認・審議 ①良いとこ取り活動について論議 ②正会員化活動状況の確認 ③支部のあり方について論議 ④支部総会日程確認、調整
25日	中央技術委員会	①2014年度事業計画推進状況の報告と確認 ②突入防止装置の協定規則改訂に係る最新情報共有 ③番号標認性に係る新法規の最新情報共有 ④巻込防止装置のJABIA規格化の進捗状況報告 ⑤衝突被害軽減ブレーキ装着困難車両への対応検討 ⑥技術発表会発表テーマ報告 ►P.12

7日	自動車工業団体新春賀詞交歓会 (東京)	自動車工業団体共催の新春賀詞交歓会を ホテルオークラ東京「平安の間」で開催 ►P.14
14日	特装部会／ ローリ技術分科会 バス部会／技術委員会	①特装技術委員会の結果報告 ②JABIA規格の見直し検討 ①バス車体規格集改訂に向けた修正内容確認 ②バス車体規格集バス事業者使用実態の把握と対応確認 ③次年度規格化テーマの選定
15日	常任委員会 第229回理事会	①当会主催の海外視察について論議 ②当会70周年記念行事企画骨子について論議 ①審議事項 ②報告事項 1) 2014年度 事業計画 本部・部会・支部別3/4期実績まとめ 2) 2014年度 3/4期 収支実績まとめ3. 正会員化活動を通じた課題と対応 3) 2015年度会員会費について 4) チャレンジ5推進委員会進捗状況報告 5) 2014年度 基準化/共通化/調査研究テーマ進捗状況 6) 欧州での脱着車実態調査結果(特装部会) 7) 環境・新環境基準適合ラベル取得フォローアップ結果 8) 環境負荷物質フリー宣言推進フォローアップの仕組み 9) 産業廃棄物2013年度実績集約結果 10) 東京モーターショー2015合同展示について 11) 2015年度 税制改正の概要及び当会に係る 2014年度補正予算・2015年度予算案の概要 12) 最近の商用車販売及び会員生産台数 13) 最近の官公庁情報 14) その他報告事項
	技術発表会(くるまプラザ)	①発表テーマ数：5件(特装、トレーラ、資材、小型、バス) ②参加者：58社、114名(報道関係6社6名含む) ►P.3

1月		
16日	中央技術委員／ テールゲートリフタ技術分科会	① 中央技術委員会結果報告 ② 安全警告文に関するガイドライン検討 ③ 次年度活動テーマ検討
	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 平ボルトの現使用状況調査中間報告 ③ 車両運搬車のJABIA規格改定最終案の確認
	トレーラ部会／サービス委員会	① 東京都トラック協会依頼安全講演内容の審議・確認 ② トレーラの日常点検パンフレット更新内容の確認
	資材部会／ 材料分科会合同見学会(神奈川)	トラック部会技術委員会とスリーエムジャパン(株) 「テクニカルカスタマセンター」の合同見学会を実施
		▶P.17
20日	特装部会／塵芥車分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② 「昭和62年安全基準」の見直し案件の進捗状況報告 ③ 次年度活動テーマ検討
	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 車両運搬車のJABIA規格改定最終案の推進状況報告 ③ 次年度部会総会日程、場所につき討議
	トレーラ部会／製品安全委員会	① トレーラフレームの経年劣化に関する具体的調査内容・日程審議 ② 点検整備方式の使用状況アンケート結果展開方法審議
21日	労政合同会議(東京)	① 「今後の労働法制について～労働時間法制を中心に～」講演会を実施 ② 2015年度合同労政事業の事業計画(案)について検討し承認
	バス部会／ワンマン機器委員会	① バス用ドライブレコーダーJABIA規格案作成と資材部会会員との内容確認 ② 次年度規格化テーマの選定
22日	特種部会／技術委員会	① 今年度技術課題の振り返りと次年度技術課題検討
	特種部会／扉安全性対応W/G	① JABIA規格冊子案確認 ② JABIA規格発行に向けての日程確認
26日	資材部会／ 燃焼性試験実態調査委員会	難燃性試験等実施要領細則等の内容確認
29日	トレーラ部会／技術委員会	① 法規見直「道路老朽化対策」の国交省確認結果報告 ② 電磁両立性R10試験内容・スケジュール確認、審議
30日	労政合同勉強会(東京)	① 「春季労使交渉について～経労委報告～」、「労働法制の見直し動向」の 講演会実施 ② 「春季労使交渉の見通し等」について情報交換の実施
	特種部会／工場見学会(茨城)	日本自動車研究所(株)ヤシカ車体見学会を実施
		▶P.14
		▶P.15

2月		
2日	トレーラ部会／業務委員会	① トレーラ台数予測2014年度、2015年度について確認 ② トレーラの効率的な輸送広告見直しについて審議・確認
4日	特装部会／ ダンプ技術・業務合同分科会	① 技術委員会の結果報告 ② 審査事務規程改定後の検討事項洗出し ③ 定期点検内容の統一検討
	トラック部会／業務委員会	① 委員会協力会員の工数管理表電子化の集約状況報告 ② 非会員会社の新規会員化の掘り起し状況確認
5日	中央業務委員会／ チャレンジ5推進委員会	① 報告書第3章の確認と決定、第4章の論議と決定 ② 報告書発行の日程確認
	特種部会／ 技術・業務合同委員会	今年度課題の振り返りと次年度課題の論議
9日	特装部会／クレーン技術分科会	① 技術委員会の結果報告 ② 安全灯火に関する要望事項の進捗状況報告

9日	トラック部会／車両運搬車分科会	① JABIA規格「車両運搬車の構造基準」改定版の最終確認 ② 次年度の分科会活動計画について確認
10日	バス部会／技術委員会	① バス車体規格集改訂に向けた修正内容確認 ② ノンステップバス認定制度2015の内容確認 ③ 次年度活動項目の確認
13日	特装部会／サービス委員会	① 2015年度の事業計画について検討・確認 ② メンテナンスニュースNo.38、No.39の発行計画について
18日	トレーラ部会工場見学会	トヨタ車体㈱いなべ工場を見学(12社23名出席)
19日	特装部会／技術委員会	① 部会事業計画推進状況報告 ② 巻込防止装置のJABIA規格化の進捗状況報告 ③ 番号標識認性に係る新法規の最新情報共 ④ 突入防止装置の協定規則改訂に係る最新情報共有 ⑤ 次年度活動テーマ検討
19日～ 20日	常任委員会(石川)	事業計画案の審議決定 1) 取り巻く周辺環境 販売台数、生産台数、市場動向、会員状況 2) 2014年度事業計画 本部/部会別実績まとめと課題 本部:チャレンジ5推進委員会、中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会 部会:特装、特種、トラック、バン、トレーラ、バス 3) 会員サービス向上活動 4) 2015年度事業計画骨子 5) 2014年度決算見込みと2015年度予算概要
20日	理事会メンバー見学会(石川)	(株)小松製作所栗津工場、小松航空自衛隊基地、 ジェイ・バス(株)小松工場見学
23日	バン部会／技術委員会	① 再帰反射材取付基準手引書(案)の審議とまとめ ② 「お客様の使い方要望」のリーフレット最終案の確認 ③ 次年度の調査研究、基準化、共通化の確認
24日	商用車ショー企画委員会／ 出展社会議	① 合同展示概要の確認 ② 合同展示屋外装飾企画案について審議
24日	バン部会／業務委員会	① 契約時仕様書の確認印をもらう活動のルール化確認 ② 非会員会社の新規会員化の掘り起し状況確認
25日	トレーラ部会／サービス委員会	① 東京都トラック協会依頼安全講演実施結果の報告 ② 工場見学会の実施結果報告
26日	特種部会／合同委員会	① 検査法人との技術検討会内容確認 ② 合同研修の実施日時、内容確認 ③ 2014年度事業進捗確認及び2015年度事業計画論議
27日	バス部会／ワンマン機器委員会	① バス用ドライブレコーダーJABIA規格案作成と資材部会会員との内容最終確認 ② 次年度活動項目の確認
26日	中央技術委員会	① 2014年度事業計画推進状況の報告と確認 ② 突入防止装置の協定規則改訂に係る最新情報共有 ③ 番号標識認性に係る新法規の最新情報共有 ④ 巻込防止装置のJABIA規格化の最終審 ⑤ 衝突被害軽減ブレーキ装着困難車両への対応進捗状況報告 ⑥ 2015年度事業計画の論議
27日	トレーラ部会／製品安全委員会	① トレーラフレームの経年劣化に関する具体的調査方法・日程審議 ② 点検整備方式の使用状況アンケート結果展開方法具体方策確認
27日	環境委員会／工場環境分科会	① VOC2016年度新目標設定の進め方協議 ② 産業廃棄物低減事例HPへ掲載確認 ③ 産業廃棄物2016年度新目標設定の進め方協議 ④ 2015年度環境委員会工場見学会の進め方確認
27日	広報委員会	① 2014年度事業計画進捗まとめ ② 2015年度事業計画の論議 ③ 車体NEWS春号記事の内容確認と夏号企画の合意



