

車体 NEWS

SUMMER 2015 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	1
NEWS特集	
2015年度通常総会開催	3
2015・2016年度理事・監事	6
退任理事及び車体工業会功労者等	7
2015年度事業計画	9
講演会「日本のモノづくり文化論」	19
NEWS FLASH	
本部だより	21
部会だより	22
支部だより	25
官公庁だより	26
会員情報	32
月度活動状況	33
Net Work	
vol.79 豊和工業(株)	37

VOICE	
(株)パーマンコーポレーション	39
(株)ニットレ	40
そこが知りたい	
「無電柱化とは?」	41
働くクルマたち	
第9回「車両運搬車」	43
Coffee Break	45
我が社の元気人	47
DATA FLASH	
2014年度 会員生産状況概要	48
編集後記	52



グリーン経営で実現できます!

グリーン経営とは…

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

★環境にやさしい取り組みをしている
運輸事業者を是非ご利用下さい!

運輸部門のグリーン経営認証とは…

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

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

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

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

輸配送をしていますか?

環境にやさしい

巻頭言

2015年度 通常総会挨拶

会長 白根 武史

トヨタ自動車東日本(株)・取締役社長



車体工業会の会長を務めております白根でございます。

本日は2015年度通常総会にあたり、会員の皆様方には多数のご出席を賜り、誠にありがとうございます。

昨年度の商用車市場は、消費税率の引き上げがあったものの、震災復興需要の進展、そして東京オリンピック・パラリンピックの準備がスタートし、更に経済対策に伴う公共投資の増加に支えられ、堅調に推移した年であったと思います。

当会会員全体の生産台数は年度合計で225万台、前年度比95%と2年連続で前年度を下回りましたが、当会特有のいわゆる非量産車では17万8千台、前年度比110%と2013年度に引き続き二桁の増加となりました。

本年度の商用車市場は、引き続きの代替需要、復興需要の継続、東京オリンピック・パラリンピックの開催準備に向けた需要が見込まれるものの、経済対策による公共投資の下支えは徐々に減衰するものと思います。これらを踏まえ、大中型貨物車は85千台(前年度比97%)と若干前年度を下回るものと予測しております。また、中長期的にも国内輸送量の増加を想定することは難しく、国内商用車需要は漸減すると考えております。

そういった先の予測の中で、我々はあのリーマンショックと同じ轍を踏むわけにはまいりません。会員相互の理解と団結で、会員個々の時代の流れに任せた固定費の増大は抑えて、あらゆる面での会員相互のバインドの強さが必要になってまいります。

当会では、「安全対応活動の推進」、「環境対応自主取り組みの推進」そして「中小企業経営支援の充

実」を重点項目として取り組んできております。また皆様から要望の強い「技術的支援活動の推進」などの「会員メリットに直結する事業」を優先に取り組む所存でございます。

具体的な計画につきましては本日の総会にてご審議いただきますので、忌憚のないご意見をよろしくお願い申し上げます。

さて、本年は役員改選期となっており、私は本総会をもちまして会長職を渡辺さんをお願いすることといたしました。

この2年間の任期中は会員の皆様をはじめ、多くの皆様のご支援、ご協力をいただき、少しずつではありますが理事会での議論や各種大会そして発表会の活性化を図られたのではないかと考えております。あらためて会員の皆様に深く感謝申し上げます次第であります。

自工会よりも創設が早いこの車工会は、日本の近代モノづくりを支えてきた基盤の一角であります。「働くクルマづくり」は一人ひとりのお客様のご要望にこたえて「一点一葉(※)」での細かなモノづくりの歴史があります。そういう中でしっかりとつながれた技能の高さと人材の育成をこれからも大事にして、かつ部品の共通化など効率化できるものは一致団結して進め、そのためには我々「働くクルマづくりの車工会」がこれからも拡がることを祈念いたします。引き続き皆様ご力を合わせこれらの実現を図っていただきますようお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございます。

※ 「一点一葉」…当会会員のモノづくりの「技」は一つずつ異なり、要素作業も一つずつ変えていかなければならない。こうしたモノづくりにおける難しい対応が「一点一葉」での細かなモノづくりである。

新会長挨拶

会長 渡辺 義章

日産車体(株)・取締役社長



このたび、車体工業会の会長を務めることになりました渡辺でございます。

当会は、社会生活を豊かにし、安心・安全な社会の実現に不可欠な、さまざまな「働くクルマ」の製造をしているたいへん重要な団体であり、創立から67年を迎えました。この間、諸先輩が築いてこられた長い歴史が、現在の当会を支えていることを思いますと、新しい会長として、身が引き締まる思いでございます。

白根前会長におかれましては、強い指導力と迅速、かつ、適切な判断により、車体工業会をリードされ、多くの成果をあげられました。深く感謝申し上げますと共に、今後とも、新たな立場でのご指導、ご支援をよろしくお願いいたします。

さて、景気は確実に回復しています。しかしながら、将来にわたり、現在の延長線上で継続的な成長を想定することは、難しいと言わざるを得ません。現在は恵まれた環境にありますが、車体業界全般を見ても、解決すべき多くの課題があります。

このような状況の中、先程の事業計画にもありましたように「安全」「環境」「中小企業支援」を重点に、着実な活動を進めてまいりたいと思います。

そして、「会員の皆様に一層の満足を提供し、入会して良かったと思われる車体工業会」、更には「自らも率先して新入会員を紹介したいと思われる車体工業会」を目指し、地道にかつ着実に取り組んでまいりたいと考えています。

当会会員の多くの皆様は、一品一葉のものづくりに取り組んでおられます。

このモノづくりを支えているのは、現場一人ひとりの技術、技能の高さであり、これが、製品の競争力につながっていると思います。競争力のベースは人材育成であり、必要な技術、技能を着実に社内に残していくことが、大変重要であります。

また、一方で、各社が時代の要求に対応して変化をしていく中で、各社それぞれの特徴を生かし、「働くクルマ」全体の発展に寄与できるようにしていくことも大切であると考えています。

これらの課題の取組みとして、車体工業会として「車体業界の将来ビジョン」から「チャレンジ5」活動へと取組みを進めてまいりましたが、今後は、今までの取組みを、更に「深化」させていきたいと考えています。

このような諸課題への取組みを、副会長、部会長、支部長の方々をはじめ、会員の皆様のご支援、ご協力をいただきながら、進めてまいりたいと思っております。

皆様の一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。会長就任の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

2015年度 通常総会開催



当工業会の2015年度通常総会は、5月22日15時30分から
グランドプリンスホテル高輪において盛大に開催された。

NEWS 特集

総会の概要は次のとおりである。

◆出席者数

正会員 83社(136名)
委任状による出席101社
準会員 47社(67名)
支部他含め計223名

◆来賓(敬称略)

官庁関係
経済産業省 製造産業局
自動車課 伊吹 英明 課長
自動車課 菊池 孝憲 課長補佐
自動車課 清水 哲也 係長
国土交通省 自動車局
審査・リコール課 西田 寛 課長
審査・リコール課 根田 雅英 課長補佐



1. 開会

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

2. 議事

第1号議案 2014年度事業報告の件
第2号議案 2014年度収支決算報告の件
第3号議案 2015年度事業計画案の件
第4号議案 2015年度収支予算案の件
第5号議案 2015年度役員選任の件

以上の議案について事務局より説明が行われ、審議の結果すべての議案が承認され、また、第5号議案の選任後、新任理事8名の紹介があった。議事終了後、退任役員に対する感謝状の贈呈、車体工業会功労者、永年在籍会員、優良従業員に対する表彰が行われた。また、来賓を代表して経済産業省伊吹課長並びに国土交通省西田課長からそれ

ぞれ祝辞をいただいた。

引き続き270名が参加し懇親会に入り、18時05分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。



来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課 課長
伊吹 英明 氏

ご紹介いただきました経済産業省の伊吹でございます。
本日は2015年度日本自動車車体工業会総会が盛大に開催されましたことを心からお祝い申し上げます。またお招きいただきましてありがとうございます。

貴会会員様におかれましては、日頃から経済産業行政に対して自動車産業全体でご協力いただきありがとうございます。この仕事の主体は民であり、皆様の意見を聞きながら行政を進めていくのが基本と考えています。安倍政権として3年目を迎え、今年の大きなテーマは、「経済の好循環を隅々まで行き渡らせる」ということであります。その中で自動車産業への期待は大きく、春の賃上げ、取引価格などいろいろな経済政策に関するテーマがありますが、まず自動車産業はどういう対応をしているかというのが常に問われます。賃上げ、取引先支援など自動車産業は今春しっかり対応していただいているというのが、政府側から見た風景であります。

本日日銀が景況感を上へあげましたように、経済全体は上向いています。皆さんが関係する商用車、いわゆる「働くクルマ」は前年に対してここ数年良い数字が出ています。一方、乗用車は消費税の影響が年明けまで続いて、直近では昨年より良くなっていますが、一昨年のレベルまでは到達していない状況です。「経済全体が良くなる」→「個人の懐が潤う」→「クルマの代替が進む」といった流れが今年の後半には良くなっていくと期待しているところです。

皆様の事業をどう支援するが我々の大きなテーマであります。この1年で取り組んでいる内容をご紹介します。

一つ目は、稼いだものが皆様の手元にしっかり残って、次の投資につなげられることです。そのための一施策が法

人税を下げることです。この4月に2.51%下げましたが、中期的には20%台を目指しています。まだまだゴールは先ですが、来年度の税制改正では、法人税をさらに引き下げることがテーマになってくると考えます。また2年先に消費税が10%になります。2%アップに耐えられる経済の体力をつける必要があります。そのために金融緩和や法人税減税をしっかりと行ってまいります。

二つ目は、自動車産業戦略です。バス・トラック・フォークリフトの「働くクルマ」についても戦略を策定し応援していくことにしています。現在どの分野でも人が足りないことが大きな課題となっています。人を育成することが基本ではありますが、例えばドライバー不足への対応として、物流の効率化としてのテレマティクスを支援していくなど、個別の事情に即した戦略をたててまいります。

三つ目は、2020年東京オリンピック・パラリンピックが、いろいろなことを行うことの目標となっています。モビリティの世界だと次世代車である電気・燃料電池車を公共のユースにどうやって使えるか、また自動運転技術がどう社会に役立つかなど、海外の人にどう見せることができるかを考えてまいります。雇用500万人を抱える自動車関連産業を元気にする施策を考えてまいります。

本日功労者表彰・優良従業員表彰など受賞されました皆様、本当におめでとうございます。

この表彰は、ご本人はもとより、受賞された従業員が所属する企業の人材育成などの経営施策が成果を出した結果だとも考えます。こういう方々がこの業界を支えていると思います。業界としてこうした現場の方々を評価し、礎にしていこうということを、皆様の総意として行っているこの制度を、絶やさずに続けていってほしいと思います。

最後になりますが、本日ご臨席の皆様方、及び皆様方のビジネスがますますご発展することを祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。



来賓挨拶



ご紹介いただきました国土交通省の西田です。

本日は、日本自動車車体工業会の通常総会にお招きいただき、このようなご挨拶の機会を賜りありがとうございます。

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

貴会におかれましては、我が国の物流や経済活動にとって無くてはならない「働くクルマ」を生産供給されていますが、昨今の経済状況の回復基調や、2020年オリンピック・パラリンピックを控えた施設建設や人員輸送等の需要もあり、「働くクルマ」の益々の需要が期待されるところであります。

国土交通省としましては、引き続き、安全・環境の推進に創意工夫されている会員各社の車両の市場供給への支援を進めて参る所存ですので、よろしく願いいたします。

折角の機会ですので、最近の話題を3点ほどご紹介させていただきます。

1点目は、法制度の見直しについてです。道路運送車両法の改正案が、ちょうど本日、衆議院国土交通委員会において審議されたところです。

改正内容の一つは、自動車の国際的な型式認証の相互承認制度を装置単位から車両単位に進化させるべく、我が国から国連に提案したIWVTAという新たな認証制度が、2016年にも国連での合意を経て導入される運びとなっていますので、その国内制度を整備するものです。このIWVTAは、まずは乗用車を対象としてスタートしますが、

国土交通省
自動車局 審査・リコール課 課長

西田 寛 氏

将来は商用車への適用も視野に入ってくると考えており、我が国の得意とする自動車のさまざまな新技術の国際的競争力向上にも大いに役立つものと期待しております。

2点目は、車両の大型化への対応についてです。国土交通省道路局において、道路インフラの老朽化対策を進めておりますが、一部の大幅な過積載車両による道路や橋梁へダメージが特に大きいことを踏まえて、悪質な違反者に対する厳罰化を行うことになりました。その一方で、車両の大型化に対応した許可基準の見直しや許可手続きの簡素化が行われることになっています。具体的には、私ども自動車局の関係では、バン型セミトレーラ連結車の駆動軸重の緩和や、45フィートコンテナ等の輸送における車両長さ制限の緩和のための省令改正を昨年度末に行ったところです。これをきっかけとした車両代替需要の発生も考えられますので、会員各位におかれては的確なご対応をお願いしたく存じます。

3点目は車両の安全対策についてです。大型車に特有の車両不具合事案として、オートマテックスラックアジャスタの不具合によるブレーキの故障や、スプリング式パーキングブレーキの不具合に起因したブレーキの引き摺りによる車両火災が依然として発生しており、貴会のご協力を得て各種の対応策の検討を進めて来ております。特に大型車は車両不具合で路上での立ち往生といった事態に至れば、二次的な事故の引き金にもなりかねませんので、的確な設計・製造とともに、正しい使用方法や点検整備の徹底に向けて、貴会におかれても一層の取組みをお願いできればと思います。

以上3点、お願いも兼ねて最近の話題をご紹介しました。

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

2015・2016年度 理事・監事

自 2015年5月22日
至 2017年5月 通常総会開催日

		氏名	会 社 名	会 社 役 職	車体工業会役職	
理 事	本部 役員	○ 渡辺 義章	日産車体(株)	取締役社長	会 長	
		○ 網岡 卓二	トヨタ車体(株)	取締役会長	副 会 長	
		筆谷 高明	極東開発工業(株)	取締役会長	副 会 長	
		古庄 忠信	(株)イズミ車体製作所	取締役会長	副 会 長(特種部会長兼務)	
	特装部会	加藤 幹章	新明和工業(株)	取締役副社長執行役員	部 会 長	
		高橋 和也	極東開発工業(株)	取締役社長		
		永田 智幸	KYB(株)	理事 特装車両事業部長		
	特種部会	(古庄 忠信)	(株)イズミ車体製作所	取締役会長	部 会 長	
		* 青地 潔	(株)オートワークス京都	取締役社長		
		* 保志 隆平	ヤナセテック(株)	常務取締役		
	トラック部会	田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	部 会 長	
		山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長		
		細谷 康次	本所自動車工業(株)	取締役副社長		
	バン部会	上野 晃嗣	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長(関東支部長兼務)	
		津田 敦	(株)パプコ	取締役社長		
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長		
	トレーラ部会	西川 柳一郎	日本トレクス(株)	取締役社長	部 会 長	
		* 辻 和弘	東邦車輛(株)	取締役社長		
		* 岡崎 真一郎	小平産業(株)	営業本部副本部長		
	バス部会	* ○ 前田 啓二	ジェイ・バス(株)	取締役副社長	部 会 長	
	小型部会	* ○ 石井 善章	トヨタ自動車東日本(株)	取締役副社長	部 会 長	
		笹本 裕詞	八千代工業(株)	取締役社長		
	資材部会	○ 吉川 徳雄	天龍工業(株)	取締役社長	部 会 長	
		○ 杉本 眞	レシップ(株)	取締役社長		
	支 部	坪川 弘幸	北海道車体(株)	取締役副社長	北海道支部長	
		鈴木 勇人	仙台鈴木自動車工業(株)	取締役社長	東北支部長	
		北村 守	(資)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長	
		(上野 晃嗣)	日本フルハーフ(株)	取締役社長	関東支部長	
		尾崎 二三男	(株)東海特装車	取締役常務役員	中部支部長	
		* ○ 須河 進一	須河車体(株)	取締役社長	近畿支部長	
		* ○ 河野 雅紀	(株)河野ボデー製作所	専務取締役	中国支部長	
		池浦 雅彦	(株)タダノ	執行役員	四国支部長	
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長(バン部会理事兼務)	
	事 務 局	吉田 量年	日本自動車車体工業会	専務理事		
	計31名(定数 25名以上 40名以内)					
	監 事	—	海川 昇	(株)トランテックス	取締役社長	—
宮幸 朗			自動車精工(株)	取締役社長	—	
近藤 信之			名古屋ボデー(株)	取締役社長	—	
計3名(定数 1名以上 3名以内)						
相談役		高木 茂 ・ 水嶋 敏夫 ・ 白根 武史 ・ 内山 眞成 ・ 橋本 茂				

*印：2015年5月通常総会での新任理事 ○印：車体工業会役職変更 (氏名)：兼任を示す
(注)会社名及び役職は2015年5月22日現在による。

退任理事及び車体工業会功労者 等

(敬称略)

退任理事

白根 武史	トヨタ自動車東日本(株)	取締役社長
五島 洋	京成自動車工業(株)	取締役社長
江崎浩一郎	(株)オートワークス京都	取締役社長
沼部 宣司	小平産業(株)	専務取締役
清水 和治	ジェイ・バス(株)	取締役社長
堀口 昇一	須河車体(株)	相談役
平町 省三	フェニックス工業(株)	専務取締役

(会社役職は2014年理事就任時点)