上野 孝史 代表取締役社長



DATA

■本社

〒731-3169
広島県広島市安佐南区伴西
1-4-5

TEL 082-849-6556

FAX 082-849-5235

URL:
<http://www.phoenix-co.net>

■資本金 1,800万円

■従業員 78名

■事業所規模

敷地面積 約 4,430m²

延床面積 約 1,980m²

■車体工業会加入

2008年(トラック部会)

Phoenix



フェニックス工業(株)

「システム」と「若い力」の“活用”で、 未来への舵を取る。

古くから工業・商業が発達し、周辺は山海の豊富な自然にも恵まれ、農業や漁業も盛んな広島県。「日本国縮図」ともいわれるこの地に、フェニックス工業(株)の本社がある。同社を率いる上野社長は人とシステムの力を熟知した銀行出身の経営者である。

取材／車体工業会事務局次長 杉崎 満

特徴・沿革

フェニックス工業(株)は、東広島市にあった自動車ボデー製造会社の業務を引き継ぎ、1986年に車体架装メーカーとして設立した。

現在は、銀行出身の上野孝史社長がトップに立ち、広島地域周辺のトラック・バスの販売・修理を担う広島日野自動車(株)グループの一員として、トラックの平ボデー製造業を柱としながら、バスの車両機器の取付や車内清掃業務、不動産事業など多角的な経営に積極的に取組んでいる。

またコンピュータシステムを早くから導入し、2006年に製造管理・在庫管理・財務管理システムを導入し、経営管理面の効率を向上させた。

さらに5年後の2011年には、上野孝史社長の下で、システムをバージョンアップし、さらなる効率化を図っている。

現在では営業部員が常にタブレット端末を携行して、インターネットを通してカタログや見積りの提示を行うことで、商談のスピードも上がり、業績に結びつきはじめている。

システムを上手に利用することで、顧客のニーズを素早く的確につかみビジネスにつなげている。

先端のシステムを使いこなすフェニックス工業(株)ではあるが、上野社長が着任した当時は、リーマンショック直後の影響によって、まったく仕事がない時期がしばらく続いた。

この困難な時期を乗り越えて、雇用を守るために、木材から薪ストーブ用の薪を切り出して、販売するなどの仕事もしていたという。コンピュータシステムを使いこなす先進性と、逞しさを併せ持った会社である。

製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

上野社長 グループの一員として、広島県全域及び島根県、山口県を商圈に、主にトラックボデーの製造や架装を手がけています。ITツールや情報システムを活用し、付加価値をつけた提案型の営業を心がけています。

2008年にはバス専用工場を新設して、バスの車両機器の取付や修理等にも力を入れています。関連事業として、バスの清掃事業や不動産事業も行っています。

— どのような製品を手がけているのでしょうか?

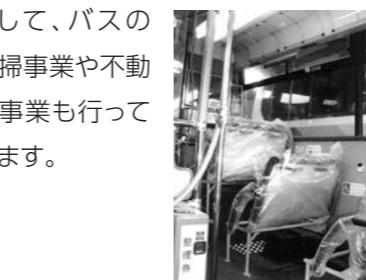
様々な業種のお客様それぞれの個別ニーズに合わせたオーダーメード的なボデー作りを行っています。大型トラックの架装が多いですが、軽自動車のような小さい車両も手がけることもあります。

トラックシャシへの荷台の取付け、二次架装、塗装やステッカー作成も自社内で行うことができます。

— 今後の抱負、方向性などはいかがですか?

品質の良い製品を、短い期間で納品することを重要課題とし、効率的な管理システムと、自社内で架装や修理を完結できる設備と技術の充実を図っていきます。

システム、技術(人)、設備の3つを整えることで、お客様に喜ばれる付加価値の高い製品作りを目指していきます。



バス車両機器の取付・修理も行う



大型車が並ぶ工場全景



ステッカーも自社内で制作できる



平ボデーやウイングバンの架装が多い

人

— 御社の特徴は?

現場スタッフの平均年齢は30代前半で、地元の20代が多くを占めています。とても若い職場であるというのが特徴です。

溶接やフォークリフトなど各種資格の取得を推奨して、勤務時間の一部を使って教習所に通うことも認めています。大型運転免許については9割が所持しています。

従業員にとって働きやすい会社を存続させることが使命であると思っています。適正な人事評価はもちろんのこと、2年に1回の社員旅行や、広島カープ野球観戦などのレクリ

エーションで、従業員と家族ぐるみの交流も大事にしています。



平均年齢33歳の若い職場

次世代への教育について

若い世代が多いために、現場には他社をリタイヤしたベテランの技術者を指導員として招き、生きた技術の継承も行っています。

自社であらゆる工程を完結できるようにするために、専門的な技術を1か月間にわたる社外研修によって、順次、従業員に身につけてもらうようっています。

10年後は腕の良いベテランスタッフが多くを占め、効率的なシステムとともに、優れた品質と生産性が向上することに期待しています。

シートフレームの共通化

(株)タチエスは、1954年、スプリングの製造を行う「立川スプリング(株)」として創業、自動車産業とともに60年の歴史を歩んできたシートの専門メーカーである。現在、スプリング部門は別会社となっているが、(株)タチエスの社名ロゴには、バネのシンボルマークが残っている。

自動車、バス、トラック等のシートを製造するシートのグローバルカンパニーとして、世界に52の生産・販売拠点を持ち、多くの車両に様々な種類のシートを供給している。

最終的な乗り心地を決めるシート

車の乗り心地の大切な要素となるシートは、車と人間が触れ合うもとも大きな面積を占めている。(株)タチエスは、創業60年という長年の実績に甘んじることなく、カーメーカーからの受注が保証されている訳ではない独立系シートメーカーとして、常に各カーメーカーのニーズを掴み、それぞれのコンセプトに対して、どれだけ新しい提案をできるのか、挑戦の姿勢を持ち続けながら開発を進めている。

共通化への挑戦

他の部品と同様に軽量化とコストダウンの流れに対応することが、(株)タチエスにも常に求められている。

シートは金属の基本骨格の「フレーム」、ウレタンフォームで作られる「クッション材」、シート生地の「表皮材」で構成されているが、すべてが一式で納品されていた時代とは異なり、近年では受注単位のモジュール化が課題となっている。

そのため、それぞれのモジュールごとに性能、コスト、重量で選別され、フレームはA社、シートはB社、アセンブリはC社というケースになる事例も発生している。戦略部品であるフレームの共通化はシートサプライヤーとして、求められる技術力を提案できる最重要課題となっている。



知野見 勇
フレーム事業部
ジェネラルマネージャー

角 靖
フレーム事業部
シニアマネージャー

小栗 丈人
第三営業部
ジェネラルマネージャー

(株)タチエス

TTKシステム

従来のフレーム構造をベースにして、仕様の異なる車種で使えるようにするために、「すべての車種に対応できる共通化」という徹底したコンセプトのもとで、再設計されたのがTTKシステムと呼ばれるサイドタワー構造の骨格設計である。

左右のタワーをベースに基本部分はすべて共用とし、幅や高さを調整するパーツを交換することで、車種や仕様の違いに合わせて、柔軟に対応できる設計となっている。

着座位置の低いスポーツカーと、着座位置の高いSUV車等においても、共用できるようにするために、高低差90mmの調整域を確保している。さらにパワーリクライニングと手動リクライニングでも、この共通フレームが使えるように工夫され、高級車と普及車でも基本部分が共用できる。オプションで、様々な装備を追加することも可能となっている。

様々な装備を追加できる。



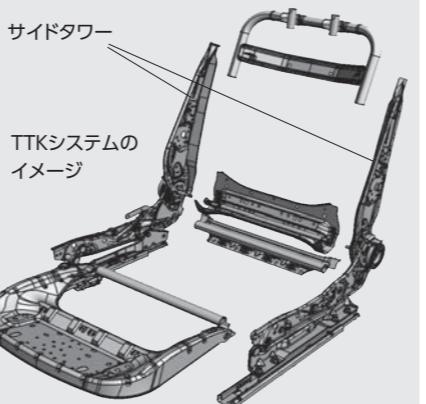
製造工程全体での効率化も重要

高い自由度を誇るTTKシステムであるが、更なる軽量化、コストダウンを図るために締結技術の改良や新工法開発が必要となっていく。また、実際の組み立てライン上においても、工程の複雑化をいかに攻略し、品質保証を維持できる工程設計も大きな課題となっている。

(株)タチエスは挑戦を続け、厳しい要望に応え続けている。

(株)タチエス 代表取締役社長 中山 太郎

私達は技術の創造を通じて、世界のお客様に信頼と感動を与える商品を提供し、社会に貢献します
〒198-0025 東京都青梅市末広町1-3-1
Tel:0428-33-1927 <http://tachi-s.co.jp/>



私たち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。

反射材で安全を守る

(株)スリーライクは、1992年、反射材料の専門メーカーとして創業、様々な反射材を使用した安全・保安製品やアミューズメント機器向けの製品の企画・製造・販売を行っている。自動車向けの製品では「大型車両後部反射器」や車載型の保安用品などを取扱っている。

生活に密着したモノに反射材を織り交ぜた製品の企画・開発を得意とし、「交通安全」「地域安全」「産業安全」等の分野で使用されている反射ウェアの普及にも努めてきた。

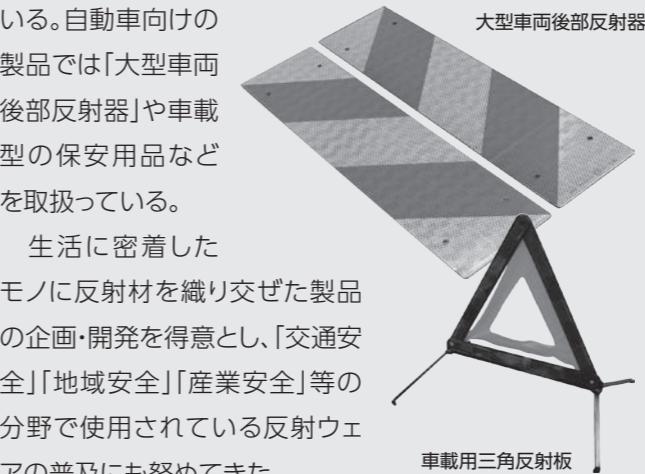
現在では、反射ウェアは道路工事現場のガードマンだけではなく、自治会や学校関係の防犯パトロールでの着用など、分野を広げて普及している。

降車時の安全を守る反射ウェア

「大型車両後部反射器」は走行中や停車中に車両後部への追突を防ぎ、「三角反射板」はパンクや故障時に設置することで車の存在を認識させることができる。

しかし、どちらも「降りた人はどこにいるのか」を認識させることはできない。

EU諸国では高速道路上において車外へ出る際は、反射ウェアの着用が義務化され、一部の国では新車販売時から反射ウェアを車載することが義務化されている。日本国内ではまだこのような規制はされていない。



三好 進
常務取締役
兼 営業本部長

水上 遼
営業部

(株)スリーライク

主婦の発想から生まれた「ポケッタブル反射ベスト」

事故や故障時以外にも、車両の点検や荷下ろし、軽い運動などドライバーが車から降りる機会は多い。しかし、道路上の作業に従事しているわけではないので、反射ウェアを着用する人はほとんどいないであろう。

反射ウェアの着用が義務化されていない日本国内で、普及を促進して、安全を守るために、常に車載できるような取り扱いやすい製品を作ればよいのではないか。

この着眼点から、(株)スリーライクは「ポケッタブル反射ベスト」を開発した。

この製品は主婦でもある女性社員が普段使っているエコバッグから着想を得て、ウェア本体を折りたたむと、そのまま収納ケースにすることができる。女性ならではの細やかな視点によって、自ら縫い上げたサンプルで提案された企画だ。とてもコンパクトになり、ダッシュボードやバッグの中に収納しやすい製品に仕上がっている。

特に新しい技術で作ったものではないが、生活に密着した製品を作り続けてきた(株)スリーライクならではの製品である。車載用の三角板とともに、すべての車に常時車載して安全を守ってほしいというのが同社の願いでもある。

日本人ならではのアイデアをプラス

(株)スリーライクは、今年の10月にはドイツのデュッセルドルフにおいて開催される安全用品の展示会に出展する。

タンクローリーなど危険物を輸送する際に着用できる導電糸を織り込んだ帯電防止機能の反射ウェアや、サイズ調整可能な反射ベストなど、ポケッタブル反射ベストと同じように、既存の製品に、日本人ならではのアイデアを加味した製品を世界へ発信していく。

(株)スリーライク 代表取締役社長 三好 衛

すべての人の安全を考えた物づくりに取り組んでいます
【本社】 〒301-0839 茨城県龍ヶ崎市出山町47番地 スリーライクビル
Tel: 0297-60-7110 <http://www.threelike.co.jp/>



「スマートコミュニティ」とは?

そこが

スマートコミュニティという言葉を耳にすることが多くなった。自分自身が生活している街はスマートコミュニティと呼べるであろうか。更にスマートコミュニティと称していることから、何か賢そうなイメージとともに、ITを活用した街という感覚を抱く方もいらっしゃるのではないかと思う。今回は、スマートコミュニティとはどういったものであるのかについて紹介する。

Q1

スマートコミュニティとはどういったもの?

スマートコミュニティの考え方は、米国や欧州でのスマートグリッドの構築が更に発展したもので、次のとおり定義されている。

「様々な需要家が参加する一定規模のコミュニティの中で、再生可能エネルギー・ITや蓄電池等の分散型エネルギーを用いつつ、ITや蓄電池等の技術を活用したエネルギー・マネジメントシステムである。エネルギー需給を総合的に管理し、エネルギーの利活用を最適化するとともに、高齢者の見守りなど他の生活支援サービスも取り込んだ新たな社会システムを構築したもの」

スマートコミュニティとは唯一ひとつの形態ではなく、それぞれの地域が知恵を出し、そこに住んでいる人達や働いている人達も参画した活動である。そこでは一人ひとりが主役となり、役割を果たしていくかなければならない。これは新しい考え方ではなく、過去の日本ではいたる所で日常的に行われていたことである。

現在は技術革新により、これまで取組めなかったことやイメージだけであったことが実現できるようになった。コミュニティとしての連携を強め地域に根差し、根付いたものがスマートコミュニティそのものである。

Q2

スマートコミュニティの取組みは?