車体工業会 功労者

特 別 功 労 者	新免 俊彦	環境委員会	極東開発工業(株)	品質保証部 部長
	太宰 忠義	特種部会	(株)イズミ車体製作所	東京出張所 所長
部 会 功 労 者	野口 友宏	特装部会	極東開発工業(株)	海外推進部インドグループ 課長
	小檜山輝樹	特種部会	いすゞ車体(株)	商品・サービス部 部長
	村上 英二	特種部会	(株)オーテックジャパン	技術管理部 部長
	上岡 肇	トラック部会	本所自動車工業(株)	技術課 課長
	丹羽 一生	バン部会	(株)東海特装車	技術部 副部長
	矢吹 譲次	バン部会	東プレ(株)	冷凍機器事業部技術部技術グループ 課長
	亀田 輝仁	トレーラ部会	東邦車輛(株)	技術統括部 統括部長
	平井 照純	バス部会	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

車体工業会 永年在籍会員

正会員	60年	1社	(株)信濃車体製作所	正会員	20年	2社	(有)糟谷製作所
	50年	2社	高田工業(株)		10年	4社	昭和車体工業(株)
			日本トレクス(株)				(株)協和機械製作所
	40年	3社	三久自動車工業(株)				(株)互幸産業
			仙台鈴木自動車工業(株)				白川鉄工(株)
			名空自動車(株)				(株)多摩特装サービス
	30年	5社	(株)シンセイ	準会員	40年	1社	市岡(株)
			(有)橋自動車工業所		30年	1社	日本シーカ(株)
			(株)花見台自動車		20年	1社	(株)シー・エス・シー
			(有)原自動車ボデー工業		10年	2社	(株)エクシング
			和光工業(株)				(株)パトライト

優良従業員

金本 康裕	ジェイ・バス(株)	生産技術部環境計画グループ グループリーダー
国本 昇	須河車体(株)	第一製造部車体生産第二グループ マネージャー
須賀 秀治	司工業(株)	営業部 部長
土持 里秀	日本フルハーフ(株)	技術部工務グループ 組長
今井 亨	日本リフト(株)	工場長
小林 明夫	ヤナセテック(株)	生産部 次長
白石 通治	(株)矢野特殊自動車	バン車事業部特装技術部 参事
飛澤 裕大	泰平電機(株)	生産部製造課 班長
鳥越 光暁	(株)レゾナント・システムズ	インスツルメント部 部長
宮田 達哉	(株)レニアス	生産本部生産設計Group 上級技師

新任理事



車体工業会 功労者



後列左から
(株)協和機械製作所様、(有)糟谷製作所様、市岡様、
(株)シー・エス・シー様、(株)エクシング様、(株)パトライト様

前列左から
(有)橋自動車工業所様、仙台鈴木自動車工業様、
高田工業様、日本トレクス様、(株)シンセイ様、
(株)花見台自動車様、和光工業様

優良従業員



後列左から
今井氏、小林氏、白石氏、飛澤氏、鳥越氏

前列左から
金本氏、国本氏、須賀氏、土持氏

退任理事



後列左から
上岡氏、丹羽氏、矢吹氏、亀田氏、平井氏

前列左から
村上氏、野口氏、新免氏、太宰氏、小檜山氏

永年在籍会員



後列左から
今井氏、小林氏、白石氏、飛澤氏、鳥越氏

前列左から
金本氏、国本氏、須賀氏、土持氏

2015年度 事業計画

本部計画

1)2015年度事業計画概要

(1) 商用車市場動向

世界経済は先進国を中心に引き続き緩やかな拡大基調にある。一方、ユーロ圏では持ち直しの動きは続くものの低成長に留まる見込みでデフレ定着リスク、また中国の債務調整リスク、新興国の通貨危機リスクなどが懸念される。そうした中、日本経済は成長戦略の効果が徐々にではあるが表れてくるのに加え、円安による輸出増や原油安を追い風にした消費の持ち直しにより、緩やかに回復することが期待されている。

2014年度の国内商用車登録台数は、震災復興需要の継続等で前年比増が続き419千台(前年度比104%)となった。そのうち当会に關係の深い大中型車は、88千台(同109%)と5年連続で増加し、リーマンショック前(2007年度)と同等レベルとなった。

2015年度の商用車市場は、底固い代替需要、復興需要の継続、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催準備に向けた需要が見込まれるものの、経済対策による公共投資の下支えは徐々に減衰するものと予測される。当会としての2015年度需要予測は大中型貨物車85千台(前年度比97%)、トレーラ6.9千台(同106%)、大型バス4.0千台(同98%)を見込んでいる。また、中長期的には社会環境変化により国内輸送量の増加は難しく、国内商用車需要は漸減の見込みである。

<取り巻く市場環境>

- ① 2015年度の国内経済は年度平均ではプラス成長を確保できる見込み
 - ・原油価格の下落、経済対策効果が2015年度半ばの景気を下支えし、企業収益の増加、設備投資の緩やかな増加、賃金上昇や消費者物価の落ち着きを受けた個人消費の回復によりプラス成長を確保できる見込み
- ② 国内貨物輸送量は長期減少傾向(日通総研データ)
 - ・自動車輸送2015年度予測4,244百万トン(前年度比0.1%減、内自家用4.1%減)
 - ・長期に減少傾向であり、特に輸送の外注化により自家用貨物車での減少は継続
 - ・物流短観(1-3月実績、4-6月見通し)では改善が見込まれるものの引き続き水面下で推移

- ・荷動きは、改善に向かうものの回復の動きは依然として緩慢
- ③ 運送事業者の景況感は改善傾向(全日本トラック協会調査)
 - ・直近(10-12月)の景況感は▲19となり、前回から16ポイントの改善(4-6月:▲31、7-9月:▲35)、1-3月は▲25で6ポイント下がる見込み
 - ・実車率はやや悪化の見込み
 - ・雇用状況(人手の過不足)は、不足感が強まる見込み
 - ・貨物の再委託(下請運送会社への委託割合)はほぼ横ばい、経常損益はやや下げる見込み
- ④ バス輸送業界も苦境が続く
 - ・輸送人員は引き続き減少傾向にあり厳しい状況
 - ・少子高齢化が進行していく中で、地域の生活の足としての路線バスは、国や自治体の支援なくして維持していくことが困難な状況が継続
 - ・バスへの安全性の信頼を回復するための諸活動の取り組み推進
 - ・東京オリンピック・パラリンピックに向け、競技会場輸送、外国人観光客対応、バリアフリー化等への対応
- ⑤ 貨物車保有台数の減少、平均使用年数の伸びが続き、代替母数はダブルの影響で減少
 - ・貨物車(小型+普通)保有台数は約1.2千台減(前年度比0.2%減)の5,875千台と1991年度以降減少し続けているが、2013年度からは横ばい
 - ・普通貨物車の平均使用年数は2013年から更に0.2年伸び15.85年と過去最長を2年連続で更新
- ⑥ 2003～6年のNOx・PM法適用に伴う特需の代替需要始まり
 - ・普通貨物車の平均使用年数は約16年だが、営業車平均は10年程度(トラック協会調査)と比較的短期代替であり、徐々に代替が始まっている
- ⑦ 物流コスト低減(効率化)のため、輸送外注化が進み、省エネ化、汎用車化進展
 - ・営業車比率は生産関連貨物、消費関連貨物で増加、レンタカー増加、実車率向上のため汎用車化が進展
- ⑧ シュシメーカーの海外進出は進展(新興国中心)
 - ・シュシメーカーの輸出比率は約4～7割、しかし車体はほとんど現地架装
 - ・輸出地域毎の仕様最適化(新興国のローコスト仕様車等)進展

(2) 車体業界の動向

架装メーカー生産台数はリーマンショック後、5年連続で増加し、2014年度は前年度比110%となった。前年度に引き続き、復興需要に直結した特装や平ボデー、及びバンが110%台と好調を維持した。世界経済は緩やかな回復基調にはあるものの下振れリスクも懸念され、国内では貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化継続、更に、メーカー標準車の増加等もあり、中長期的には車体業界の経営環境は厳しい状況が見込まれる。

<考慮すべき経営環境>

- ① 需要増減への対応を考慮した企業体質強化
 - ・復興需要の継続、東京オリンピック・パラリンピックの準備等への適切な対応と反動減への対応
 - ・リーマンショック後の経験を踏まえ、中長期視点での経営戦略に基づいた企業体質改善と強化
- ② お客様要求の高度化、多様化への対応
 - ・低価格要求:コスト低減策の推進(部品の共通化、流用技術の推進)
 - ・省燃費&高積載量:軽量化に向けた最適設計技術の推進と新材料の採用
 - ・環境対応:ハイブリッド化、3R等の推進
 - ・商品力競争:輸送の高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化
- ③ 安全に関して市場要求レベル高まり
 - ・使用期間の長期化に伴うお客様への安全・安心確保策の展開
 - ・会員のリコール、PL情報の展開と自社製品への反映
- ④ グローバル化進展への対応
 - ・海外メーカーの日本進出…特装車や大型バスを中心に漸減もしくは横ばい
 - ・現地生産化…シュシメーカーの進出に合わせ架装メーカーの新興国進出(提携や合併)は若干増加
- ⑤ 国内シュシメーカーの完成車ビジネス強化への対応
 - ・量産による納期短縮等を売り物にシュシメーカーでの完成車ビジネスの強化が進展…シュシメーカーが対応出来ない特徴的な商品の提供と劣らぬ品質確保が必要
- ⑥ 中小企業経営におけるCSR対応、リスクマネジメント体制準備
 - ・社会的責任の高まりに応じ、適切な対応を図るための仕組みの充実と確実な推進

(3) 当会会員状況

- ① 会員数

- ・正会員は2014年度に2社入会、2社退会で184社
- ・準会員は2社入会、2社退会で92社、合計276社
- ・入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が大きく、期待に応える必要あり

② 生産台数

- ・2014年度…委託含む全会員2,250千台(前年度比95%)
- ・うち非量産車178千台(同110%)と復興関連需要を中心に引き続き堅調

③ 売上高(2014年度調査は2013年度決算)

- ・生産委託会社を含む全会員の車体部門売上5兆2,124億円(同101%)
- ・うち非量産車製造会社6,004億円(同113%)
- ・景況指数(増収会社率-減収会社率)は73%(同97%)とほぼ前年度並み

④ 従業員数(正社員)

- ・生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員44,806人(同98%)
- ・うち非量産車製造会社12,770人(同95%)

(4) 車体工業会2014年度活動実績と課題

会員企業の技術レベルアップ支援活動として技術的困りごとへの法規対応と中長期課題への対応がうまくできた。

<うまくいったこと>

① 法規関係への対応

- ・技術的規制項目で業界や社会的メリットにつながる適用基準の適正化要望、及び前年度から継続している突入防止装置の協定規則改正提案への対応など着実に推進した。
- ・R131(衝突被害軽減ブレーキ)等の適正化要望を行い、一部車両での基準緩和制度適用を確認
- ・後部突入防止装置の基準改正案に関する最新情報(OICA、UN)の入手と関係団体と連携した提案により後端からの奥行寸法算出条件、取付高さ条件等へ当会の意見を反映
- ・電子/電気部品の機能保証対応(ISO26262)ワーキング活動では、架装物への適用除外を関係団体と連携しISOサブワーキングに提案

② 中長期的課題への取組み

- ・将来ビジョン検討委員会の提言を受け2年目となった「チャレンジ5」活動を推進、及び2013年度に展開した高齢者雇用推進取組みのフォローアップ
- ・「チャレンジ5」活動の3テーマを議論し報告書作成、正会員へ展開
- ・2013年に会員へ展開した高齢者雇用推進について

- ・フォローアップを行い今後の支援策を策定
- ③ 当会活性化
 - ・ イベント参加者数の増加(通常総会、秋季会員大会、技術発表会、賀詞交歓会等)

＜うまくいかなかったこと、課題＞

以下について推進したもののうまく進まなかったこと、あるいは課題が確認できたため、進め方、方策を見直していく

- ① 中小企業経営支援の充実
 - ・ チャレンジ5活動で得られた内容を踏まえた各部会活動での展開・推進
 - ・ チャレンジ5活動報告を踏まえ個社の取組みについて中央業務委員会での状況把握と活動支援
- ② 当会策定技術情報の確からしさ向上
 - ・ JABIA規格や改造自動車等取扱い解説本で一部誤植を確認
 - 作成プロセスの見直しと実行、及び不具合発生時の対応明確化
- ③ 環境意識の醸成
 - ・ 環境基準適合ラベルの取得推進、環境負荷物質フリー宣言の維持・向上活動を通じ個社の課題が解ってきたが、対応には至らず
 - 環境活動の継続、及び個社の課題への対応を通じた経営者の環境意識醸成の推進
- ④ 事務局強化活動(会員満足度向上)
 - ・ 基準書、業務マニュアルの新規作成、改定の進捗遅れ
 - 業務の効率化と質向上に資する項目で優先順位を付けた計画を立案・推進
 - ・ 講演会・見学会を充実させるための情報収集活動の強化と企画立案能力の向上
- ⑤ 会員数の増加
 - ・ 本部と支部、及び部会と連携した地域会員、非会員への勧誘活動の継続
 - ・ 非会員情報(リスト)の見直し

(5) 2015年度重点活動項目

5-1. 現状まとめと今後の方向

- ① 一般社団法人への移行を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで、技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果につなげられた。
 - 入会の期待に沿った更なる満足度向上のための内容の充実が必要
- ③ 取り巻く環境変化に対応するため2012年度から「強化

- する5本柱」として活動を開始、継続し、チャレンジ5推進委員会をはじめ、概ね計画通りに進捗できた。
- ④ 復興需要の継続に加え東京オリンピック・パラリンピックの開催準備、そして現政権下での成長戦略の実行等取り巻く環境は好転しているが、時限的な需要によるところが大きく、中長期的な展望は不透明である。したがって、この機をとらえ車体業界の成長戦略を確かなものにしていくことが必要。
 - チャレンジ5推進委員会報告を踏まえた成長戦略の策定・推進

5-2. 2015年度主要活動項目(案)

基本的にこれまでの重点活動項目を踏襲したうえで環境変化を踏まえた活動とする。

- 1. 安全対応活動の推進 **中央技術委員会／各部会**
 - ① 架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
 - ② 車体に関する規格化、基準化推進
 - ③ 経年品質保証に関する仕組みづくりの推進
 - ④ 使用過程車の安全確保と保守点検の啓発活動
 - ⑤ 技術的調査研究の共同実施、共同開発、部品共通化推進
 - ⑥ 会員企業の技術レベルアップ支援活動
 - ⑦ 「改造自動車等取扱いの解説」の改訂版発行
- 2. 環境対応自主取組みの推進 **環境委員会／各部会**
 - ① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
 - ・ 商用車架装物リサイクル自主取組みの継続的推進
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言100%の維持向上のフォローアップ
 - ・ 環境基準適合ラベルの普及活動
 - ② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進(CO₂、VOC、産業廃棄物)
 - ③ 環境対応技術に関する会員支援の充実
 - ④ 環境保全への意識醸成や当会環境活動PRの充実
- 3. 中小企業支援活動の推進 **中央業務委員会/事務局**
 - ① 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
 - ② リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援
 - ③ チャレンジ5活動の推進 **チャレンジ5推進委員会**
 - (経営品質向上策の検討・推進、業界横断的視点も考慮したアライアンスの検討)
 - ④ 安全衛生活動に寄与する情報発信と活動支援
- 4. 活性化活動の継続推進 **事務局**
 - ① 車体業界の社会での認知度向上

- ・ 広報活動の充実 **事務局/委員会/部会/支部**
- ・ 東京モーターショー「働くくるま」合同展示の充実
- ・ 創立70周年事業の企画・推進
- ② 部会活動充実
 - ・ 他部会との連携による諸活動の推進
- ③ 支部活動の充実
 - ・ 支部活動のあり方検討、支部毎の良いところ取り活動推進
- ④ 事務局体質強化活動
 - ・ 会員満足度向上活動、事務局強化

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

特装部会の2013年度の全生産台数は74,058台(前年度比117%)で、うち国内向けは、震災復興等の公共工事需要に後押しされ66,521台(同115%)と好調な伸びとなった。サイズ別では、基準外128台(同116%)、大型16,498台(同129%)、中型24,414台(同114%)、小型24,207台(同113%)、軽1,274台(同62%)と、軽を除き好調であった。車種別では、国内輸送系車両が合計で54,634台(同119%)、特に生産台数の多いダンプ車が46,234台(同118%)、トラックミキサ車が2,775台(同123%)と好調であった。また、国内作業系車両は、塵芥車は4,311台(同108%)と好調であったが、作業系合計では前年並みの11,887台(同100%)となった。

2015年度の生産予測については、国の2015年度予算で公共工事関連に昨年並みの5.2兆円を充てていることから、引続き公共工事関連を中心に高い需要が見込まれるが、3月単月の生産実績では、輸送系、作業系ともに前年度割れするなど、以前ほどの勢いは望めない。

また、特装部会の会員数は、2014年度末で1社の退会があったため、2015年度は合計40社で部会活動を進めていく。

2. 活動方針

上記のような状況の中、2015年度も引続き次の内容に取り組む。

- ① 車両法規関係対応
- ② 基準化・標準化
- ③ 部品の共通化・共同開発の検討
- ④ 調査研究の推進
- ⑤ 経年品質保証に関する取組み
- ⑥ 環境への取組み

- ⑦ 特装車適正使用の推進
- ⑧ 生産台数情報の共有
- ⑨ 会員カバー率向上活動

3. 部会活動計画

1) 部会全体活動

- (1) 部会総会及び会員相互の情報交換
- (2) リコール等重大不具合の再発防止策の情報共有活動
- (3) 改造自動車等取扱い解説本の見直し
- (4) 工場見学会の実施