経済産業省が2011年度からスマートコミュニティの実証実験を4地域を対象に実施した。実施にあたってはそれぞれの地域の特徴や将来に向けた考え方等を考慮し進められている。そして将来的には、これらシステムの海外展開や国際標準化につなげることも考えられている。

また、これら実証実験を補完する先進的で汎用性の高い技術の確立や地域エネルギーの活用等、地域に根付いたスマートコミュニティの実証も全国で展開され、エネルギー・マネジメントの有効性に関する理解も高まってきている。

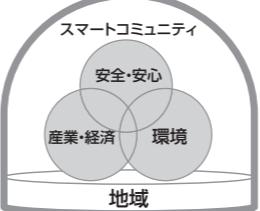
地域	タイプ	内容
神奈川県	大都市・大規模型	再生可能エネルギーの大規模導入(27MWの太陽光発電導入)、スマートハウス(4000世帯)・ビルの導入、次世代交通システム(次世代自動車2000台)
横浜市	地方都市 蓼らし密着型	低炭素交通システム(V2X、ITS)の構築(次世代自動車3100台)、電気、熱、未利用エネルギーを交えたエネルギーの有効利用
愛知県豊田市	学研都市・新技術型	学研都市を対象とした、各家庭、ビル内においてエネルギーを可視化してエネルギー制御を行う「ナノ・グリッド」による技術の実証
京都府けいはんなエコシティ	産業都市・特区的取組型	産業都市特区における、太陽光発電(5MW)や水素エネルギーを生かしたスマートグリッド網を中心とした住民等地域全員参加のエネルギー・エアリアマネジメント実証



Q3

スマートコミュニティがもたらすメリットは?

スマートコミュニティは、「エネルギーを賢く使って、安全・安心で、経済的で、環境にも優しい、豊かな社会」を築いていくことが目的で、もたらすメリットの主なものは次のとおりです。



①防災機能強化

BCPの観点からもエネルギー供給システムが多様になることで、災害時・停電時のエネルギー供給の確保策が多様になり、社会生活のリスクを低減

②新産業・雇用の創出

新しい街づくりに向けたインフラ整備、また利用者に向けた新たなサービスが生まれることにより、地域資源の利用拡大、新たな産業・雇用の創出

③低炭素社会の実現

再生可能エネルギーの活用拡大、分散型電源の高率利用、エネルギーの可視化による一層の省エネへの取組みなどにより、CO₂の排出量削減

【BCP:Business continuity planning(事業継続計画)】

Q4

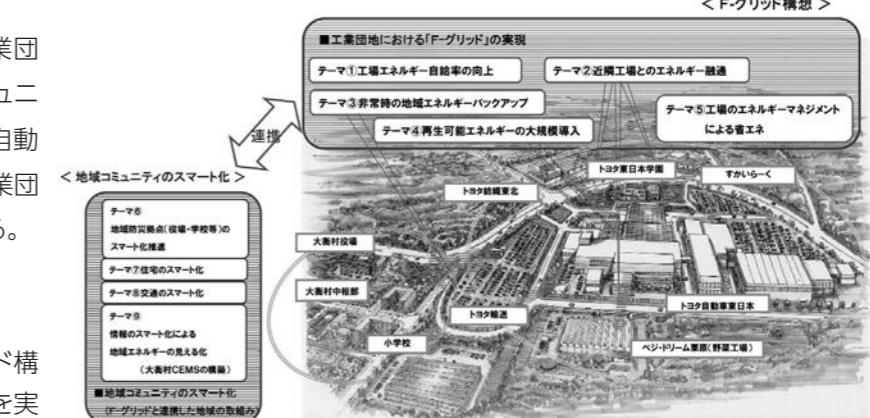
これからどう変わっていくの?

2011年度からスタートした実証実験の直前に発生した東日本大震災では、エネルギー供給の重要性が更に高まった。同時に供給システムの見直しや法整備の必要性が議論され、地域としての責任のあり方についても見直されつつある。今後は、スマートコミュニティが日本全国にとどまらず、海外を含め、まちそのもののスタンダードとなっていくと思われる。地域から発信できる取組みを推進していくことで自分達のスマートコミュニティが実現できる。

Q5

車工会会員の取組みは?

宮城県大衡村の第二仙台北部中核工業団地で「F-グリッド」を核としたスマートコミュニティ計画が、トヨタ自動車、大衡村、トヨタ自動車東日本が連携し、行政、電力会社及び工業団地内の各企業の協力を得て進められている。



<スマートコミュニティの概要>

地域と工業団地が連携して「F-グリッド構想」及び「地域コミュニティのスマート化」を実施することにより、地域の「防災」「環境」「交通」等の計画を推進

【F = Factory】

「地域と工業団地が一体となった安全で安心なまちづくり」

Q6

「働くクルマ」の役割は?

経済産業省が、昨年11月に「自動車産業戦略2014」を公表した。その中で物流システムは、社会インフラを構成する重要な要素であり、国家安全保障、国土保全、社会福祉の観点からも、その維持・発展は重要な課題である。加えて、省エネ・省CO₂の要請や次世代技術、エネルギー源の多様化への対応も求められている。

これらはスマートコミュニティに通じるものであり、関連団体とも連携し、社会の要請に対応すべき商品の適切な提供を進めていくことが必要である。

【注:「スマートコミュニティ」は、(株)スマートコミュニティの登録商標となっています】

働くクルマたち

第8回：塵芥車について

塵芥車の構造要件

1. 嘘芥を収納する物品積載設備を有し、かつ、客室と隔壁により区分されていること。
2. 1の物品積載設備には、収集した塵芥を積み込むための適当な大きさの投入口を有すること。
3. 1の物品積載設備には、投入された塵芥を1の物品積載設備に送り込む装置及び収納した塵芥を排出するための機構を有すること。
4. 3の設備を作動させる動力源及び操作装置を有すること。

塵芥車の今昔

ルーツは、「大八車+トラック」である。1950年代の高度経済成長時代に入り、現在の塵芥車が登場。また、工場から排出されるさまざまな有害物質による環境汚染や家庭から出るゴミの質・量も大きく変化したため、塵芥車も多様化。さらには環境へ配慮した物品積載設備の動力源の電動化が進んでいる。



塵芥車の構造

塵芥の収集方式にはプレス式と回転板式、また排出方式には押し出し式とダンプ式があり、用途に応じて使い分けている。主流はより多くの塵芥を積載できるプレス式が約7割を占めている。

収集方式	特徴と構造	主な排出方式	用途
プレス式	プレスプレートにより、ホッパ内のゴミをホッパ底部(1次圧縮)と前壁(2次圧縮)の2段階に圧縮することによって大きなプレス効果が得られるので、より多くの塵芥を積載できる 反転 1次圧縮 2次圧縮 押し込み	押し出し式	家庭ゴミ 不燃ゴミ 収集
回転板式	家庭ゴミに適した回転プレート式で、2枚のプレートで積み込むので、ゴミや汚水の飛び散りや戻りを少なくすることができる 反転 かき込み 押し込み	ダンプ式	家庭ゴミ 収集

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8回目として特装部会の会員が製造している「塵芥車」の主な車両を紹介する。

1. 主要車両

① 小型塵芥車

資料提供：モリタエコノス(株)

開発、製作のコンセプト、工夫等

「より安全に使いやすく」をコンセプトに実用性と安全性、そして喜びや誇りを与えるデザインを両立させた塵芥車。工夫点は、低くスリムなボディー、クラス最大の収納容積、ゴミの投入がしやすい低い投入口、扉の開けやすさ、テールランプ等の見えやすさ等。



特徴

収集方式	回転板式	車両重量(kg)	3,900~4,000
全長(mm)	5,200~5,300	荷台容積(m³)	5.2
全幅(mm)	1,850~1,880	投入口高さ(mm)	700
全高(mm)	2,200		

② 2分別塵芥車

資料提供：新明和工業(株)

開発、製作のコンセプト、工夫等

2種類のごみ(ペットボトル・プラスチックと新聞紙・ダンボール)を1台の車で効率よく収集することをコンセプトに開発した塵芥車。左右独立した圧縮積込・運搬・排出機能を持つため、リサイクルを目的とする資源ごみの収集に最適。工夫点は、レイアウト、容積確保、重量軽減等。



特徴

収集方式	プレス式	車両重量(kg)	7,080
全長(mm)	7,020	荷台容積(m³)	4.2×2
全幅(mm)	2,245	投入口高さ(mm)	830
全高(mm)	2,750		

③ 大型塵芥車

資料提供：極東開発工業(株)