2) 技術委員会

- (1) 車両関係法規への対応
 - ① 車両法規改正への意見反映と円滑な対応
 - ② 技術的規制項目の洗出しと緩和要望支援
 - ③ ナンバープレートの視認性に関する新法規対応
- (2) 規格化／標準化の推進
 - ① JABIA規格化
 - ・ 塵芥車製作基準制定
 - ・ 脱着車の緊締装置の強度基準(P1500)改訂
 - ・ アルミ合金製タンクトレーラ安全基準(P1102)改訂
 - ② 標準化の推進
 - ・ 脱着装置付コンテナ自動車の解説本改訂
 - ・ 塵芥車の救助／消火用講習資料見直し

- (3) 部品の共通化／共同開発検討
 - ・ 定期点検内容統一(大型ダンプ)
 - ・ 部品名称・用語共通化(粉粒体)
 - ・ ホースネジ種類の情報共有化(ローリ)
 - ・ 作業時の安全灯火の共通化検討(クレーン)
 - ・ 協定規則R4対応ナンバープレートブラケットの標準化検討(クレーン)

- (4) 調査／研究の推進
 - ・ 協定規則R58第3次改訂対応/バンパーの検討(ミキサ、クレーン)
 - ・ 巻込防止装置防止のJABIA規格への対応(清掃車)

- (5) 経年品質保証に関する仕組みづくり
 - ・ 必要性等についての現状調査
 - ・ ありがたい姿検討
 - ・ 課題の洗出しと対応策検討

- (6) 環境への取組み
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言未実施会員フォロー(通年)
 - ・ 新環境基準適合ラベルの取得フォロー(通年)

3) サービス委員会

- (1) 特装車のメンテナンスニュースの作成とPR活動
 - ・ 飼料運搬車編作成

- ・ 三転ダンプ編作成
 - (2) 特装車サービスマニュアルの改訂検討
 - (3) 補給部品の供給年限のガイドライン作成(継続)
 - (4) 異業種工場見学会の実施
- 4)業務委員会**
- (1) 生産台数情報の共有
 - (2) 会員カバ－率向上活動の推進

特種部会

1.現状認識

特種車全体は国内向けに加えて、輸出向けが大幅に減少したことにより、12,664台(前年度比86%)と4年ぶりに減少した。

量産車(車いす移動車／警察車／警察パトロールカー)は9,033台(同89%)と減少。これは警察車両が1,838台(同71%)と大幅に減少したためである。

非量産車は3,481台(同92%)と減少した。これは、現金輸送車170台(同43%)、ドクターズカー7台(同14%)、移動販売車22台(同34%)等の減少による。

2015年度の商用車需要は、底固い代替需要、復興需要の継続、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催準備に向けた需要により緩やかな景気回復が見込まれるものの、経済対策による公共投資の下支えは徐々に減衰するものと予測される。また、中長期的には社会環境変化により国内輸送量の増加は難しく、国内商用車需要は漸減の見込みである。

2014年度の架装メーカー生産台数はリーマンショック後、5年連続で増加し、前年度に引き続き、特に復興需要に直結した特装や平ボデーが好調を維持した。

しかし、世界経済は緩やかな回復基調にはあるものの下振れリスクも懸念され、国内では貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化継続、更にメーカー標準車の増加等もあり、中長期的には車体業界の経営環境は厳しい状況が見込まれる。

2.活動方針

本部方針に基づき、業界全体の健全な発展のために安全対応活動の推進・環境対応自主取組みの推進・中小企業支援活動の推進・活性化活動の継続推進に取り組んで行く。

技術支援充実については、従来からの活動を継続し、調査研究の推進、車両関係法規の対応等について継続して取り組んでいく。

また、部会内の協力体制を維持／強化のため、部会の合同研修等若手の人材育成や、共有課題の明確化と対応を

図っていく

そして、中小企業会員が多い部会として、中央業務委員会と連携し、チャレンジ5活動での提言を活かした中小企業支援策の推進、そしてコンプライアンス優先経営の徹底や安全衛生活動の推進にも力を入れていく。

3.部会活動計画

1)部 会

- (1) 業務・技術合同委員会の定例開催
(必要に応じて臨時委員会を追加開催)
- (2) 関連法令改正等に伴う適切な対応への支援
- (3) リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- (4) 異業種を含めた研修会／工場見学会(2回／年)

2)技術委員会

- (1) 調査研究の推進
 - ・ 特種車の経年品質保証に関する見解まとめ
- (2) 車両関係法規の対応…対応必要項目発生毎に対応
 - ・ 特種要件見直し要望項目検討
 - ・ 新法規への早期対応のための情報収集
- (3) 自動車検査法人との情報交換(第9回目の開催:3月予定)
- (4) 基準化の推進
 - ・ 特種車での部品共用化の可能性検討
- (5) 環境への取組み
 - ① 環境基準適合ラベル取得の促進
 - ② 環境負荷物質フリー宣言のフォローアップ

3)業務委員会

- (1) 会員カバ－率の向上活動
 - ・ 非会員リストの定期的メンテナンス
- (2) 部会内協力体制の維持／強化
 - ① 部会合同研修の実施
(合同研修と若手対象見学会の隔年相互開催による若手人材育成)
 - ② 部会共有課題の明確化
 - ③ 他部会状況の共有化
- (3) 生産台数情報の共有

トラック部会

1.現状認識

2014年度全体の生産台数は32,135台(前年度比109%)であり、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は15,318台(同112%)と5年連続で増加した。平ボデー車から輸送品質確保の容易なバン型車への流れが続いていたが、2011年3月の東日本大震災以降頭打ちとなり、汎用性の高い平ボデー車の増加が目立つ。内

訳は、普通型あおり6,039台(同129%)、深あおり3,191台(同102%)、車両運搬車3,874台(同108%)など好調を維持した架装と、産業機械運搬車984台(同98%)、側面解放車(幌製)645台(同88%)など減少した架装に分かれた。

非量産車の合計生産台数は、リーマンショックを底に5年間連続で増加し、2014年度は177,895台(同110%)と二桁増加となった。車種別には、震災復興や国土強靱化計画、あるいは東京オリンピック・パラリンピック関連の需要に直結した特装車や平ボデートラック、及びバン型車は1～2割増が続く一方、トレーラは微増、特種車は低迷している。しかしながら、世界経済の低迷、貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等もあり、長期的には減少する見込みであり厳しい経営環境が予想される。

トラック部会は、2014年度に2社の新入会があり合計67社となった。また、中小の会員会社が多く、一品仕様等個別ユーザーニーズに対応したボデーを生産していることが特徴となっている。

2014年度トラック部会活動は、調査・研究テーマ4件、部品の共通化1件、基準・標準化1件等、技術的活動に大きな成果を出せた。

2.活動方針

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

3.部会活動計画

1)部 会

- (1) 定期的な部会会議(事業計画推進状況確認会)開催と会員相互の情報交換
内、1回は地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のため地方開催を検討
- (2) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応
- (3) リコール等重大不具合の再発防止活動
- (4) 研修会の実施(工場見学等)(11月)
- (5) 会員生産台数、登録台数(車種別、都道府県別に集計)の展開

2)技術委員会

- (1) 調査／研究

- ・ トラック用荷台各種床材の特性調査(床材の耐水性、腐食性、耐光性等調査)
- ・ 異種金属の接触部位腐食調査(腐食の進行具合調査と防止策の検討)
- ・ 荷台のシーリング材料の調査(接着性、水密性、耐久性に優れた材料調査)

(2)部品共通化の推進

- ・ 平ボデーのUーボルト共通化(推奨品設定)の検討
架装時、修理時のコスト削減と納期短縮化をねらい推奨品をまとめる
 - ・ 荷台床材塗料の推奨品選定可否検討調査
- (3)経年品質保証に関する仕組み作り(ユーザー・メーカー両者の安心・安全性の確保)
- ・ 必要性調査・検討、ありたい姿検討、課題の洗い出し、対応策の検討

(4)法規・安全対策

- ・ ナンバープレート視認性に関する新法規対応への再検討(W/Gチーム活動へ参加)
視認性緩和要望対象車両の再確認等(国土交通省報告を踏まえて)
- ・ 改造自動車等取扱い解説本の見直し(W/Gチーム活動へ参加)

(5)環境対応

- ・ 環境基準適合ラベルの計画的取得への推進
白ラベル／ゴールドラベルの計画的取得の促進とフォロー
- ・ 環境負荷物質フリー宣言100%の維持・向上
- ・ 2014年度新入会員(2社)への展開とフォロー

3)業務委員会

- (1) 会員加入の促進
 - ・ 非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)
- (2) 会員支援
 - ・ 会員会社にとって有益となる内容検討と実施(営業業務のルール作り推進)

4)車両運搬車分科会

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

バン部会

1.現状認識

2014年度バン型車の生産台数は65,576台(前年度比110%)となった。車種別では大型15,991台(同117%)、中型21,778台(同117%)、小型(含む軽)27,807台(同

102%)と大型、中型の伸びが大きい。車種別では、生産規模の大きいウイングが23,773台(同120%)、ドライバンが17,255台(112%)と大幅に伸びたが、昨年度までデパート、スーパー向けの食品輸送や出店増に支えられてコンビニ向け配送などで好調だった冷蔵・冷凍バンは19,336台(同104%)と微増に留まり、ボトルカーは2,247台(同80%)と大きく減少した。

非量産車の合計生産台数は、リーマンショックを底に5年間連続で増加し、2014年度では177,895台(同110%)と1割増となった。車種別には、震災復興や国土強靱化計画、あるいは東京オリンピック・パラリンピック関連の需要に直結した特装車や平ボデートラック、及びバン型車は1～2割増が続く一方、トレーラは微増、特種車は低迷している。しかしながら、世界経済の低迷、貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等もあり、長期的には減少する見込みであり厳しい経営環境が予想される。

バン部会の会員数は昨年と同じ28社で変更なく、会員状況は大手6社で生産台数の約80%を生産しており、大手寡占状況に変化はない。

2014年度バン部会活動は、調査・研究テーマ1件、基準・標準化の推進2件、部品共通化の推進1件等、技術的活動に大きな成果を出せたが、部会活動の更なる活性化にも取り組む必要がある。

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1) 部 会

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

2) 技術委員会

- (1) 基準／標準化の推進

- ・ 再帰反射材取付基準のJABIA規格化貼付基準の統一化/会員間の共通化
- ・ 取扱説明書作成基準書の作成

(2) 部品共通化の推進

- ・ バンに関する用語集の作成
- ・ バンボデーサービスマニュアルのリニューアル化検討(要否の検討のみ)

(3) 経年品質保証に関する仕組み作り(ユーザー・メーカー両者の安心・安全性の確保)

- ・ 必要性調査・検討、ありたい姿検討、課題の洗い出し、対応策の検討

(4) 法規／安全対策

- ・ ナンバープレート視認性に関する新法規対応への再検討(WGチーム活動へ参加)視認性緩和要望対象車両の再確認等(国土交通省報告を踏まえて)
- ・ 改造自動車等取扱い解説本の見直し(WGチーム活動へ参加)

(5) 環境対応

- ・ 環境基準適合ラベルの計画的取得への促進白ラベル／ゴールドラベルの計画的取得への促進とフォロー
- ・ 環境負荷物質フリー宣言100%の維持向上

(6) 関係団体との交流

- ・ 一般社団法人日本冷凍空調工業会との合同意見交換会(10月)

3) 業務委員会

(1) 会員加入の促進

- ・ 非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

(2) 会員支援

- ・ 特に中小会員会社にとって有益となる内容検討と実施

トレーラ部会

1. 現状認識

2014年度のトレーラ需要は6,394台(前年度比103%)になった。コンテナ用タイプは同93%で前年割れとなったが、バンが復興需要により同109%、またその他平床・低床・特装系が同106%であり、特にダンプトレーラが建設需要の増加などにより全体を押し上げた。

2015年度については、世界経済は緩やかな拡大基調にはあるものの、新興国の通貨危機リスク等が懸念される。そうした中、国内経済は成長戦略の効果が除々にではある

が表れてくるのに加え、円安による輸出増や原油安を追い風にした消費の持ち直しにより、緩やかに回復することが期待される。こうしたことから、トレーラ総需要は6,900台、2014年度比108%と見込まれる。

品質面においては、ブレーキ機器関係の日常点検・定期点検整備不足に起因する市場問題に対し、関係する官公庁、団体と連携し点検整備の周知・啓発活動を継続して進めていく必要がある。

また、長期使用車の安全な使用のためにトレーラ部会が推奨している「点検・分解整備記録簿」と「点検整備の手引き」についての更なる周知・啓発活動が必要である。

関係法令への対応として、ブレーキ関係・R34車両火災・R58突入防止・R79ステアリング・R117タイヤ騒音・ナンバープレート視認性対応・R10電波妨害抑制装置への対応などが必要である。

一方トレーラの安全性について積極的なPRを推進し、ABS付車の安全性、ROCの周知・PRによる普及活動が必要である。

法的な面でのトレーラに関する法令化・規制緩和などの要望・調整の継続活動また、国際化する「輸送の高効率化」の動きや話題に対しての情報把握や調査など他部会の活動とも連携し対応が必要である。

2. 活動方針

従来からの継続活動として「安全への取組み」、「関係法令の改正などに伴う的確な対応」、「品質技術向上」、「会員事業の活性化」、「経年車の安全な使用にむけての周知活動」に取り組む。

また、今年度からの新たな取組みとして「点検整備の必要性が顧客に展開・周知できる仕組みの整備」、「環境変化を踏まえた将来像としてのトレーラによる物流の貢献策検討」、「経年品質保証項目についての検討」の3項目を加え、本年度の活動として取組む。

3. 部会活動計画

1) 部 会

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

2) 技術委員会

関係法令の改正などに伴う対応として

- (1) 法改正保安基準等への対応(～6月)
- (2) 協定規則の国内導入への対応(～6月)

- ・ 特にR10電波妨害抑制装置については、電波暗室での試験を予定

(3) JASIC(自動車基準認証国際化研究センター)の活動への参画

- ・ ブレーキ分科会、R34車両火災、R117タイヤ騒音

(4) ナンバープレート視認性に関する新法規への対応検討環境への取組みとして

(5) 新環境基準適合ラベル(通称:ゴールドラベル)取得の推進

- ・ 対象1社、今年度は取得条件のエコアクション21取得を推進し2016年度上期のゴールドラベル取得を目指す。

他団体との情報交換として

(6) 国交省・自工会・日整連などとの連携

- ・ 独立行政法人交通安全環境研究所 自動車審査部(都度)

- ・ 自動車工業会大型車部会トラクタ分科会(都度)

(7) 全日本及び各地方トラック協会、自動車技術会などへの参画(都度)

(8) 自動車検査独立行政法人検査官研修会への講師派遣についてサービス委員会と連携した対応(7、10月)

- ・ 研修資料の見直し(～6月)

3) 業務委員会

(1) トレーラ輸送有効性の社会へのPR活動

- ・ 物流効率／環境にやさしいことなどを社会にPR

(2) ABS付車の安全性PR活動、ROCの周知／PRによる普及活動

(3) 生産台数情報の共有や市場分析による部会共通課題の把握実施

- ・ 海外市場などの環境変化への対応(関係部会との連携)

- ・ 法令化、規制緩和などの要望・調整

(4) 国内需要見通しについて、部会として検討・共有し、プレスリリースで公開(3月中旬)

(5) 全日本トラック協会会員へのPR

トレーラの安全運行について、全日本トラック協会運営のラジオ(ドライバーズリクエスト)の番組と新聞(広報とらっく)の活用検討

(6) 環境変化を踏まえ将来像としてのトレーラによる物流の貢献策検討

- ・ 少子高齢化対策(ドライバー不足)
- ・ 地球温暖化対策(トレーラ輸送の効率アピール)
- ・ トレンドへの対応(オリンピック、新商品)

4) サービス委員会

(1) 自動車検査独立行政法人検査官研修会への講師派遣

- について技術委員会と連携した対応(7、10月)
- ・ 研修資料の見直し(～6月)
- (2)点検整備・定期交換部品のサービスツール見直し整備と、ユーザーへの周知啓発活動
- (3)東京都トラック協会鉄鋼専門部会の「安全対策フォーラム」にて講演また、各地方トラック協会への講演についても実施の方向で検討
- (4)2015年度トレーラ部会工場見学会の計画・立案
- (5)トレーラサービスニュースの定期見直し
- (6)点検整備の必要性が顧客に展開・周知できる仕組みの整備

5)製品安全委員会

- (1)トレーラを安全に使用していただくための対象部品の選定と貼付ラベルの考案
- (2)車体工業会が定める「点検整備方式」による点検整備の実施率向上活動
- (3)トレーラのフレーム、車枠について経年劣化調査実施と結果の分析
- (4)中央技術提案の経年品質保証(架装物)についての項目洗出しと調査

6)車輛運搬用トラクタ委員会

- ・ 車輛運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査(随時)

バス部会

1. 現状認識

バス部会の2014年度の生産台数は、国内大中型バス(日野、いすゞ向け)では3,317台(前年度比114%)、国内小型バスでは7,844台(同105%)、輸出小型バスでは110,140台(同113%)となった。しかしながら、大中型バスでみるとリーマンショック前(2007年度)の20%減レベルに留まっている。

(市場動向)

- ・ 乗合バス輸送人員は、2013年度41.8億人、前年度比+0.5億人と2011年度以降増加、また貸切バス輸送人員も、2013年度3.3億人、前年度比+0.2億人と増加傾向となっている。
- ・ 平均使用年数は、2013年度17.63年、前年度比-0.28年、内訳では、大中型バス19.65年、小型バス16.25年と若干の減少は見られるものの、依然、長寿命化が継続している。
- ・ バス全体の保有台数は、1993年以降減少が続いていたが、2013年度末においては観光需要の拡大に伴う観光バスの増加もあり、前年度比+0.2%(+495台)となっ

た。2014年12月末現在の保有台数は、以下の通りである。大中型バス108,545台、小型バス118,399台
合計226,944台

- ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催や日本再興戦略での訪日外国人旅行者の増加に伴う観光需要の拡大は見込まれるが、人口減少や社会環境の変化等により輸送人員の大幅な増加が見込みにくいことなど、リーマンショック前の生産台数までの回復は見込めない。

2015年度の生産見通しについては、堅調な観光需要による下支えが見込まれるものの、輸送需要減少などの構造的要因の継続により、2014年度と同程度と見込まれる。

2. 活動方針

国内バス市場は大幅な市場拡大を見込めないが、バリアフリーをより一層身近なものにするバス車体及び定時性確保等での人員輸送インフラの進化へ対応したバス車体を、より効率的に設計／製造する必要がある。

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

3. 部会活動計画

1)部 会

- (1)会員間工場見学会、異業種工場／施設見学会の開催

2)技術委員会

- (1)規格化／標準化の推進
 - ・ JABIA規格の改正(4件)
 - 乗客降車合図装置／ワンマンバス用放送装置／乗降中表示灯／車いすスロープ
 - ・ バス車体規格集の改訂準備
- (2)共同研究／調査活動
 - ・ 空港リムジンバスへの車いす乗車検討
- (3)法規／安全対策関係への対応
 - ・ ワンマン機器の品質保証体系の策定
- (4)当会会員の塗装技術の向上
 - ・ 当会会員向け塗装技術勉強会の実施

3)業務委員会

- (1)生産台数情報とバス市場動向の共有

小型部会

1. 現状認識

2014年度の新車総需要は、消費税率引き上げに伴う2013年度後半に発生した駆け込み需要の反動減により、前年度を下回り530万台(前年度比93%)となった。

そうした中、2014年度の小型部会会員の生産台数は194万台(前年度比93%)となり前年度を下回った。

2015年度は景気の緩やかな回復が見込まれ、登録車で

はほぼ前年度並みと予想される。

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

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1)部 会

- (1)会員間工場見学会
 - 会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を推進
- (2)その他
 - ・ 環境委員会 ワーキング活動への参画と活動推進、広報委員会等への参画、協力
 - ・ 官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2)技術委員会

- (1)見学会等部会イベントの計画立案
- (2)委員相互の交流

3)経営企画部門委員会

- (1) 経営に関わる動向、環境の共有化
- (2)委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

大型バスは2005年度をピークに減少が続いていたが、2012年度から増加に転じ2014年度国内登録台数は4,555台(前年度比103%)となった。

また、大中型貨物車は87,635台(同110%)と5年連続の増加となった。

当会会員の2014年度の新産台数は、国内大中型バス(日野、いすゞ向け)3,317台(同114%)、平ボデートラックの大中型(シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有車)架装台数は10,340台(同112%)、バンは65,576台(同110%)と前年度より増加した。

2015年度の商用車需要は、底固い代替需要、復興需要の継続、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催準備に向けた需要により緩やかな景気回復が見込まれるものの、経済対策による公共投資の下支えは徐々に減衰

するものと予測される。

2014年度の資材部会会員数は2社入会、2社退会で92社となった。

2015年度はバス部会との共同事業をより進めて、他部会との共通課題にも取組み部会活動をより充実したものとしていく。

2. 活動方針

本部活動方針に沿い技術的活動を充実させていく(調査研究、規格化、環境対応等)。特に環境負荷物質の使用削減に関しては部品供給側として活動支援していく。また従来からの「ビジネスネットワーク」活動を基本に、部会員にメリットのある魅力ある活動を推進し、部会活動の活性化を図っていく。

3. 部会活動計画

1)部 会

- (1)他部会との交流・共同事業の推進(本部活動や他部会活動に積極的に参画)
- (2)部会員相互の交流と研修のための講演会・見学会・視察を実施
- (3)環境負荷物質フリー製品供給の徹底
- (4)市場動向、環境・安全問題・会員支援に係わる情報提供の充実化
- (5)機関誌やホームページを利用して部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2)分科会・グループ

- (1)同業種間の各種情報交換、共有化及び課題の収集と対応
- (2)専門家としての他部会要請への対応と他部会への積極的な働きかけ実施
- (3)相互研鑽のため会社相互訪問あるいは異業種訪問等の実施(分科会毎に実施)
- (4)部会内調査研究事業を実施

講演会を開催

日本のモノづくり文化論

～江戸の科学技術は世界水準！モノづくり日本の原点を見直す～

3月19日、自動車会館くるまプラザで「日本のモノづくり文化論」についての講演会を開催した。講師に鈴木一義氏(国立科学博物館 産業技術史資料情報センター長)を招き、46社78名が参加した。

明治以降、日本はどのように速やかな近代化を成功させることができたのか？ 欧米以外で日本人がノーベル賞を多く受賞しているのはなぜだろうか？ 江戸時代を中心に検証してみると、私たち日本人が歩んできた道を遡って見つめ直し、次の時代の方角性を見出すことができる。

鎖国が生み出した平和社会

家康が鎖国をした江戸時代は、同時代の世界に比べると、戦乱がなく平和な社会であったといえる。ここで生まれた独自の文明と技術は、知識層が「仁の心」で、その知識を領内の人々へ与え、その知識が人々の「仁」=他に迷惑をかけない、自分で自分を守る「養生」を育てていった。

多くの大衆が描かれた隅田川の花火大会

漢蘭を超えて、医師も患者もすべての人々が医を進めた



江戸時代の本草学

中国や西洋から伝わった有用な知識は、一部の知識人だけでなく、出版物として広く社会に流通していた。殿様や学者が持っていた軍事的な技術は民用技術に転用され、経済や技術が社会や人々のために発展していった。



鈴木 一義氏

国立科学博物館
産業技術史資料情報センター長

日本の科学技術史が専門。対象分野は、江戸時代からくくり人形、鉱山・測量技術から、明治の造船、紡績、現代の自動車、飛行機、ロケットまで、広範囲に渡る。経済産業省「ロボット大賞」選考委員、「ものづくり日本大賞」選考委員、「ものづくり政策懇談会」委員、トヨタ産業技術記念館、江戸東京博物館、その他博物館の構想委員や展示監修委員など。



多くの本は、和語で書かれ、それを読むために寺子屋が発達した。表意文字(漢字)と表音文字(ひらがな)を使う和語の普及によって、江戸末期には識字率は80%近くに達していたという。誰もが読める書物によって、知識が広まり、人々は知識を求め、大衆文化の発達に大いに寄与した。



誰もが読める和語による書物の出版によってさらに知識が普及していく

実学から生まれた科学技術

観察した研究結果である科学を、実用的な農業や産業などの技術に生かす学問も高度に発達していった。



1802年、上垣守国が、蚕の起源から種類、伝説、飼育法等を図解した「養蚕秘録」はシーボルトが持ち帰り、1848年「Yo-san-fi-rok」としてフランス語で翻訳された。

翻訳文化と基礎医学の芽生え

海外から学び、日本に合うものを作っていく「和魂漢才」「和魂洋才」。優れた技術は洋の東西を問わず、すぐに翻訳する文化があり、外来語を新しい和語に変換することも得意としていた。外来語を理解しやすい和語に変換することによって、すべての国民が同じ知識を共有できた。



解体新書に代表される翻訳書が広く出版される

解剖から自然科学へ

上述のように、近代科学技術に対しての日本的・社会的理解は、臨床医学ではなく、解剖と研究によって得た知識を治療に生かす研究医学を発展させることができた。



『寛政婦人解剖図』和田コレクション

寛政12(1800)年4月に、伏屋素狄、大矢尚斎、各務文獻らが摂津葭島で行った女体解剖の図。腎臓に墨汁を注入し、血と尿を分ける実験なども描かれ、単なる解剖から臓器の生理的機能へと、驚くほどの進展が見られる。

「匠の技」黄金の国ジパング

「地の利」と「人の利」により、多くの鉱山が開発された。鉱山はあらゆる技術や経済、社会活動が含まれる総合産業である。日本各地で鉱山が開発され、人を通じてその技術や知識が広まった。総合的な技術体系「探鉱、採鉱、選鉱、製錬」と、社会体制「経営、町、輸送、燃料」が発展した。



NEWS 特集



鉱山開発は様々な技術・社会を発展させた

用の美 江戸時代に育まれた技と美

職人は、技を磨く中で、洞察力と経験的な知識を高めた。職人の技は社会のために、人々のために使われた。人々の好みや予算に合わせ、職人や商人は引札(カタログ)を作った。職人の「こだわり」が町人の「ひいき」に育てられ「らしさ」となる。

モノづくりの高い志、厳しい評価と淘汰が生み出した用の美が、次世代に誇るモノ作りへとつながっていったのである。



社会や大衆文化によって作られた技と美

風土が育んだ感性、自然観

日本は長い歴史の中で、自然環境が極端に変化していないため、現代人も江戸の人々と同じ景色を見ることが出来る。18世紀頃の欧米では色彩は記号化され、10,000色以上に分析されていたが、当時の日本の色は300色程度であった。しかし「さくら色」のように、色の名前一つひとつに、自然の事物の名称をつけた表現など、自然の中で培われた特有の色彩感覚・表現力を国民が共有している。

鎖国という閉ざされた平和な社会の中で、仁と和を尊びながら、国民全体で培ってきた知識や技術レベルの高さが日本の近代化の成功を導いた。

会員の皆様がバン型車両を納車する際に、お客様への説明資料として本紙の活用をお願いする。



■ 工場見学会を実施

バン部会(部会長・上野晃嗣・日本フルハーフ(株)社長)では、5月8日に14社19名が参加し、日軽新潟(株)及び(株)北村製作所の工場見学会を実施した。

日軽新潟(株)では、高橋社長からご挨拶を受けた。今回が初めての訪問という会員も多く、普段は完製品でしか見ることのできないトラック架装用部品や新幹線屋根部材等の、アルミ大型押出型材及び加工製品の生産現場を直接見ることができ、アルミ製品への理解をより深めることができた。

特に、トラック用アルミブロック煽りの組立工程などは、会員にとって身近な部品でもあり、大変興味深く見学できた。



(株)北村製作所では、北村社長から「視るチカラ」が新しい創造を生むという、新事業開拓への熱い思いが込められた挨拶を受けた。冷凍バンボデーの製造ラインは高い自動化率に加え、いろいろなお客様からの要望に対応できるように様々な工夫がなされ、高品質で安定した製品製造のために、社員の一人ひとりが努力している様子があちこちでうかがえた。

特に、環境マネージメントの国際規格ISO14001認証取得をされるなど、環境改善に早くから取り組むとともに、通信事業や産業用洗浄システム等、車両以外への事業展

開も積極的に進め、事業規模が車輛事業よりも大きくなっているとの説明を受け大変驚かされた。

質疑では、活気あふれる意見交換がなされ、大変意義深い見学会となった。



トレーラ部会

■ 2015年度トレーラ国内需要見通しを発表

業務委員会(委員長・河内和仁・東邦車輛(株)営業部長)では、3月17日に2015年度のトレーラ国内需要見通しをまとめ発表した。2015年度については、世界経済は緩やかな拡大基調にはあるものの、新興国の通貨危機リスク等が懸念される。そうした中、国内経済は成長戦略の効果が除々にではあるが表れてくるのに加え、円安による輸出増や原油安を追い風にした消費の持ち直しにより、緩やかに回復することが期待される。

こうしたことから、トレーラ総需要は6,900台、2014年度比106%と見込まれる。

年 度	2013年度	2014年度	2015年度	対前年比	
	(A)実績	(B)見通し	(C)予測	2014年度 (B/A)	2015年度 (C/B)
合 計	6,208	6,500	6,900	104.7%	106.2%
形 状	コンテナ用	1,767	1,700	96.2%	105.9%
	バン	1,568	1,800	114.8%	111.1%
	平床低床	1,770	1,900	101.7%	105.6%
	その他特装系	1,103	1,200	108.8%	100.0%

バス部会

■ 工場見学会を実施

バス部会(部会長・清水和治・ジェイ・バス(株)社長)は、4月15日部会総会終了後に3社7名が参加し、日産車体(株)湘南工場の見学会を実施した。

湘南工場は、NV200バネット、ADバン、パトロールなどを生産している。会社概要の説明では、授業の一環で行う小学5年生の工場見学者が、圏央道の開通に伴って山梨県などの遠方からの見学者が増え、年間25,000名が見学しているとのことである。会社概要の説明後、車体工程、組

立工程などを見学したが、モノコックボデーとフレームボデーの構造の違い及び多品種生産による部品取付点数の違いへの設備・治具対応や、小学生にわかりやすく、自動車製造に興味をもってもらうための見せ方の演出など、随所に工夫をしていることに感心した。



小型部会

■ 工場見学会を実施

技術委員会(委員長・根岸昭二・トヨタ自動車東日本(株)第1ボデー設計部長)と経営企画部門委員会(委員長・伊藤肇・トヨタ自動車東日本(株)執行役員)共催で、3月5日に4社10名が参加し、極東開発工業(株)横浜工場の見学会を実施した。

横浜工場は、ダンプ車の主力工場であり、1台積車両運搬車や脱着ボデー車も生産している。会社概要の説明後、成形工程、製缶工程、組立工程など薄板を主とする小型部会会員会社の製品とは違う、厚板での製造工程に興味深く見学した。増産体制の中での納期の遵守・短縮への取組みや、協力会社を含む現場の半数近くが外国人であること



や、またその技能の高さに感心した。

資材部会

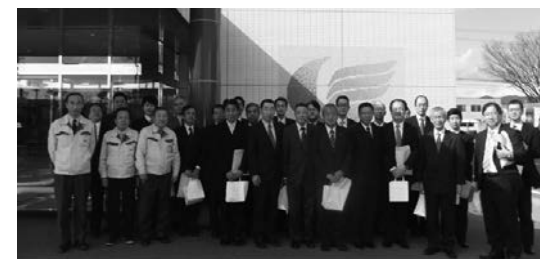
■ 工場見学会を実施

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ(株)社長)では、3月24日にバス部会(部会長・清水和治・ジェイ・バス(株)社長)と合同で岐阜車体工業(株)本社工場の役員見学会を実施、20社24名が参加した。



本社工場は、ハイエース(スーパーロングワゴン、標準タイプ、超ハイルーフ)、トヨタ救急車等を生産、その他自動車部品も生産している。当日はプレス工程や組立行程の見学を行ったが、既存の設備やスペースを有効に活用するなど多くの改善に取り組んでいた。

社員に対する福利厚生も充実しており、昨年リニューアルした社員食堂で施設見学を兼ねて昼食をいただいた。立派な社員食堂やメニューに対して参加者からは感嘆の声が多数聞かれた。同社は、「お客様第一」、「社会への貢献」、「人間尊重」を会社の理念として様々な地域貢献も行っている。参加者からは大変充実した見学会であった旨の声を多数いただいた。



■ 講演会を開催

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ(株)社長)では4月17日に部会総会後に講演会を開催、42社59名が参加した。講演会はジャーナリストで、ぼると出版編集長の和田由貴夫氏が「日本のバスを楽しくするための処方箋」と題して講演をした。

少子化が進むことによる人口の減少、輸送人員の減少、バスの運転手不足や「標準化」の進展で車両選択肢が減っている(2001年には57車種が2010年に27車種に減少)等バスを取り巻く現状を話された。現在の日本のバス業界の構造では利用者が不在であると指摘。注目を集めているオープンバス等の差別化されたバスの魅力やヨーロッパのバスの活用状況、さらに中国や韓国のバスのヨーロッパ進出の実情等を紹介。今後の日本のバスの未来については、バスは環境問題やエネルギー問題で大きな解決策を持っていること、「乗って楽しく」、「使っても楽しい」バスであれば利用する人も自然と増え、そのためには社会を味方につける努力をすることが大変に大事であると話された。講演後の質疑も活発に行われ充実した講演会となった。



2015年度 全国支部通常総会開催状況

(経)＝経済産業省地方経済産業局 (国)＝国土交通省地方運輸局

支部	開催日	支部長	来賓	車体工業会
北海道支部	4月 24日	坪川 弘幸 北海道車体(株) 副社長	(経)渡辺製造産業課長 (国)千葉自動車技術安全部技術課長	吉田専務理事
東北支部	4月17日	鈴木 勇人 仙台鈴木自動車工業(株) 社長	(国)鈴木自動車技術安全部長 寺戸技術安全課長	白根会長 吉田専務理事
新潟支部	4月 24日	北村 守 (資)中北車体工作所 代表社員	(国)吉田自動車技術安全部技術課長 百石技術課専門官、忠首席陸運技術専門官	堀口支部連絡会議長 杉崎事務局次長
関東支部	4月20日	上野 晃嗣 日本フルハーフ(株) 社長	(国)平澤自動車技術安全部長 石塚技術課長	渡辺副会長 杉崎事務局次長
中部支部	5月15日	尾崎 二三男 (株)東海特装車 取締役常務執行役員	(経)嶋田産業部製造産業課自動車関連産業室長 (国)古屋自動車技術安全部技術課長	渡辺副会長 吉田専務理事
近畿支部	4月23日	堀口 昇一 須河車体(株) 相談役	(経)森下産業部製造産業課長 (国)酒井自動車技術安全部長、松田技術課長 井上京都運輸支局長、赤井首席陸運技術専門官	筆谷副会長 吉田専務理事
中国支部	5月 7日	平町 省三 フェニックス工業(株) 専務取締役	(経)松本地域経済部地域経済課長 (国)若林自動車技術安全部長、吉木技術課長	古庄副会長 清水技術部長
四国支部	5月 8日	池浦 雅彦 (株)タダノ 執行役員	(経)西川地域経済部次長 (国)溝淵自動車技術安全部長	古庄副会長 色摩事務局次長
九州支部	5月13日	矢野 彰一 (株)矢野特殊自動車 社長	(経)生島地域経済部製造産業課長 (国)斉野平自動車技術安全部長	古庄副会長 吉田専務理事