開発、製作のコンセプト、工夫等

大量輸送・中継輸送に最適な大型塵芥車。大容量ボディと強力な積込機構で一度に多量のごみを収集運搬することで輸送コスト削減をコンセプトに開発した。工夫点は、地上高さ約900mm、幅2000mmの投入口は手積み作業に加え、重機積込み、軽ダンプ車からの直接投入等が可能で積込作業面でもコスト削減に対応。



特徴

収集方式	プレス式	車両重量(kg)	約15,500
全長(mm)	約11,400	荷台容積(m³)	24
全幅(mm)	2,490	投入口高さ(mm)	920
全高(mm)	約3,400		

2. 生産台数実績

(単位:台)

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013
生産台数	4,825	3,548	3,131	3,071	3,688	4,104

Member's Essay

COFFEE BREAK

動物とのふれあい

オオシマ自工株 秋元 大介

元々外出するのが好きで、休日はドライブに出かけ、自然を見たり、その地域の名物を堪能することが心のリフレッシュになります。

最近は妻のご機嫌取りに一緒に動物園に行きました。動物園は大人になって行ったことがありませんでしたので、ちょっとワクワクしました。オリックスシカがいましたが、立派なツノで惚れ惚れしました。おとなしくて手を出すとペロッと手をなめてくれました。



レッサーパンダがちょうど食事中で、みんなからえさをもらっていました。身体は小さいのによくあんなに食べられるなど関心しました。やはり愛くるしさのおかげか、食事中のレッサーパンダに集まりその様子を眺めていました。



食事中のレッサーパンダ

世にも珍しいホワイトタイガーとホワイトライオンもいました。おりが隣同士で、両方とも食事中でした。昼間は寝ていることが多くて、起きている時間は食事ぐらいしかないそうです。こいつらどっちが強いのかな~と職員に尋ねたらトラのほうが強く、獲物に首筋などに噛みついたら、息の根が止まるまでは離さない、だそうです。さすがネコ科最強生物!!

私が最も見たかったアカカンガルーがいました。可愛い顔とは裏腹にかなりのムキムキマッチョ体系です。あの恐ろしいほど発達した僧帽筋と三角筋の隆起が特にやばい

です!! 確実にヘビーパンチャーなイメージですが、意外におとなしかったです。触っても全然大丈夫でした。

今回の目玉といついいカピバラを見ました。カピバラは寒さに弱いので、冬の間だけ特別に温泉場が設置してあり、気持ちよさそうにしていました。あのバイクがたまらないですね!! 妻が最も見たかったらしく、とてもご満悦そうでした。



温泉につかり、気持ちよさそうなカピバラ

大人になって初めての動物園でしたが、とても楽しめました。私はモノを造る仕事に携わっていますが、自然が造った生命というのは人間が造るモノより美しく、惹きつけられる印象があります。私もそのようなモノを造ることを目標にしたいと考えました。

鉄馬を駆って日本各地へ

株加藤製作所 壇内 達弘

自分がバイクの免許をとったのは20歳の頃でした。しかし、自分の回りにバイクに乗っている人が居なかつたため、乗る機会があまりなく気付けばバイクに乗らなくなっていました。

高校時代の友人が30歳手前でバイクの免許を取ったということで、一緒に初ツーリングに行くことがありました。そしたらバイクに乗ることが、楽しいこと、楽しいこと。免許を取ってから10年間、なぜバイクを楽しんでこなかったのかと後悔したものです。

再びバイクに乗るようになってからは走行距離が伸びていくばかり。そうなると250ccのバイクでは物足りなくなり400ccに乗り換え、それでも物足りなくなると大型二輪免許を取るわ、1000ccの大型バイクに乗り換えるわと、どんどんバイクが大きくなってしまいました。

大型バイクになってからは、GWや盆休みなどの大型連休にはバイクを駆って南は九州から北は北海道まで走りまわるようになりました。九州ツーリングでは、行きは全部



自走で九州に入り、阿蘇山、櫻島などを回り、帰りは志布志港からフェリーで帰って来たり、関西ツーリングでは大阪、神戸の友人宅にお邪魔しつつ京都の町や天橋立を回ったり、東北ツーリングでは海岸線沿いを時計周りでぐるりと東北6県を回ったりと日本全国を走り回っています。

そしてバイクツーリングといえば北海道ですね。北海道ツーリングは2回しましたが飽きないので、今年の夏は北海道へ渡ろうかと思いを馳せているところです。

バイクツーリングの楽しいところは、バイクに乗りながらそれぞれの地域の雰囲気をダイレクトに感じられるところです。北に向かえばどんどん風が冷たくなって行くのがわかるし、逆に南下すれば日差しが強くなるのを感じることができます。

また、コンビニなどに寄ると、同じようにバイクツーリングをしている人とお互い遠くから来ましたねとか妙な連帯感が生まれることも楽しいことの一つであります。

日本全国行っていない所はまだたくさんあります。特に四国地方と中国地方です。この2つの地方はまだバイクで回ったことがないので、じっくりと回ってみたいと思っています。

暑い夏!!

中京車体工業株 加藤 伸子

日本最大級の祭りである「ippon-dō真ん中祭り」、通称「どまつり」は、「鳴子を持って踊る」「チームの楽曲に地元の民謡を入れ、4分以内で演舞する」暑い真夏日に、名古屋

市内外で鳴子踊りが繰り広げられる祭り!!

参加するために1年かけ、一つの作品をチームで作り上げていきます。それが、今、私の打ち込んでいるもの鳴子踊りです。

鳴子踊りとの出会いは、13年前子供に何か体を動かすことをさせたいと思っていたところケーブルTVで、取り上げられていた地元のチームの紹介でした。

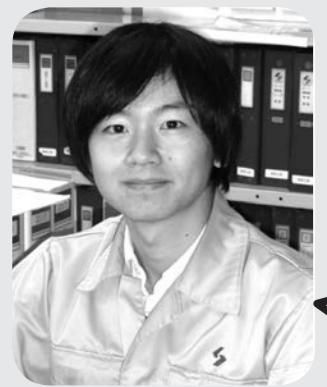
まだ一番下の子が幼く、私は祭りについて歩くだけの参加でした。数年鳴子踊りから離れる時期があり、下の子が小学6年になった時、新たに作られたチームからの勧誘で、私も一緒に踊ることになりました。

想像以上に踊りはきつく、振りを覚えるのも大変なものでした。筋肉痛にもなります。でも、色々なことを乗り越え、どまつりで踊った後の爽快感は感無量です。4年連続U-40部門(40人未満のチーム)で賞をいただいています。知名度も上がってきました。今年は、一緒に踊っていた子は、受験で退会し、受験終了後は、姉兄が入っていた学生チームで踊る予定です。子供達は、常に演舞曲を口ずさんだり、踊ったりして賑やかです。家族の会話も盛り上がります。

今、4月末に行う我がチーム主催「藍流祭り」、受賞チームの皆さんもお呼びして20~30チームが有松で踊ります。そこで初披露する今年のどまつり演舞を正に振り落とされ、振りを覚えている真っ最中です。目指すは、ど真ん中祭りでの大賞受賞。

また、熱い夏がやってきます。1年の集大成を発表する為に頑張っています。私の元気の源「鳴子踊り」さらに年老いても続けようと思っています。





我が社の
元気人

(株)スリーライク
営業部
みなかみ じゅん
水上 遵 さん

意図した通りに製品
となつたとき、充足感
に満たされます。

つらいことも楽しむ
ことで乗り越えるよ
うにしています。

Q1 どんなお仕事ですか?

小麦粉やグラニュー糖などの粉粒体を運搬するバルク車の設計をしています。まだまだ勉強中の身ですが、最近では給油車と呼ばれる航空機に燃料を注入するための車両の設計も担当しています。

Q2 仕事で楽しいときは

自分がゼロから設計したものが、意図したとおりに製品として形になったとき、何とも言えない充足感に満たされます。

Q3 仕事でつらいこと

自分のミスで先輩や周りの部署の方々に迷惑をかけてしまった時は、悔しさと申し訳ない気持ちでいっぱいになります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

初めて客先へ出向き、製品が使われている現場を間近で見た時です。自分の仕事が世の中の役に立っている瞬間を目の当たりにして、とても感動しました。

Q5 御社のPRをしてください!