北海道支部



東北支部



新潟支部



関東支部



中部支部



近畿支部



中国支部



四国支部



九州支部

2015年度夏期の電力供給対策

経済産業省

電力需要が高まっていく夏場の対策として、5月22日に、電力供給に関する検討会合が開催され、「2015年度夏期の電力供給対策」が決定された。

2015年度夏季の電力需給は、猛暑となるリスクや直近の経済成長の伸び、企業や家庭における節電の定着などを織り込んだ上で、老朽火力の最大限の活用等を前提に、いずれの電力管内でも電力の安定供給に最低限必要な予備率3%以上を確保できる見通しであるが、関西電力及び九州電力管内は、単独では予備率3%を確保できず、他地域から受電せざるを得ないという厳しい状況です。また、老朽火力を含む発電所の計画外停止は依然として増加傾向にあり、このまま火力発電所の稼働が高水準で推移すると、大規模な電源脱落が発生し、電力需給がひっ迫する可能性もあり、引き続き電力需給は予断を許さない状況です。

政府、電力会社においては、引き続き供給力の確保に最大限の努力をしてまいります。国民の皆様におかれては、国民生活、経済活動等への影響を極力回避した無理のない形で、できる限りの節電をお願いします。

このため、次のように、節電協力要請が実施されます。
＜節電をお願いしたい期間・時間・節電目標＞

7月1日から9月30日までの平日(8月13日及び14日を除く) 9:00-20:00

無理のない範囲で、できる限りの節電(数値目標を設けない)*

*需給見通しで見込んでいる各電力管内の定着節電見込みを目安としてください。

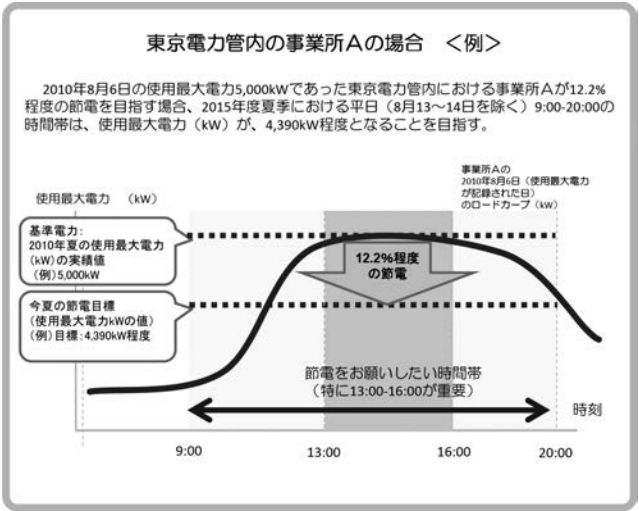
(参考)2015年度夏季の定着節電見込み

	東北	東京	中部	関西	北陸	中国	四国	九州
2014年度夏季 定着節電見込み (2010年度比)	▲4.4%	▲12.2%	▲4.9%	▲10.0%	▲4.4%	▲3.7%	▲6.0%	▲8.6%

■被災された地域の需要家の皆様へ 特に無理のない範囲でのご協力をお願い致します。

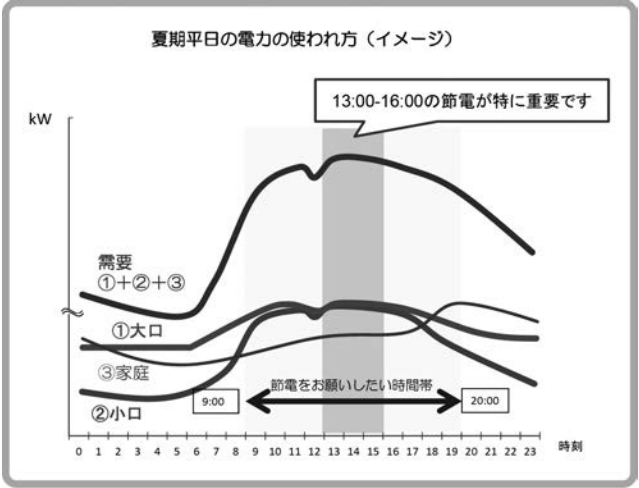
＜使用最大電力(kW)の抑制について＞

ピーク期間・時間帯において、それぞれの需要家の2010年7月1日～9月30日の使用最大電力(kW)の値等を目安とした基準からの節電をお願いします。



＜夏期の電力需要の特徴について＞

需要全体としては、特に日中(13:00-16:00頃)に最大ピークとなる傾向にあり、特にこの時間帯の節電が重要となります。

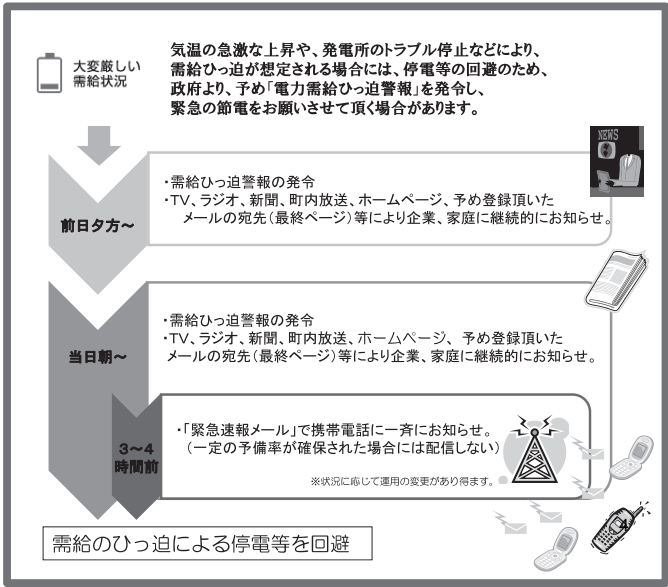


＜「でんき予報」のご案内＞

でんき予報が、オレンジ・赤となった場合には、一層の節電にご協力をお願い致します。

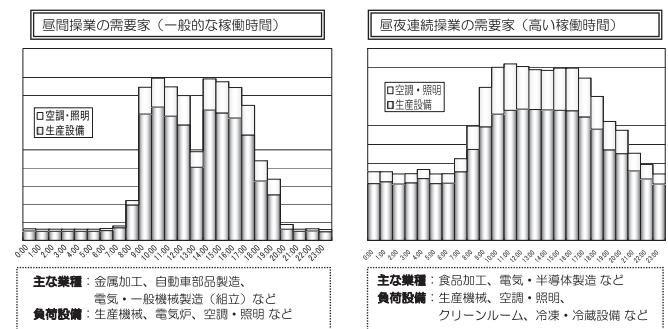
需給状況	安定した需給状況	やや厳しい需給状況	厳しい需給状況	大変厳しい需給状況
使用率	92%以下	92%超過～95%以下	95%超過～97%以下	97%超過

＜緊急時の一層の節電のお願い＞



■ 製造業の電力消費の特徴

1日の電気の使われ方（夏のピーク日）



出展：資源エネルギー庁推計

生産設備の節電メニュー	機械・設備毎の節電効果
・不要又は待機状態にある電気設備の電源オフ及びモーター等の回転機の空転防止を徹底する。 ・電気炉、電気加熱装置の断熱を強化する。 （節電効果：保温施工の実施例）	- 7%

ユーティリティ設備の節電メニュー	
・使用側の圧力を見直すことによりコンプレッサの供給圧力を低減する。 （節電効果：単機における0.1MPa減圧時）	8%
・コンプレッサの吸気温度を低減する〔設置場所の室温と外気温を見合いする〕。 （節電効果：単機における吸気温度10℃低減時）	2%
・負荷に応じてコンプレッサ・ポンプ・ファンの台数制御を行う。 （節電効果：コンプレッサ5台システムでピーク負荷60～80%の場合）	9%
・インバータ機能を持つポンプ・ファンの運転方法を見直す。 （節電効果：弁の開閉状態の確認・調整によりインバータ機能を活用し全圧が80%となった場合）	15%
・冷凍機の冷水出口温度を高めに設定し、ターボ冷凍機・ヒートポンプ等の動力を削減する。 （節電効果：利用側の状況を確認しながら7℃～9℃へ変更した場合）	8%

一般設備（照明・空調）の節電メニュー（※）		
照明	・使用していないエリアは消灯を徹底する。	-
	・白熱灯を電球形蛍光灯ランプやLED照明に交換する。 （節電効果：白熱灯60W→①電球形蛍光灯ランプ、②LED照明、に交換した場合）	①76% ②85%
空調	・工場内の温度を28℃とする（または、風通しなど室内環境に配慮しつつ、28℃より若干引き上げる）。 （節電効果：室内温度設定を2℃上げた場合）	6%
	・外気取入量を調整することで換気用動力や熱負荷を低減する。 （節電効果：換気ファンの離脱運転または停止により30%導入量を低減した場合）	8%
	・室外機周辺の障害物を取り除くとともに、直射日光を避ける。 （節電効果：日射の影響を受ける室外機による省エネが期待できる）	10%

その他の節電メニュー	
その他	<ul style="list-style-type: none">・デマンド監視装置を導入し、警報発生時には予め決めておいた節電対策を実施する。・設備・機器のメンテナンスを適切かつ定期的に実施することでロスを低減する。
節電啓発	<ul style="list-style-type: none">・節電担当者を決め、責任者（社長・工場長）と関係全部門が出席したフォローアップ会議や節電バトルロームを実施する。・従業員に対して、家庭での節電の必要性・方法について情報提供を行う。

生産用動力の稼働シフトによる電力ピーク抑制	
稼働シフト	・生産用動力の起動を節電時間帯の前にシフトする。
	・事務作業等の時間を調整し、電力ピークをシフトする。
	・需給調整契約（料金インセンティブ）に基づくピーク調整、自家発電の活用、操業シフト等。

「Webサイトでの情報紹介」

政府の節電ポータルサイト「節電.go.jp」

<http://www.setsuden.go.jp>

経済産業省ホームページ

<http://www.meti.go.jp/setsuden/index.html>

「需給ひっ迫お知らせサービス」

万一、電力需給のひっ迫が予想される場合に、携帯電

話・スマートフォンにお知らせします。登録をお願いいたします。

〔携帯電話〕

<http://mail.setsuden.go.jp> にアクセス

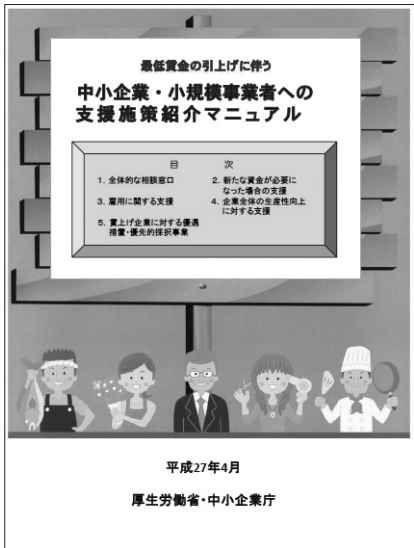
〔スマートフォン〕

App Store または Google Play にアクセスし、

“節電アクション”で検索

「最低賃金引上げに伴う中小企業・小規模事業者への支援施策紹介マニュアル」を改訂
中小企業庁

近年、最低賃金額が大幅に引き上げられており、中小企業・小規模事業者ではこれへの対応が求められている中、2015年度当初予算が成立したことに伴い、厚生労働省及び中小企業庁が共同で作成している「最低賃金引き上げに伴う中小企業・小規模事業者への支援施策紹介マニュアル」について、予算事業の記載を更新するとともに、賃上げや処遇改善に資する補助金を追加する等、改訂した。マニュアルは、最低賃金の引上げに対応するための取組みに活用出来る厚生労働省及び中小企業庁の支援措置に関して、その内容や関連する相談窓口を紹介するものである。【公表日】 2015年4月10日
＜詳細は下記を参照＞
<http://www.meti.go.jp/press/2015/04/20150410005/20150410006.html>



経営革新等支援機関として新たに199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199の機関を経営革新等支援機関として認定され、経営革新等支援機関数は23,827機関

となった。

近年、中小企業を巡る経営課題が多様化・複雑化する中、中小企業支援の担い手の多様化・活性化を図るため、中小企業に対して専門性の高い支援事業を行う「経営革新等支援機関」を認定する制度が2012年8月に創設された。

本制度は、税務、金融及び企業財務に関する専門的知識や中小企業支援に係る実務経験が一定レベル以上の個人、法人、中小企業支援機関等を「経営革新等支援機関」として認定することにより、中小企業に対して専門性の高い支援を行うための体制を整備するものである。

【公表日】 2015年5月26日

＜詳細は下記を参照＞

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/kakushin/nintei/index.htm>

平成27年度版
「中小企業施策利用ガイドブック」を発行
中小企業庁

経営改善・資金繰り支援対策等をはじめとした重点施策を含め、中小企業の方が利用する際の手引書として、平成27年度版の各支援の概要を紹介するものである。【使い方】巻頭の「インデックス」では、利用者のニーズにあわせて利用できる施策を支援制度別に探すことができる。また、「目次」では、中小企業施策を以下の項目に分類し、項目毎に利用できる施策が一覧できるようになっている。

【平成27年度重点施策（震災対策、経営改善・資金繰り支援など）】

1. 経営サポート:技術力の強化、創業・ベンチャー支援、経営革新支援、新たな事業活動支援、知的財産支援、再生支援、雇用・人材支援、海外展開支援、取引・官公需支援、経営安定支援、小規模企業支援
2. 金融サポート(融資制度、保証制度)
3. 財務サポート:税制、会計、事業承継
4. 商業・地域サポート:商業・物流支援
5. 分野別サポート
6. 相談・情報提供:中小企業支援センターなど

＜詳細は下記を参照＞

http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g_book/h27/



保安基準の改正等について
国土交通省

1. 移動円滑化基準適用除外認定実施要領(依命通達)の一部改正

国土交通省は、2015年2月26日付けで、標記依命通達の一部改正を行った。

【改正概要】
移動円滑化基準適用除外自動車の認定を受けることができる自動車に「空港アクセスバス」を追加した。

【施行日】 2015年2月26日
2. 非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いの一部改正
国土交通省は、2015年3月25日付けで、標記通達の一部改正を行った。

【改正概要】
非認証車の新規検査時の排出ガス試験結果成績表の取扱いについて、本通達による他、自動車検査独立行政法人又は軽自動車検査法人が独自に定めることができるよう措置した。

【施行日】 2015年3月25日
3. 保安基準及び細目告示の一部改正(車体表示)
国土交通省は、2015年3月27日付けで、保安基準及び同細目告示の一部改正を行った。

【改正概要】
自動車の前面、後面、両側面に表示するスクールバスを表す表示について、これまでの自動車に加え、「幼保連携型認定こども園」及び「児童福祉法で規定する小規模保育事業・事業所内保育事業を行う施設」の幼児等を運送する自動車にも当該表示を義務付けた。

【施行日】 2015年4月1日
4. 低排出ガス認定自動車の表示の一部改正
国土交通省は、2015年3月31日付けで、標記通達の一部改正を行った。

【改正概要】
エコカー減税の要件見直しに伴い、車体に表示する標記認定車のステッカーに関する取扱いについて見直しを行った。

【施行日】 2015年3月31日
5. 保安基準、細目告示等の一部改正(長さ、車両総重量等)
国土交通省は、2015年3月31日付けで、保安基準、同細目告示等の一部改正を行った。

【改正概要】
(1) 長さ
バン型等の特例8車種のセミトレーラの長さの限度について、13mに拡大した。

(2) 車両総重量
バン型等の特例8車種のセミトレーラの車両総重量の限度について、36tに拡大した。

(3) 軸重
2軸のトラクタのうち、別添114(※)の技術基準に適合する自動車の後軸の軸重の限度について、11.5tに拡大した。

(4) 輪荷重
2軸のトラクタのうち、別添114(※)の技術基準に適合する自動車の後軸の輪荷重の限度について、5.75tに拡大した。

(5) 最大積載量
本改正に伴う所要の整理を行った。

【施行日】 2015年5月1日
※ 保安基準の細目告示別添114「牽引自動車の軸重に関する技術基準」

6. 自動車検査業務等実施要領(依命通達)の一部改正
国土交通省は、2015年3月31日付けで、標記通達の一部改正を行った。

【改正概要】
(1) 検査証の記載事項
①一定の要件を満たすバン型等セミトレーラについて、長さ及び車両総重量の上限値が引き上げられることに伴う所用の整理

②一定の要件を満たす2軸のトラクタについて、駆動軸重の上限値が引き上げられることに伴う所用の整理

(2) 検査証の交付
検査法人の「自動車審査高度化施設」と国の情報処理システム「MOTAS」をオンライン通信行うことに伴う所用の整理

【施行日】 上記(1)については2015年5月1日、(2)については2015年4月1日

7. トレーラの車両総重量等の限度引上げに関連する通達の発行
国土交通省は、トレーラの車両総重量等の限度引上げに伴い、2015年4月10日付けで、下記通達を発出した。