東京都昭島市に本社工場を構え、タンクローリー、バルク車、給油車等の特装車や、官公庁向けのシェルタ、はやぶさにも使用されたハニカムパネル、介護浴槽等の福祉施設装置、非接触給電装置等、分野に捉われない多種多様な製品を取り扱っています。製造業だけでなく、不動産事業としてまちづくりにも力を入れており、3月には日本最大級のクライミングウォールを備える複合商業施設“モリパーク アウトドアヴィレッジ”もオープンします。近くまでお越しになられた際は、是非「昭島・昭和の森」にお立ち寄りください。

Q1 どんなお仕事ですか?

車体に取り付ける大型後部反射器をはじめ、リフレクターや高視認性衣服などの安全資器材を販売しております。

Q2 仕事で楽しいときは

お客様と商談をしている時です。特に、自分のアイデア(提案)をお客様にご満足いただいたうえで、採用していただいた時はもう…感無量です。

Q3 仕事でつらいこと

特にありません。つらいことも楽しむことで、乗り越えるように心がけています。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

天災で製品に使用する部品の入荷が大幅に遅れてしまったことがあったのですが、お客様との約束の納期に間に合わせるため、完成したその日に、車で片道約8時間走行して納品したことが特に印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください!

「日本の交通事故を0(ゼロ)に」を目標に、社員一同、奮闘中です。弊社の製品が一つでも多くの事故を防ぎ、一つでも多くの命を救えるよう、これからも努力してまいりたいと思っていますので、安全資器材のことは、是非弊社にご相談ください。

DATA FLASH

2014年4月～2015年1月 会員生産状況概要

① 合計

- 4月～1月の累計台数は、前年比6%減、'12年比較で7%減
- 乗用商用委託生産車が国内向け、輸出向けともに減少したため、全体として減少

② 非量産車合計

- 4～1月の累計台数は、前年比11%増、'12年比較で26%増
- 震災復興関連のリヤダンプ車／ミキサ車等の特装車が全体を牽引し、19か月連続で前年超え

③ 特装車

- 4月～1月の累計台数は、前年比19%増。震災復興等公共工事車両のリヤダンプ車／ミキサ車が全体を牽引
- その他 塵芥車、タンクローリー、高所作業車、脱着コンテナ車も好調であるが、伸び幅は徐々に鈍化傾向

④ 特種車

- 4月～1月の累計台数は、前年比21%減。前年が国の予算の関係で警察用車両が多かったこと等が影響
- 10月以降は回復傾向で、12月は同101%と11か月ぶりに前年超え
- その他(医療車等)は、年度末に向け生産が活況となる見通し

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- 4月～1月の累計台数は、前年比15%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～1月の累計台数は、前年比12%増。大型は前年比120%、中型は119%、小型・軽は103%といずれも好調
- ウイングが前年比123%、ドライバンが同115%と好調であるが、冷凍車は大型が減少したため同103%と前年並み

⑦ トレーラ

- 4月～1月の累計台数は、前年比7.3%増
- 復興需要等によりバン系は116%と増加、平床・低床は110%と増加している。

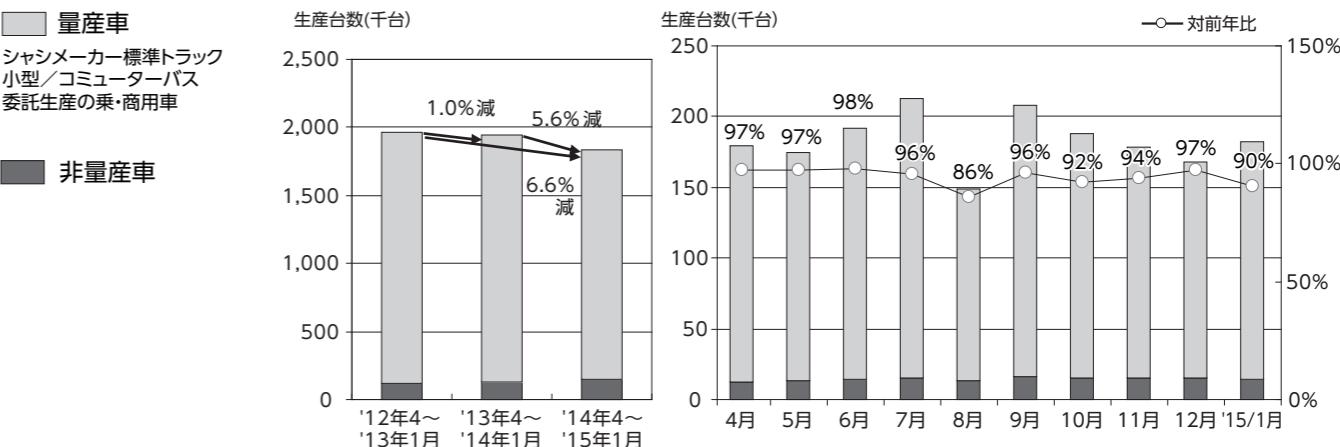
⑧ 大中型バス

- 4月～1月の累計台数は、前年比4.7%減。これは10月以降三菱ふそう向けが対象外となつたためであり、日野&いすゞ向けでは同14%増。
- 観光バスは観光需要の拡大をうけ好調に推移、路線バスは底打ち感あり。

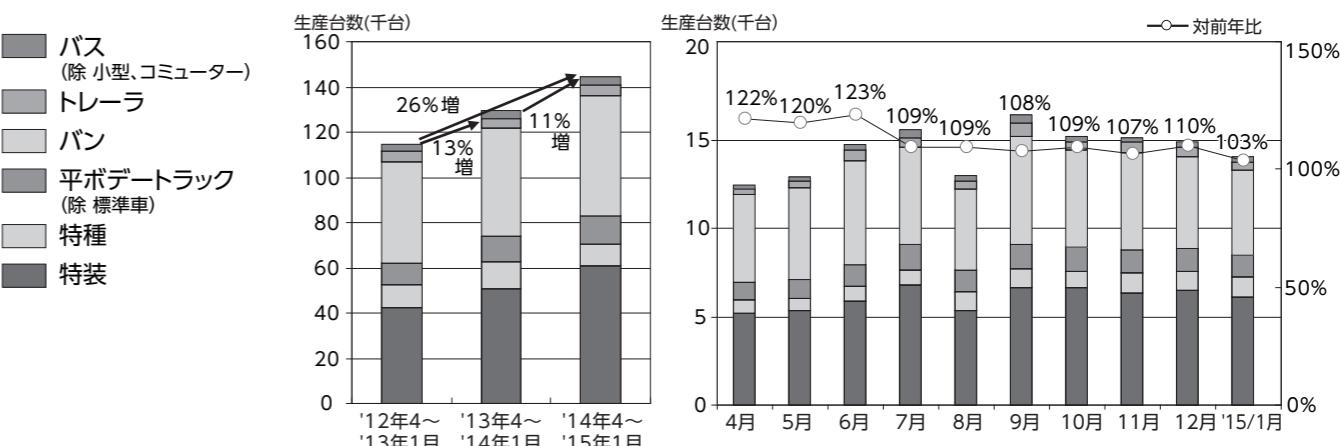
⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

- 4月～1月累計で前年比8.0%減。国内向けは消費税引き上げ前の駆け込み需要の影響が大きく前年割れが継続

合計(非量産車+量産車)

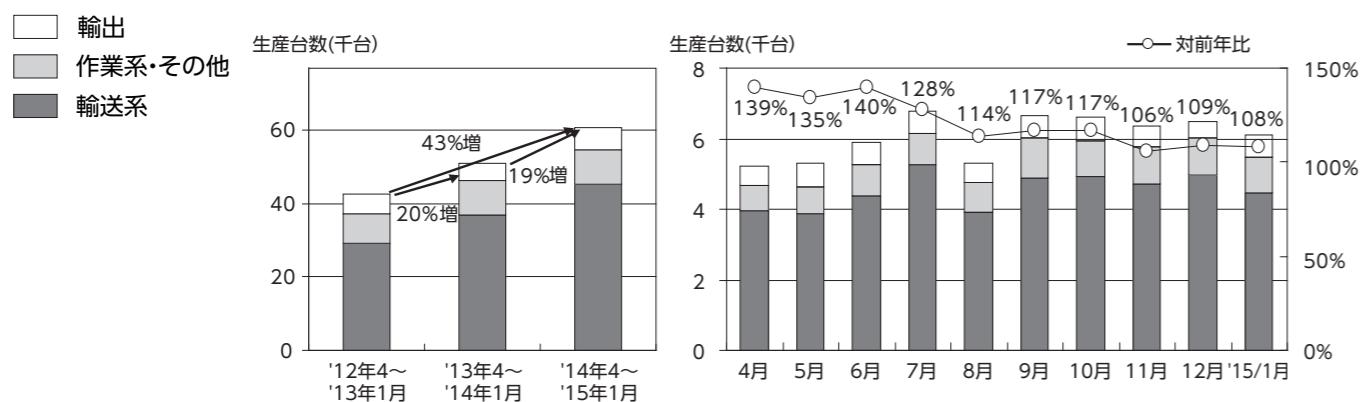


非量産車合計

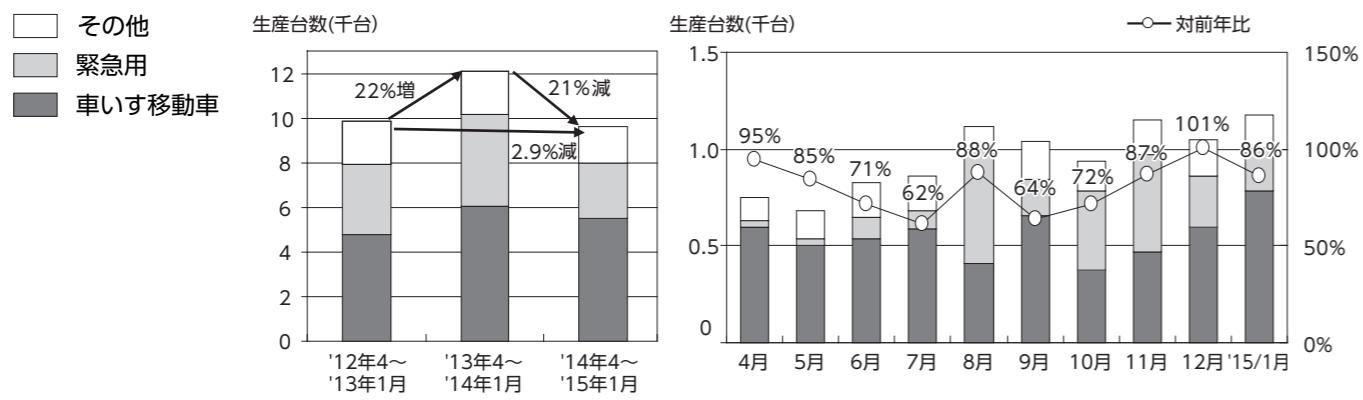


DATA FLASH

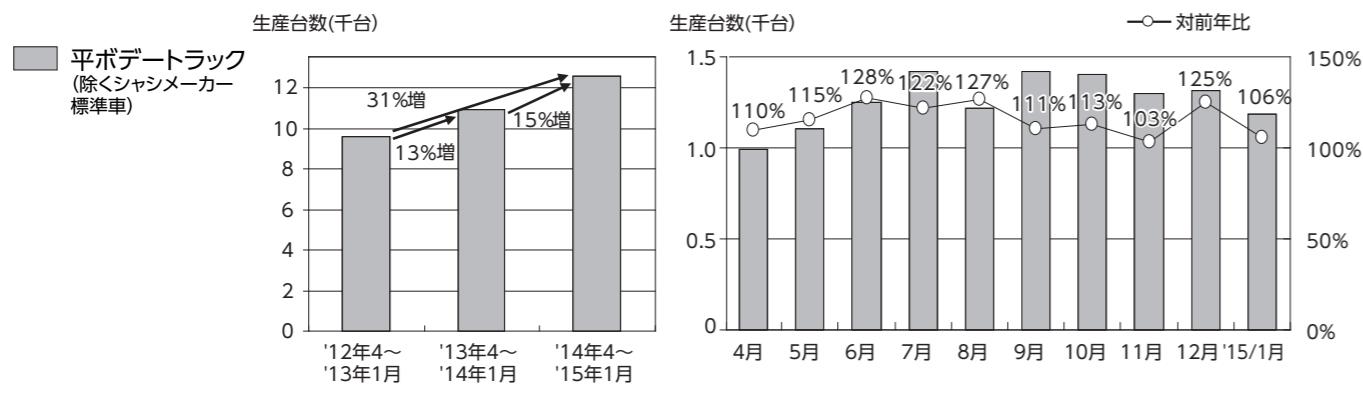
特装車



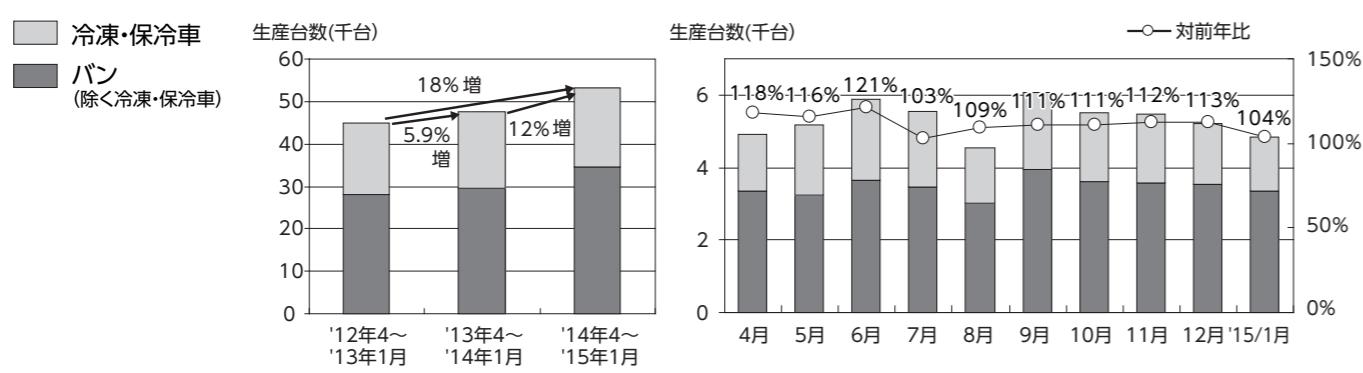
特種車



平ボデートラック

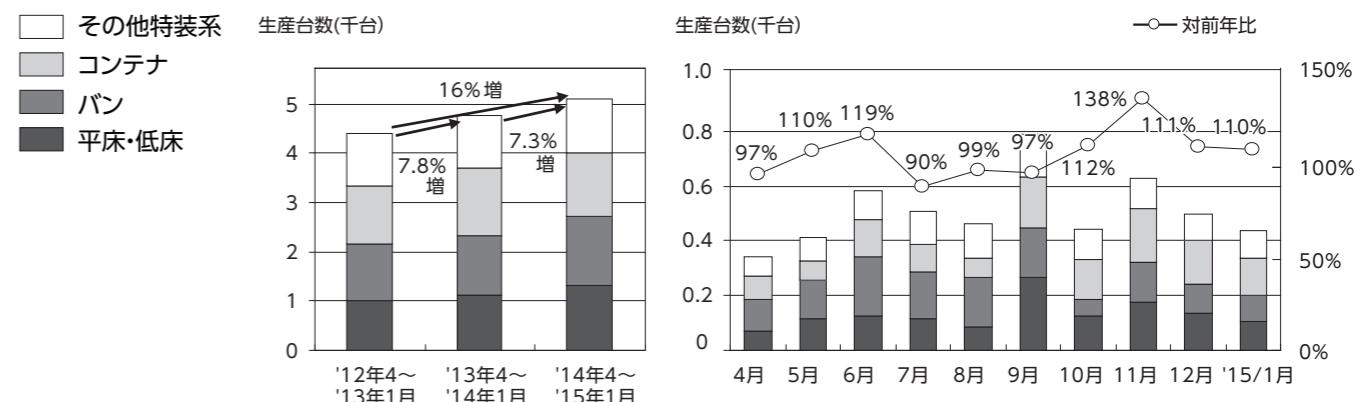


バン

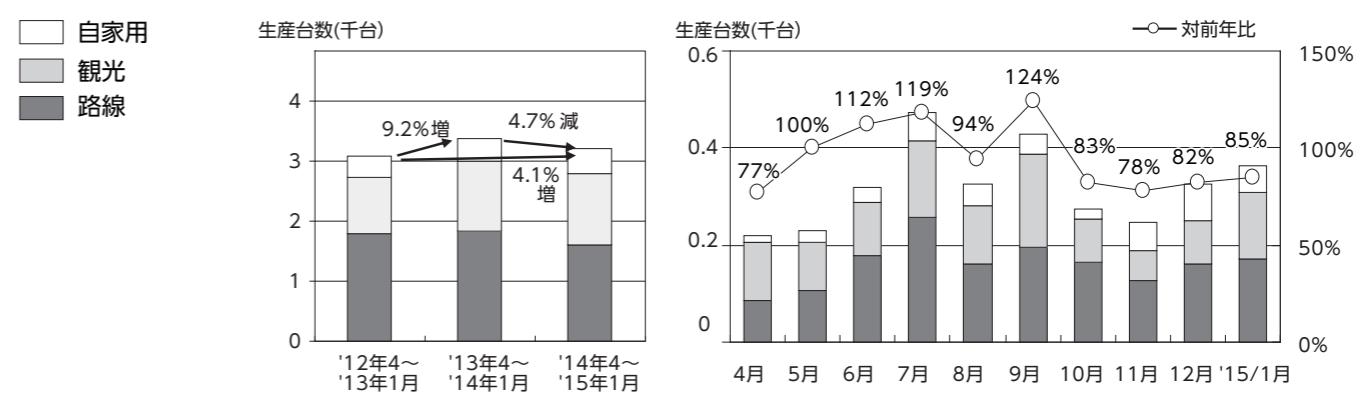


DATA FLASH

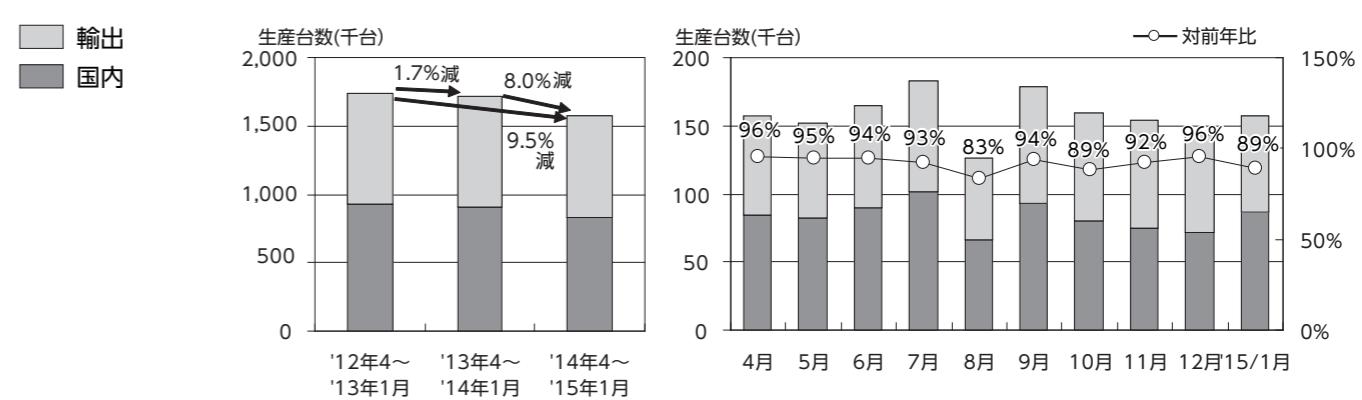
トレーラ



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

沈丁花のかぐわしい香りに通勤途上の街中でもふと春がすぐそこまでやってきたことを感じる。梅や桜とは異なり沈丁花の花を観て楽しむことは少ないかもしれないが、香りが放つ存在感には格別なものがある。

今年も四分の一が過ぎた。2015年度を迎えるにあたり2014年度を振り返り、来年度はこれに取組もうと事業計画の策定に頭を悩ませる日々が続いている。企業や団体は4月から新たな年度をスタートさせるところが多く、これも日本の特徴である。しかし、3か月ほど前には新年を迎える、今年こそはと誓った方もいらっしゃる。この3か月で何が変わったのか人それぞれ違うが、暦が変わるように1日単位で、瞬間に変化しているのではない。変化はデジタルではなくアナログの世界であり、時間をもっと有効に使うことに心掛けなければと思う。日頃から考え、行動していれば頭を悩ませることはなくなる。皆さんの中には「そんなことはあたりまえ」と一喝される方もいらっしゃるのではないか。

さあ、沈丁花の香りが残っているうちにやり遂げるべく、また頭を悩まることにしよう。
(吉田)

お知らせ

通常総会のご案内

- 日 時 2015年5月22日(金)15:30~
- 場 所 グランドプリンスホテル高輪「プリンスルーム」
東京都港区高輪 3-13-1 TEL: 03-3447-1111
JR・京浜急行 品川駅下車 高輪口より徒歩5分
- 議 題 2014年度事業報告と2015年度事業計画の承認
2014年度決算報告と2015年度予算案の承認
2015年度役員選任 等
- 懇 親 会 17:00~18:30 「クラウンルーム」