【発出された通達名】
①国自技第6号：道路運送車両の保安基準等の一部改正に伴う基準緩和車両の取扱いの留意事項について

②国自技第7号：道路運送車両の保安基準等の一部改正に伴う脱着式スタンション型セミトレーラの留意事項について

③国自技第8号：道路運送車両の保安基準等の細目を定める告示の一部改正に伴うあおり型等の強度を要するセミトレーラの取扱いについて

④国自技第10号：道路運送車両の保安基準等の細目を定める告示別添114「牽引自動車の軸重に関する技術基準」に係る適合性の判断について

【施行日】 2015年5月1日
8. 道路運送車両の保安基準等の一部改正に伴い最大積載量等の変更を行う場合の取扱いに基づく自動車製作者の証明
国土交通省から、2015年4月21日付けで、標記通達を発出した。

【通達概要】
別添114の技術基準に適合するトラクタのリストの提供があったもの。

9. 「自動車型式認証実施要領」及び「輸入自動車特別取扱制度」の一部改正
国土交通省は、2015年4月27日付けで、標記依命通達の一部改正を行った。

【改正概要】
①保安基準の改正(軸重、車両総重量等の限度引上げ)に伴う所要の整理
②その他、内容の明確化、用語・表現の適正化等
③型式指定申請又は新型届出については2016年3月31日まで、変更承認申請又は変更届出については2018年8月31日までは従前の扱いが可能

【施行日】 2015年4月27日
10. 「基準緩和認定要領について」の細部取扱いの一部改正
国土交通省関東運輸局は、4月28日付けで、標記通達の一部改正を行った。

【改正概要】
①特例8車種のセミトレーラが基準内車両に移行したことに伴う所要の整理
②その他

【施行日】 2015年5月1日
11. 自動車製作者等が提供する点検及び整備に関する情報に基づく確実な自動車の保守管理の実施

国土交通省は、2015年4月30日付けで、標記通達を発出した。

【通達概要】
①ユーザー団体(全ト協、日バス協会、全ハイ・タク連合会)に対し、定期交換部品の適切な保守管理について注意喚起を行った。

②地方運輸局あてに、各種研修会等の機会をとらえ、本件に関する周知・指導を行うよう指示した。

③日整連に対し、自動車製作者等が提供する点検・整備に関する技術的な情報をユーザーに説明し、確実な保守管理の実施を要請した。

④当会を含む自動車関連団体に対しては、車両法第57条の2に基づく定期交換部品をはじめとした点検・整備に関する技術的情報について、引き続きユーザー提供を行うとともに、整備事業者からの相談に適切に応じるよう要請があった。

【施行日】 2015年4月30日

2015年度「不正改造車を排除する運動」を実施
～6月は「不正改造車排除強化月間」～
国土交通省

自動車の不正改造が社会的な問題となっており、生活の安心を確保するためにも、その排除が喫緊の課題となっている。

国土交通省及び当会を含む自動車関係32団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省及び環境省の後援並びに自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会の協力のもと、不正改造を排除し、車両の安全確保及び環境保全を図ることにより、国民の安全、安心を確実に確保していくため、2015年度も、「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開する。特に6月を「不正改造車排除強化月間」として一層強力に取り組む。

当会でも、ポスター、チラシの会員への配布等を実施する。会員の皆様もぜひ、この機会に不正改造の防止についての理解を深めていただき、その排除にご協力下さい。

<詳細は下記を参照>
<http://www.tenken-seibi.com>



審査事務規定の改正等について 検査法人

1. 審査事務規程の一部改正(第65次)

自動車検査独立行政法人は、2015年3月31日付けで、審査事務規程の一部改正を行った。

【改正概要】

(1)自動車審査高度化施設に関する改正

検査法人が行う新規検査等の審査結果等の情報を電子的に管理する「自動車審査高度化施設」と、国が所有する電子的情報処理システム「MOTAS」が、4月1日からオンライン通信を開始することに伴う所要の整理

(2)その他

審査方法の明確化、呼称変更等

【施行日】 2015年4月1日

2. 審査事務規程の一部改正(第66次)

自動車検査独立行政法人は、2015年4月17日付けで、審査事務規程の一部改正を行った。

【改正概要】

(1) 全長、車両総重量、軸重等の限度引上げ関係

①保安基準等の改正により、一定の要件を満たすバン型等特例8車種のセミトレーラについては長さ・車両総重量の限度、一定の要件を満たす2軸トラックについては後軸の軸重等の限度が共に引き上げられることになったが、これに伴う所要の整理を行った。

②上記自動車の新規検査当日の審査業務を円滑・効率的に処理するため、事前書面審査制度を創設した。

(2) 車体表示関係

子ども・子育て支援法等に基づく幼保連携型認定子ども園等の創設に伴い、これらの施設の送迎バスについては、幼稚園、保育園等の送迎バスと同様に、車体の前面・後面・側面に「スクールバス」の表示を義務付けた。

(3) その他

審査方法の明確化、呼称変更等

【施行日】 2015年4月17日(一部は2015年5月1日)

2015年の職場における熱中症予防対策の 重点的な実施について

厚生労働省

近年の熱中症による死傷者数は猛暑であった2010年の後も毎年400～500人台で高止まりの状態にある。

気象庁の暖侯期予報によれば、2015年の暖侯期(6月～8月)は東日本では気温が平年より高くなることが予想され、熱中症による労働災害が多く発生することが懸念される。

2013年及び2014年の熱中症による死傷者数の年平均は477人であり、2008年から2012年までの5年間の熱中症による死傷者数の年平均である390人を上回っている状況である。

以上を踏まえ、建設業及び建設現場に付随して行う警備業並びに製造業を対象業種として熱中症対策を重点的に実施することとした。職場での熱中症予防対策に一層の取組と会員事業所への周知等について特段のご理解とご協力をお願いする。

<詳細は下記を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/file/04-Houdouhappyou-11303000-Roudoukijunkyokuanzeneseibu-Roudoueiseika/0000085005.pdf>

労働安全衛生法の一部を改正する法律の施行 に伴う厚生労働省関係省令の整備に関する 省令等の施行について

厚生労働省

労働安全衛生法の一部を改正する法律については2014年6月25日に公布され、労働安全衛生法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令、労働安全衛生法施行令等の一部を改正する政令等の関係法令の整備を行い電動ファン付き呼吸用保護具の譲渡等制限及び型式検定の対象への追加に係る規定及び建設物又は機械等の設置等の届出義務を廃する規定については2014年12月1日付けで施行された。また、2015年6月1日付けで施行される外国登録製造時等検査機関等に係る規定及び特別安全衛生改善計画に係る規定に関し必要な関係省令の整備に関する省令が2015年4月15日に公布され、2015年6月1日から施行される。また、改正法の受動喫煙の防止に係る規定も2015年6月1日付けで施行されることとなった。

改正法による改正後の労働安全衛生法等に十分ご理解いただき、会員への周知をお願いする。

<詳細は下記を参照>

http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/anzen/an-eihou/

経済産業省・中小企業庁 「がんばる中小企業・小規模事業者300社」に選定

当会会員である兼松エンジニアリング㈱(高知市:特装部会)殿と㈱イズミ車体製作所(熊本県大津町:特種部会)殿が、3月27日、経済産業省・中小企業庁に「がんばる中小企業・小規模事業者300社」として選定された。

これは、革新的な製品開発、創造的なサービスの提供等を通じて、地域経済の活性化等に取り組む中小企業・小規模事業者を選定し、広く周知することで、選定された事業者の社会的認知度や従業員のモチベーションの向上等を図り、後進の育成も目的としている。

兼松エンジニアリング㈱殿は、県内の企業が強力吸引作業車用の高圧洗浄装置の圧力タンク部品を製造加工できる技術を習得出来るように指導、その他の部品・材料なども県内企業と連携、地域企業の売上拡大と地域社会の活性化に寄与してきた点が評価された。

㈱イズミ車体製作所殿は、地域のバス事業者等と連携し国内で初めてEVバスの量産化に成功。CO2削減効果等の社会的意義や熊本での取組が全国の公共交通EV化のモデルとなることが期待される点が評価された。

【経産省HP】

<http://www.meti.go.jp/press/2014/03/20150327010/20150327010.html>



会員情報

■ 入 会

正会員

㈱ベルリング 代表取締役社長 飯野 壘
〒277-0882 千葉県柏市柏の葉5-4-6 電話：04-7138-6006 FAX：04-7138-6005

主要製品 消防車、消防用指揮車、消防用支援車、その他特殊車両の架装、防災用資機材

所属部会 特種部会

■ 退 会

正会員

小林車体工業㈱ (5月31日付)

ヨコハマモーターセールス㈱ (3月31日付)

準会員

㈱桜井 (6月 1日付)

■ 社名変更

正会員 (有)ビックブラック → (有)ビックブラックス (5月1日付)

菱相自動車工業㈱ → 飛鳥特装㈱ (4月1日付)

■ 組織再編による会社統合

正会員

大和塗料販売㈱と日本ペイント㈱の自動車用塗料事業
→ 日本ペイント・オートモーティブコーティングス㈱ 代表取締役社長 山田 光夫

■ 代表者変更

正会員

いすゞ車体㈱ 代表取締役 日下 康

㈱オートワークス京都 取締役社長 青地 潔

京成自動車工業㈱ 取締役社長 小林 広人

昭和飛行機工業㈱ 代表取締役社長 田沼 千明

名古屋ボデー㈱ 代表取締役社長 近藤 匠

準会員

㈱シー・エス・シー 代表取締役 岡 恭平

㈱星光商会 代表取締役社長 薩川 英之

㈱パトライト 代表取締役社長 高野 尚登

■ 本社移転

正会員

関東工業㈱ 〒153-0061 東京都目黒区中目黒4-6-1 電話：03-3710-0651 FAX：03-3710-0652

準会員

アキレス㈱ 〒169-8885 東京都新宿区北新宿2-21-1 電話：03-5338-9240 FAX：03-5338-9261

■ 訃 報

小林車体工業㈱ 代表取締役 小林俊一氏が3月23日にご逝去されました。

3月		
2日	バン部会会議	①2014年度事業報告の実績確認 ②2015年度事業計画(案)について論議 ③2015年度第1回目の工場見学先について確認
	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集改訂準備 ②大型バス教官席及び3列シート仕様の隣接座席の解釈に関する自動車検査独立行政法人との調整結果確認 ③自工会バス分科会へ参画し情報の共有化
	特装部会／クレーン技術分科会	①安全灯火の要望事項の経過報告 ②次年度活動計画の検討 ③特装部会技術委員会の結果報告
3日	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に向けた次年度進め方協議 ②2015年度リサイクル協力事業者数確認結果報告 ③環境負荷物質フリー宣言フォローアップ2015年度実施スケジュール協議
	国際人事合同分科会 (くるまプラザ会議室)	①「国際人事領域の重点施策と課題」「海外駐在員の派遣人員」「海外現地幹部教育の実施状況」の情報交換 ②「海外危機管理/安全対策について」の講演会の実施
4日	第4回中央業務委員会	①2014年度事業計画進捗まとめ ②2015年度事業計画(案)の論議 ③2014年度チャレンジ5提言について論議
	第3回支部連絡会	①支部事業計画の共有化、良いところ取り活動論議 ②各支部2014年度事業報告、2015年度事業計画案の共有化と論議 ③販社への車体NEWSを通じた広報活動論議
5日	トラック部会／技術委員会	①2014年度事業報告の実績まとめ ②2015年度事業計画(案)について討議・決定
	トレーラ部会／技術委員会	①R117タイヤ騒音規制環境省との打合せ、適用時期早出しの情報共有化と進め方確認 ②R58突入防止装置国際会議での検討状況展開 ③道路の老朽化対策に向けた法改正の内容情報共有化
	小型部会／工場見学会(神奈川)	極東開発工業(株)横浜工場の見学会実施 ▶P.24
	資材部会／燃焼性試験実態調査委員会(埼玉)	①カケンテストセンター 東京事業所 資材テストラボ見学 ②難燃性試験等実施要領細則の改訂を検討
6日	第4回環境委員会	①環境・新環境基準適合ラベル取得に向けた次年度進め方決定 ②2015年度リサイクル協力事業者数確認結果報告 ③環境負荷物質フリー宣言フォローアップ2015年度実施スケジュール決定 ④VOC2016年度以降の自主目標設定の進め方確認 ⑤産業廃棄物2016年度以降の自主目標設定の進め方確認 ⑥2015年度環境委員会で環境テーマとした工場見学会進め方確認
	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会	①特装部会技術委員会の結果報告 ②取説文言(必読厳守事項)の統一用語最終化 ③次年度事業計画検討
10日	トラック部会会議	①2014年度事業報告の実績確認 ②2015年度事業計画(案)について討議・決定 ③2015年度実施の工場見学先について意見交換
11日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラ安全な使用に向けての啓発活動として全日本トラック協会へ訪問する日程設定 ②トレーラ法改正を受け輸送効率の新聞広告原稿修正を合意 ③トレーラ生産台数需要予測プレスリリースの内容まとめ
13日	労政合同分科会	①「春季労使交渉要求・交渉状況」の情報交換 ②2015年度「人事労務合同研究会」事業計画概要案の承認
17日	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①R58第3次改訂提案最新情報共有 ②ナンバープレート視認性に関する新法規対応検討 ③中央技術委員会の結果共有

18日	トレーラ部会／サービス委員会	①特装部会提案の「補給部品供給年限」の情報共有化 ②東京都トラック協会依頼安全フォーラム(2/13)にて「トレーラの安全な使用」についての講演結果報告 ③トレーラの「日常点検のパンフレット」を各社新車に搭載を合意
19日	常任委員会	①安全衛生関係活動について論議 ②本部開催講演会のテーマについて論議
	第230回理事会	①審議事項 第1号議案 2015年度事業計画(案)に関する件 第2号議案 2014年度収支報告(決算見込み)及び2015年度収支予算(案)に関する件 第3号議案 2015年度評議員選任に関する件 ②報告事項 1) 2014年度事業計画4/4期実績(見込み)まとめ 2) 2014年度調査研究/基準化/共通化実績と2015年度計画 3) 高齢者雇用推進事業「2014年度フォローアップ活動」まとめ 4) コンプライアンスアンケート結果 5) 最近の官公庁情報 6) その他報告事項
	講演会(くるまプラザ会議室)	「日本のモノづくり文化論」 講師:国立科学博物館 産業技術史資料情報センター長 鈴木一義氏 ▶P.19
20日	特種部会／技術検討会	自動車検査独立行政法人本部と特種部会会員(16社25名)との間で 審査業務等に関する質問項目を論議 当日の質疑を含め、部会内に論議内容を展開 ▶P.22
24日	資材部会／工場見学会(岐阜)	①2015年度事業計画(案)について審議 ②岐阜車体工業(株)の合同見学会を実施 ▶P.24
25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車両搭載ガイドライン」JABIA規格の内容確認 ②ワンマン機器品質保証体系策定に向けて対象部品の洗出し
	トレーラ部会／技術委員会	①R117タイヤ騒音規制、適用時期早出しを受けてトレーラメーカーのタイヤをインチ系からメトリック系へ徐々に移行していくことを合意 ②R10電磁両立性の審査部との打合せ日程・試験日程合意 ③トレーラ法改正についての検査法人打合せ内容情報共有化
26日	特装部会／清掃車小委員会	①特装部会技術委員会の結果報告 ②2014年度事業計画推進状況まとめ ③次年度事業計画の検討
27日	トレーラ部会／製品安全委員会	①経年品質保証に関する新たな取組みについて情報共有化 ②トレーラ車枠・フレーム経年劣化調査進捗確認、n増しで合意 ③トレーラの点検整備方式アンケート結果による対策案論議
30日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.38(トレーラ点検整備編)の発行 ②メンテナンスニュースNo.39(飼料運搬車点検整備編)の検討 ③特装サービスマニュアル改訂版の検討 ④補修用部品の供給年限に関するトレーラ部会のアンケート結果確認

4月		
3日	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集改訂内容の日本バス協会への説明結果共有と当面の進め方確認 ②自工会バス分科会へ参画し情報の共有化
6日	バス部会／塗装デザイン研究会	①会員向け塗装勉強会の進め方とテーマの確認 ②バス車体用塗色見本帳2014の販売状況確認
7日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラ安全な使用に向けての啓発活動として全日本トラック協会へ訪問した結果報告・内容論議 ②全日本トラック協会依頼のラジオ・新聞広告活用について論議 ③環境変化対応としてのトレーラ物流貢献策検討の進め方論議
9日	トラック部会総会(京都)	①開催場所：京都 参加：26社30名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認
	トラック部会／ 工場見学会(京都)	①須河車体(株)の工場見学会を実施 参加：26社30名 ②会員各社と品質確保に関する意見交換実施 ▶P.22