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。送付先は当会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車検査(独)検査部・事務所、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

広告掲載会社

- 株式会社トヨートレーラー表2
スリーエム ジャパン株式会社表3
交通エコロジー・モビリティ財団表4

車体NEWS

SPRING 2015 春

2015年3月15日発行

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

表紙写真について

坪井特殊車体(株)製

ソーラー発電機搭載 ステージカー



ソーラー発電機を搭載し、発電した電気を床下に収納しているバッテリに充電し、イベントの電力として使用することができます。そのため、夜間であっても電力を使用することができます。

左右大きさの違うステージを装備しているため、イベントの規模に応じてステージを選べ、最大で幅約9m×奥行き約9mのステージとして使用できます。



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

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ィを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

入射光を光源方向にまっすぐ戻す、再帰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する研究報告

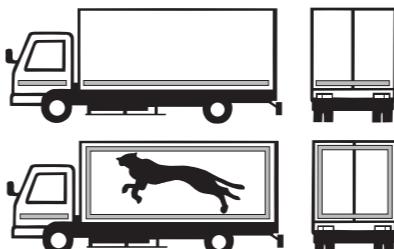
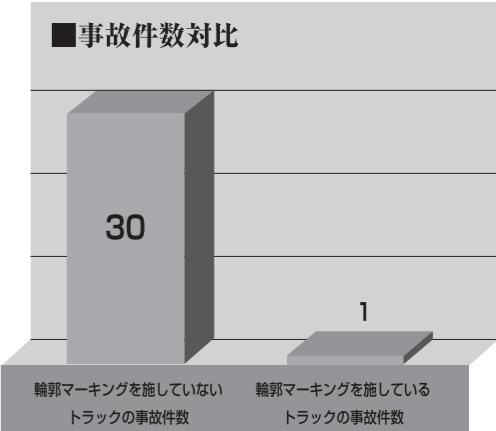
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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。

■事故件数対比



※Eマークとは:国連の車両等の相互承認協定規則(ECE)R104の要件に適合した製品に付記することができるマーク。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