4月		
14日	トレーラ部会／サービス委員会	①各社の「補給部品供給年限」の取組み確認、ガイドライン持ち寄り内容の詰めを行うことで合意 ②東京都トラック協会依頼ガイドブック原稿「トレーラのより安全な使用方法」についての作成方法確認、担当決定 ③全日本トラック協会依頼のラジオ・新聞広告活用について論議
15日	バス部会総会(神奈川)	①開催場所：神奈川 参加：3社7名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認 ③日産車体(株)湘南工場の見学会実施 ▶P.23
16日	常任委員会	①広報活動について ― 当会の認知度向上策の取組み ― 論議 ②当会安全衛生活動について論議
	第231回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2014年度事業報告まとめ 第3号議案 2014年度収支決算報告 第4号議案 2015年度事業計画(案) 第5号議案 2015年度収支予算(案) 第6号議案 2015・2016年度理事・監事(案) 第7号議案 2015年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第8号議案 2015年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) ②報告事項 1) 2015年度本部委員会体制 2) 2014年度会員のリコール等重大不具合結果 3) 2014年度国内商用車販売状況 4) コンプライアンスアンケート結果 5) 最近の官公庁情報 6) その他報告事項
	特種部会総会	①開催場所：当会会議室 参加：29社48名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認
	特装部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：12社28名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認
	小型部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：4社10名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認
	バン部会／技術委員会	①2014年度事業計画の実績まとめ ②2015年度事業計画の進め方につき討議・決定 ③2014年度からの継続議題の進捗状況と日程確認
17日	資材部会総会／講演会(東京)	①開催場所：東京 参加：42社59名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認 ③講演会：テーマ:「日本のバスを楽しくするための処方箋」 講師：(株)ぼると出版代表取締役 和田由貴夫氏 ▶P.24
20日	トレーラ部会総会	①開催場所：東京 参加：8社19名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認 ③2015年度役員体制・車体ニュース担当承認
21日	商用車ショー企画委員会	①当会合同展示企画の審議、決定 ②出展社のPR活動審議
22日	中央技術委員会／ 改造自動車等解説本見直WG	①見直し主旨説明 ②作業の進め方討議
23日	トレーラ部会／製品安全委員会	①2014年度活動実績と2015年度の活動計画項目論議 ②車枠・フレーム経年劣化調査n増し進捗確認、まとめ方論議
	バス部会／ワンマン機器委員会	①ワンマン機器品質保証体系の対象部品の優先度付けと今年度実施機器の決定 ②JABIA規格「バス用乗客降車合図装置」改正内容案作成

23日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.39(飼料運搬車点検整備編)の検討 ②特装サービスマニュアル改訂版の検討
27日	トレーラ委員会／技術委員会	①R10電磁両立性の試験を行うにあたり現地事前確認にて試験内容の具体的内容の詰めを実施することで合意 ②R34車両火災防止WG(3/31,4/17)の情報共有化 ③トレーラ法改正についての検査法人審査事務規定内容共有化
28日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	①協定規則R58第2改訂版の貨物車(GVW3.5t以下を除く)以外の自動車への適用について、関係機関と調整

5月		
8日	相談役会	①2015年度事業計画(案)についての審議 ②2015年度収支予算(案)についての審議 ▶P.21
	評議員会	①2015年度事業計画(案)についての審議 ②2015年度収支予算(案)についての審議 ▶P.21
	バン部会／工場見学会(新潟)	①日経新潟(株)及び(株)北村製作所の工場見学会を実施 参加：14社19名 ②各社と品質確保に関する意見交換実施 ▶P.23
	バン部会総会(新潟)	①開催場所：新潟 参加：14社19名 ②2014年度事業報告・収支決算承認、 2015年度事業計画(案)・収支予算、役員体制(案)承認
13日	バス部会／技術委員会	①リムジンバス車いす搭載リフト試作車のユーザー評価への立会い ②自工会バス分科会へ参画し情報の共有化
15日	トラック部会／技術委員会	①2015年度事業計画の進め方につき討議・決定 ②中央・他部会との合同W/Gの報告結果につき討議
	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①ナンバープレートの視認性に関する新法規の今後の対応の検討 ②協定規則R58第3改訂案の最新情報周知 ③経年品質保証に関する仕組みづくり検討
18日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラ安全な使用に向けての啓発活動として全日本トラック協会で各地方への展開を審議(5/12)した結果報告・内容論議 ②全日本トラック協会依頼、ラジオ・新聞広告活用の内容論議 ③トレーラ法改正を受け輸送効率の新聞広告原稿変更内容を合意
19日	トレーラ部会／サービス委員会	①各社の「補給部品供給年限」のガイドライン持ち寄り内容の詰めを実施、今後統一できるか各社社内審議 ②東京都トラック協会依頼ガイドブック「トレーラのより安全な使用方法」についての原稿内容確認、論議 ③全日本トラック協会依頼、ラジオ・新聞広告内容確認すり合せ
20日	特装部会／塵芥車分科会	①昭和62年安全基準の見直し案件の進捗状況報告 ②塵芥車製作基準の検討 ③経年品質保証に関する仕組みづくり検討
22日	通常総会(東京)	<別掲参照> ▶P.3
26日	特装部会／ローリ技術委員会	①JABIA規格P1102改訂版検討 ②ローリー用ホースネジ種類の共有化検討 ③経年品質保証に関する仕組みづくり検討
	トレーラ部会／製品安全委員会	①トレーラ車枠・フレーム経年劣化調査進捗確認、まとめ方合意 ③トレーラの点検整備方式アンケート結果による対策案合意
27日	トレーラ部会／技術委員会	①東京都トラック協会依頼「トレーラ法改正」ガイドブック原稿確認 ②R10電磁両立性の試験場所現地確認、試験方法すり合せ結果報告、論議 ③自動車検査法人向け講習会資料見直し内容確認、合意
	バス部会／ワンマン機器委員会	①「行先表示器」の品質保証上の課題洗い出しと対応確認 ②JABIA規格「バス用乗客降車合図装置」改正内容の機器メーカーとの確認
29日	第1回広報委員会	①2015年度広報活動の事業計画の進捗状況確認 ②ホームページリニューアル後の分析・論議 ③車体NEWS夏号記事の校正と秋号企画の合意
	特装部会／クレーン技術分科会	①2015年度の事業計画の進め方について討議 ②経年品質保証に関する仕組みづくり検討



坂野 和秀 取締役社長



DATA

- 本社
〒452-8601
愛知県清須市須ヶ口1900番地1
TEL 052-408-1237
FAX 052-409-4855
URL <http://www.howa-co.jp>
- 資本金 9,019百万円
- 従業員 767名
- 事業所規模
敷地面積 234,246㎡
工場面積 131,213㎡
- 車体工業会加入
1968年(特装部会)



豊和工業(株)

時代のニーズに製品で応えて100年。
これからもより良いものをつくり続ける。

名鉄線「須ヶ口駅」のすぐ前に広大な敷地を持つ豊和工業(株)は、明治40年に繊維機械の国産化・量産化を目指し設立され、100年以上に渡って幅広い分野で、時代の多様なニーズに応えてきた。

取材／車体工業会事務局次長 兼 業務部長 色摩 隆一

● 特徴・沿革

豊和工業(株)は、豊田式織機の製造販売を目的として1907年(明治40年)に設立した豊田式織機(株)を前身とする。日本の工業史とともに歩み100年の歴史を誇る企業である。

グラウンドを含め、約23万㎡の敷地には多くの工場棟が建ち並び、派遣社員等を含めて約1,000名の従業員が働いている。

織機の製造販売からスタートしたが、昭和の激動期に入ると工作機械や火器の製造も開始する。1945年に現在の社名に変更してからは、海外企業との技術提携も積極的に行い、工作機械をはじめ空圧・油圧機器や金属製建具、産業用清掃機など、日本の経済成長とともに、当時の国内で求められていた様々な機械を製造し、時代の多様なニーズに応えるべく幅広い分野へ邁進していった。

今回の取材先である「特装車両事業部」は、主に路面清掃車、産業用清



1968年当時に作られた路面清掃車

掃機を製造している。路面清掃車の製造はアメリカ・ウェイン社(当時)との提携によって1968年から開始し、現在は国内シェア約75%でトップの地位を占めている。

路面清掃車は、高速道路や一般道の美化と維持に欠くことができない「働くクルマ」である。交通量の少ない夜間での使用が中心となるため、日中は高速道路以外では、あまり目にする事が少ないが、最近では、震災復興関連や桜島の火山灰の清掃など自然災害時の活躍も多い。

日本国内では2,000台程の路面清掃車が稼働しているが、道路面積に比して足りているとはいえない状況である。

● 製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

坂野社長 特装車両事業部では「豊和ストリートスイーパー」の名称で販売されている路面清掃車の架装を行なっています。ブラシの回転によってゴミを集める「ブラシ式」と、空気圧によってゴミを集める「真空還流式」の2タイプを、使用する個々の路面状況や塵芥の種類に合わせ、大小様々な路面清掃車を製造しています。また工場やテーマパーク等の清掃に使用される産業用清掃機の製造も行なっております。



ブラシ式(上)と真空還流式(下)の路面清掃車



工場等で利用される産業用清掃車の製造も行う



工場内の床は産業用清掃車によって、清掃されている



左ハンドル仕様の車両、排気口は上部に移動

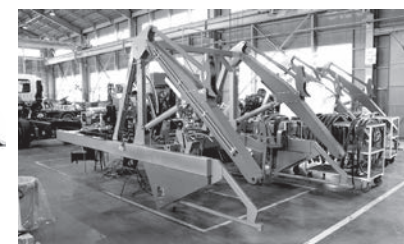
— どのような製品を手がけているのでしょうか?

路面清掃車には、走行しながら様々な装置を同時に稼働させるという複雑な構造が求められ、装置用に別の動力も積む必要があります。

ブラシ式清掃車は、前方に水を撒きながら、側ブラシでゴミを車体下部に集め、後部の大きな回転ブラシとベルトコンベアで、ホップ内にゴミを送り込んでいきます。

真空還流式では、ゴミとともに空気を吸い込み、ゴミを分離してきれいな空気を大気中に戻します。

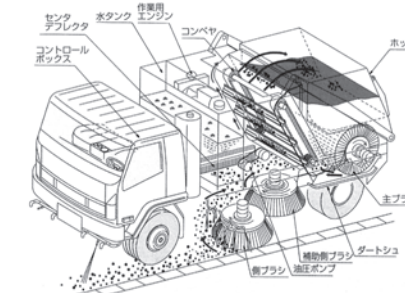
シャシ下部に大型のブラシをはじめとした多くの装置を架装するために、マフラー類の取り回しを上部に移動する加工をしたり、バネサスペ



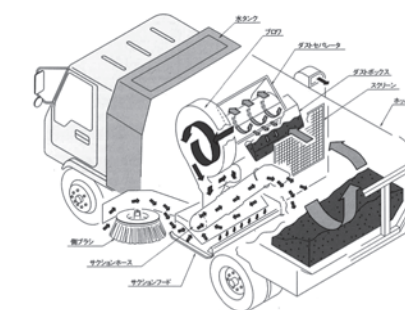
複雑な構造のフレーム部

ンションをエアサスに変更するなどしてスペースを確保しております。

また、路面清掃車は路肩に追従しやすいように運転席が左ハンドルになっている車両もあります。



ブラシ式路面清掃車の構造



真空還流式路面清掃車の構造

— 今後の方向性についてお聞かせください。

国内において潜在ニーズはまだまだ高い路面清掃車ですが、これからの発展を見据えた上で、海外市場も意識しています。しかしコストや海外メーカーとの競合など厳しい面もあり、アフターサービスも含め日本国内で培ってきたトータルな商品力を生かした展開を目指していきたいと思っています。

● 人

— 御社の特徴は?

弊社には「勤勉」と「アットホーム」が伝統的に受け継がれています。

全社平均年齢は44歳で働き盛りが揃っています。その中でも特装車両事業部は平均37歳と若いです。

毎年、桜の季節には、広いグラウンドを利用して全従業員とその家族が集まり、お花見をしています。

大きく分けて4つの事業部がありますが、スポーツや出身地域、居住地域などの横のつながりを通して、従業員同士の交流は活発に行われています。



— 次世代への教育について

技術の継承において、ベテランの持つコツやノウハウを、口伝や経験に頼るだけでなく、日々の仕事において、技術的なポイント等は詳細な記録に残していきます。地道な作業になりますが、データベース化することで、若い世代への技術の伝承をサポートしています。

ダイレクト販売のパイオニア

(株)パーマンコーポレーションは1965年、当時32歳であった吉原雅郎会長が起業した野口ブレーキロック(株)を前身とし、トラック関連のツール、パーツ、物流用品を中心とした直販専門会社である。創業時から培ってきたダイレクト販売のノウハウを生かし、世界中から取り寄せた4,000アイテムに及ぶ商品群を、全国に発送するビジネスで社業を発展させてきた。自社工場は持たないが、カタログ掲載商品の60%以上は、自社での企画・開発によるオリジナル製品であり、20件余のpatentを保有し、40年に渡るロングセラー商品も取り扱っている。

各業界の名簿を入手して、往復ハガキによるダイレクトメールを送ったり、首都高速道路の大型車専用の領収書の裏面に広告を出すなど、ダイレクトメールやチラシ、広告を活用した巧みな宣伝で顧客を増やしていった。首都高速道路の領収書の裏に広告を出す「ギアレッチ」がヒット商品となる

直接販売をすることは、ユーザーの生の声を手に入れることができ、新しい商品の企画開発につながることも多い。1970年に発売した「ギアレッチ」は代表的な商品である。

トラックの大型タイヤのナットは堅く締められているため、パンク等のタイヤ交換時に、従来の工具では、人の力で緩めることが非常に困難であり、小さな力で回せる車載工具が求められていた。常にアンテナを張り巡らせていた吉原社長(当時)は、このような現場の声をいち早くキャッチし、直ちにギアレッチの開発・販売に着手した。自らも金属加工について深く勉強し、製品の品質向上に役立てたという。こうして発売されたギアレッチは、ドライバーや整備

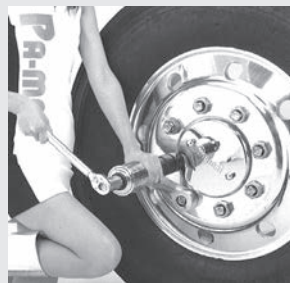


吉原 雅郎
代表取締役会長

「奉仕の心を持って行動しよう」
「新しいビジネスを作り出そう」
「それぞれに仕事を楽しくしよう」
の3つの社訓とともに、創業以来50年に渡り、会社を率いてきた。

(株)パーマンコーポレーション

士の労力を大きく低減する商品となり、「ノグチのギアレッチ(当時の社名はノグチ自動車(株)であった)」と、トラック業界において、冠が付くほどのベストセラー商品となり、現在も改良が続けられ販売されている。この「ギアレッチ」のブランド名「Pa-man」が現在の社名となっている。「Pa-man」は「強い力を出せる=パワーマン」から考案された造語であるが、同名の少年マンガとは偶然の一致であるとのことである。



大ヒットした「ギアレッチ」は
ロングセラー商品となっている

業界初のカatalog通販を開始

創業当初から海外の展示会にも積極的に足を運び、世界中の優れた商品を探し出しては、自社のラインナップに加えてきた。自社開発の製品を中心に、毎年商品群を拡充していき、1985年には業界初となるカatalog通販を開始し、一気に直販事業を拡大した。

2005年にはインターネットによる直販も開始、翌2006年に広島センターを10,000㎡に拡張移転し、在庫と物流の処理能力を大幅に向上させた。

現在では、午後4時迄の注文を即日発送するサービス体制を整えているが、常にすべての商品の在庫を持っていないと見事に承えることができています。

ダイレクト販売のパイオニア企業である(株)パーマンコーポレーションは、長年の直販の経験によって、この在庫リスクを最小限度に抑えることで、短期即納の現代のユーザーニーズにも見事に承えることができています。

(株)パーマンコーポレーション

代表取締役会長 吉原 雅郎

進化する自動車技術に即応しながら、世界中から選りすぐった高品質で高機能・高性能な商品をお届けしてまいります。

〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5

Tel:06-6586-2001 <http://www.Pa-man.com/>



年2回発行している総合カatalog

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。

国産の信頼性を守る軽量化への挑戦

(株)ニットレは、1951年創業の(株)佐藤鉄工所から、トレーラ部品部門の事業拡大のため、1967年に日本トレーラ部品工業(株)として設立。1987年に現社名へと変更した。

大型機械加工設備を製造する(株)佐藤鉄工所を中心に、耐熱ボード加工の藤為工業(株)、プラスチック成型のエルピーエム(株)の合計4社で佐藤グループを形成している。

(株)ニットレでは、主に車軸や補助脚、サスペンション等の大型トレーラ、特殊車輛の部品の製造・販売を行い、山形の酒田工場において、すべて国内で加工・製造している。

トレーラ用 手動式ランディングギア

トレーラ補助脚はランディングギアとも呼ばれ、トラクタが離れている時は、トレーラの前部を支える脚となり、積載物を含めると相当大きな重量がかかる部分である。最近ではドライバーの負担を低減する電動式の人気も高まっているが、重量とコスト面で手動式が主流となっている。国産部品の構成により信頼性において高い評価を得ているが、海外製の輸入品も低価格の優位性で台頭してきている。

軽量化とコスト削減

海外製品に対して、価格競争力を強化するために開発された「NLH742」は、前モデルに比して「品質・強度をそのま



トレーラの前部に
取り付けられる補助脚



齋藤 輝弥
音羽事業所
エンジニアリング室

久保田 泰司
音羽事業所
営業技術部 営業技術課 課長

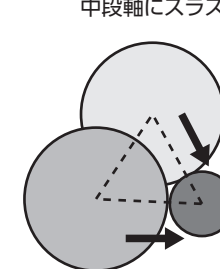
まに全体重量の軽量化とコスト削減」をコンセプトに、全体の設計を見直し、1割弱の軽量化を実現した新製品だ。

補助脚の構造は右図の通りとなっている。シンプルな構造で部品点数も少ない。大きな重量がかかる強度も必要なため、軽量化は簡単ではなかった。

NLH742では同社製品のトレードマークでもあった円形のギヤボックスをだ円形に変更し、内部のギヤの構成と配置を直列化して小型化した。同時にスラスト力※を相殺することにつながり、軸受にボールベアリングを使わなくても操作力を維持することができ、ベアリングレス化に成功した。

※スラスト力=回転体の軸方向に働く力

【従来】 三角形のギヤ配列のため、中段軸にスラスト力が集中



設計と試作を繰り返し、1年半をかけ、従来モデルから9%の大幅軽量化の実現を果たした。

現在、量産化に向けた材料調達、生産工程の調整等を行っており、「NLH742」の年内発売に向けて大詰め段階に入っている。

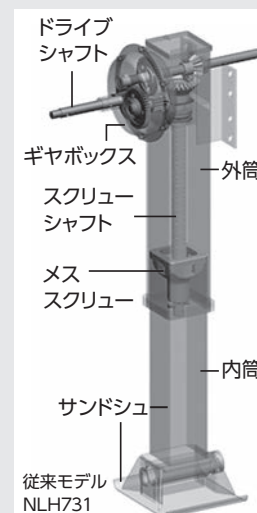
(株)ニットレ

代表取締役社長 佐藤 安弘

ニットレのジャッキ・サスペンションは、確かな技術と信頼性により、物流の未来を支えます。

〒455-0008 愛知県名古屋港区九番町3-42

Tel:052-652-2416 <http://www.satoh-gr.co.jp/nittre.html>



従来モデル
NLH731



新製品
NLH742

働くクルマたち

第9回：車両運搬車

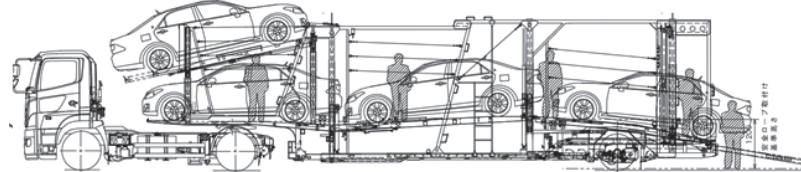
車両運搬車の今昔

車両運搬車の誕生と発達、日本のモータリゼーションの発展と大きく関わっている。1955年5月に「国民車構想」が政府から発表されると、これを機に工場から販売店に新車を運ぶ陸送会社が、全国で誕生した。1955年5月には、日本で第1号となる車両運搬専用の2階式車両運搬車が製造された(写真参照)。

1960～1970年代のいざなぎ景気に乗り、乗用車の保有台数が2,000万台を突破する中、車両運搬車製造メーカーも全国に誕生し(現在は7社)増産体制が整備された。

そして、車の保有台数が3,000万台を超えた1975年には、6台積のセミトレーラ式車両運搬車も生産されるようになり、さらに、乗用車の増産が拡大したバブル期の1986年には、トラクタの屋根上にも積載装置を持つ、通称亀の子型トラクタも誕生し大量輸送に応えられる体制が整った。

また、日本製乗用車の海外輸出の増大につれ、工場から港への大量輸送対応として、1993年に日本で第1号の連結全長19mの8台積みセンターアックスル型フルトレーラ式車両運搬車が開発された。2011年には、より大型の乗用車やSUVを効率よく運ぶために、連結全長21mまで大型化した新型車も追加され、現在に至っている。

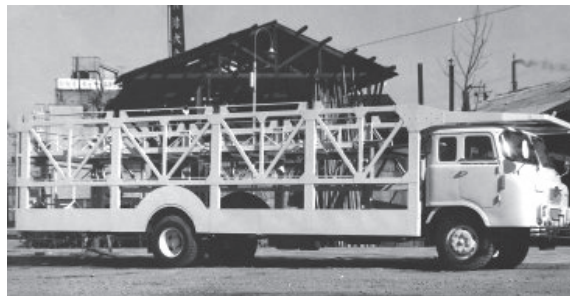


1955年 日本第1号2階式車両運搬車

車両積載時の様々な工夫

トレーラ式の車載方法の特徴

車両をできるだけ沢山載せるために、2階部分のフロアは油圧シリンダーで上下に様々な動きをさせることができる。中には車両を8台も積載可能な運搬車もある。



1972年 1台積車両運搬車「セフテローダ」

1台積スライド式車両運搬車の誕生

資料提供：(株)花見台自動車

大量輸送が要求される一方で、小口配送及びユーザー納車、引取り、故障車両の搬送等を目的とした1台積スライド式車両運搬車が、1972年に開発され、現在陸送会社、販売店等の多くのお客様に利用されています。

最大の特徴は車載方法

フロアを後方へスライドさせて後端を地面まで下げ、車両をスムーズに載せ降ろしできるようにしたのが最大の特徴。中にはフロアを丸ごと車両後方へスライドして降ろせるタイプもある。



セフテローダ(型式名:SF20AA)の特徴・工夫等

『セフテローダ』は車両及び各種自走機械、故障車両の搬送において安全性に優れ、人員の省力化、時間の短縮、トラックシャシへの負荷の軽減、荷台の耐久性などにより効率的な業務の運用に有効。



車両諸元	
全長(mm)	6,860
全高(mm)	2,170
全幅(mm)	2,190

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9回目としてトラック部会の会員が製造している「車両運搬車」の主な車両を紹介する。

1. 主要車種

①単車複数台積車両運搬車

資料提供：細谷車体工業(株)

5台積み車両運搬車(型式名:MAAAG)の特徴・工夫等

多種・多様な商品車を、効率よく最大5台搭載可能な車両運搬車。長距離配送や、ディーラー配送など、幅広くオールマイティーに使用できる。荷台の昇降には、故障の少ない油圧シリンダーを使用し、電装系トラブル時の対応策として、手動式非常バルブを装備。サイドの外枠は、極力柱の数を減らし、作業者の乗降性を配慮(一部、対応できないシャシあり)。

車両諸元	
全長(mm)	11,990
全高(mm)	3,700
全幅(mm)	2,490
最大積載台数	5

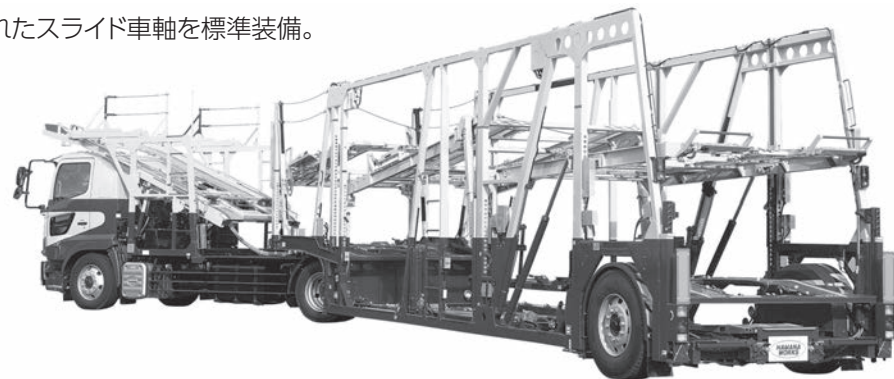


②トレーラ式車両運搬車

資料提供：(株)浜名ワークス

亀の子トラクタ+HST110HG TBの特徴・工夫等

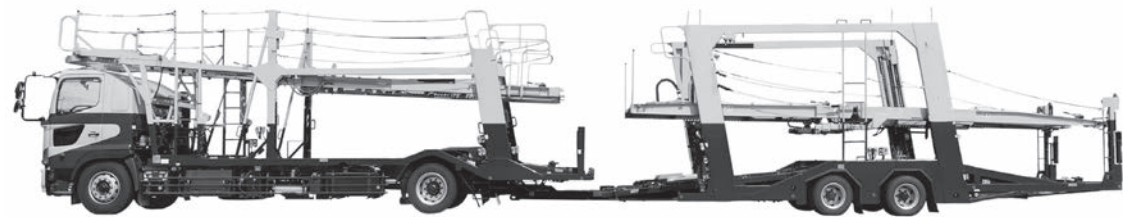
トラクタ上部にも積載可能な亀の子タイプで、積載効率重視の連結全長17mのフルサイズ・トレーラ。車軸上のフロアを昇降式とし、上段中央フロア後部を後ろ側のフロアと独立させて昇降させることが可能。防錆性の高い内スライド式支柱を採用すると同時に、幅広車の積載作業性に優れたスライド車軸を標準装備。



フルトラクタ+HFT202RAの特徴・工夫等

連結全長21mの新規格フルトレーラで、乗用車8台を積載することが可能。トラクタ下段にはティルトアップスライドフロアを、トレーラ上段フロアにはスナップ機構を設け、幅広い車種の積載を可能とした。また、トラクタとトレーラの連結部には油圧駆動の渡り道板を装備。さらに、衝撃吸収性及び静粛性に優れ、積載車両にも優しいエアサスペンションを標準装備。

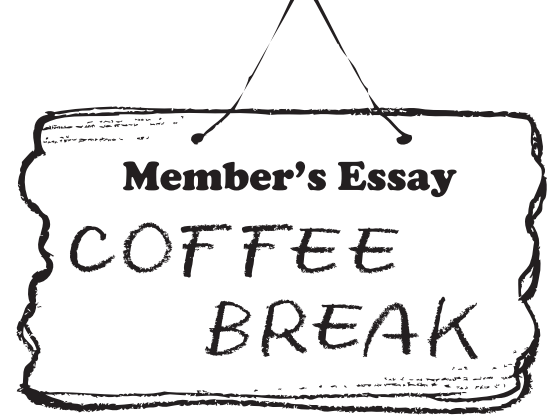
車両諸元	フルトラクタ	フルトレーラ
全長(mm)	10,870	11,980
全高(mm)	3,770	3,490
全幅(mm)	2,490	2,490
連結全長(mm)	20,930	
最大積載台数	8	



3. 生産台数

車種 \ 年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1台積スライド式	2,159	1,545	1,921	2,362	3,036	3,241	3,491
2台積以上	328	118	191	186	297	333	364
セミトレーラ式	60	20	79	153	252	304	307
フルトレーラ式	1	0	2	3	1	9	1
計	2,548	1,683	2,193	2,704	3,586	3,887	4,163

(単位：台)



私のユニーク地元ボランティア活動

日本フルハーフ(株) 添田 富司夫

私の地元でのボランティア活動を紹介します。それは「サンセルフホテル」のホテルマンです。ホテルと言っても、本当のホテルではありません。場所は地元のUR都市機構の団地。宿泊日は4月と9月の年2回だけ。宿泊客は毎回2組だけというホテルです。団地がホテル?と不思議に思われると思います。これは地元のアートを主軸として様々な活動をするNPO団体がやっている市民参加型イベントです。このNPOが公募した「ダンチイノベーターズ」という企画に私が応募しました。

動機は会社関係のネットワークだけでなく、地元でのネットワークを築こうと思ったからです。



「ホテルマン」がお客様と団地内を蓄電散歩中!

地元は少子化の影響で小・中学校は廃校&統合し、駅前スーパーは閉店という状態で、これから人口が大幅に増加することは無いと感じました。そういった危機感から街を活性化し、より魅力ある街作りのお手伝いをしようと思うようになりました。ダンチイノベーターズとはURの某団地を舞台に街全体を活性化しようという企画です。私は団地を使って行える企画を提案し、そのメンバーに選ばれました。仕事とは離れて、いろいろなアイデアを出すというのは脳が活性化します。さてサンセルフホテルですが、これは同じく企画に応募した若手アーティストが考案した企画です。それはお客様は宿泊中に部屋の電気、ガスを使いません。お客様は団地内を散歩しながら、ソーラーパネルで発電した電気をバッテリーに貯めて、その電気で一夜を過ごします。お風呂は団地の住民の方の「もらい湯」。部屋の装飾は団地の住民の皆さんによる手作りのカーテン、リネン類、ランプシェード、そしてお客様の趣味に合わせての飾りつけなど様々な手作りアイデアが生まれます。参加者みんなが

アートを楽しむ訳です。ホテルマンは団地住民を中心に大学生、高校生、子供たちも参加します。それぞれが女将役、シェフ役、コンシェルジュ役などを務めます。どなたでも参加は自由です。宿泊日の夜に開催する、直径2.5mのバルーンを夜の太陽と見たてた「夜の太陽まつり」は圧巻で、お客様も住民の方々にも喜んでいただきます。こういった活動を通じて、団地や街の活性化になるように、また自分も楽しみながら活動しています。



団地住民との企画会議。毎回新しいアイデアを出し合います。一番右が筆者

一両入魂

日本車輛製造(株) 宮崎 将希

私の趣味は鉄道模型の製作です。主に1/150スケールのNゲージを収集、製作しており、小学5年生から始めて16年経ちますが、現在では所有両数1400両を数えるまでになりました。

皆さんにお馴染みの新幹線から在来線の特急型車両、通勤電車など、見慣れた車両は模型メーカーの完成品で手に入れることができます。しかし、実車の活躍時期、地域が極端に限られていたり製造両数が少ない車両、普段目にするここのない特殊用車に至っては、完成品メーカーは製品化しません。このような車両は他のメーカー(個人製作者)から発売されているキットを購入し、自分で構体組立、塗装、部品取り付けを経て仕上げていきます。

製作に至る道程は、まずキットを購入します。キットの生産量は極めて少なく、入手が困難な事が難点です。次に実車の資料(写真)を集めます。実車がすでに廃車・解体されているケースでは、インターネット上の古い写真を参考にします。実車がまだ現役



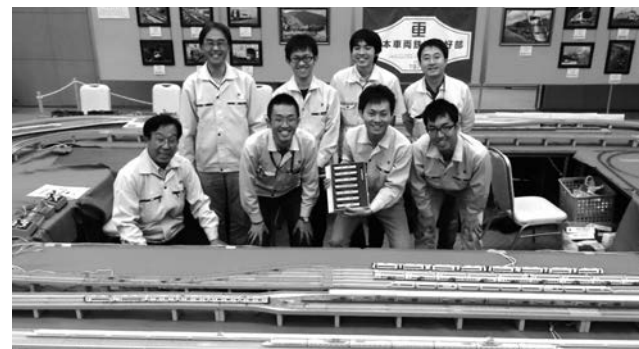
製作環境



製作した模型

のケースでは、資料写真撮影のため遠方に出掛けたりします。これedyく準備が整い製作に入りますが、時には拘り、模型をより細密化する作業を行います。車両前面のライト、窓のワイパー、手すり等様々な細密化パーツが発売されています。しかし、技量不足で取付が上手くいかないと、かえって車両全体の仕上がりが悪くなってしまうので、自分の技量に見合ったパーツ選定を行います。1両1両製作するたびに細密化のレベルを上げていき、最新作と原点である最初の作品を比べてみて、少しずつ腕が上がっているのを実感しております。妻板、側板、屋根板を歪みがないよう注意して接合し、手直しを行った後、塗装工程に入ります。塗装はエアブラシで行いますが、相手が手のひらサイズであり、タレや吹付不足があるとかかなり目立つので、細心の注意を払います。

車体が完成したらパンタグラフ、クーラー、窓等を装着し、走行用動力を組み込んで完成となります。市販の完成品と比べ割高で手間暇もかかるキット製作ですが、運転会で注目してもらえた時、お褒めの言葉を頂いた時の喜びは何事にも代えがたく、この魂を入れた車両が次の製作意欲を掻き立ててくれます。



前列右から2番目が筆者

ランニングでやせる

日本板硝子(株) 山口 清一

私の趣味の一つにランニングがあります。目的はやせる事。始めてからはほぼ6年になります。毎週出来るだけ土日とも10kmほど走っています。

きっかけは、当時暴飲暴食がたり、標準体重を15kg以上オーバーとなりいわゆるほぼメタボ状態で、何とかしな

きゃと思っていました。

ある日会社帰りの家までの夜道で同年代らしき人がランニングをしているのを見てこれだ!! と思い立ち、翌日に道具を購入してその翌日から事は始まりました。昔は部活動等でかなり走り込んだ時期はありましたが、ここまでコンスタントに走ることはなかったように思います。

成果としては、標準体重まではいまだ3kgほど及びませんが当時からは10kg以上はやせました。数年前に最高記録としてはマイナス約18kgという時もありましたが、普段のアルコール依存等で週末になると1~2kgは増え、平日に蓄積した脂肪を土日で消費しているだけなので、今は現



河川敷のランニングコース

状態で体重の維持になっています。ランニングでやせるコツとしては、先ずなるべくゆっくり走るのが良いらしいです。いつもは1kmを6分程度のペースで走ります。休日は朝食前にしかもコーヒを飲んでからスタートしています。理由は脂肪を燃焼しやすいらしいからです。私の住まいから5分ほど歩けば荒川という良い環境であり、信号もないので河川敷や土手がランニングコースです。雨の日は市営のジムへ行き、ランニングマシーンで30分ほど走ります。

但し、単にランニングをするだけでは足りません。他にやせるコツはやはり食べ物です。低カロリーを心がけるだけではなく、なるべく食べる順番も野菜からにしています。

ここまでやっていながら、マラソン大会のエントリーはというと、地元で年一度開催されるマラソン大会の10kmにエントリーしているだけです。さすがにその時だけはレースモードで47~48分で無理やり走りますが、ハーフやフルマラソンにまでトライするかは決めていません。とりあえずは、やせる為のランニングを続けながら考えとしましょう。



カーゴテック・ジャパン(株)
購買部
いの じゅんや
猪野 隼也さん



英語に限らず日々
勉強を重ねていく
ことが大切です。

Q1 どんなお仕事ですか。

架装・製造、改造に必要な部材及び製品のスペアパーツ、さらには工場内で使用する工具や消耗品等の購買業務を担当しています。また、製品の出荷前検査に基づいたレポートを作成し、品質管理部門へ提出する業務も担当しています。

Q2 仕事で楽しいときは

部材が過不足無い、平時の状態であることが一番嬉しいです。また、街中や現場で自社製品を目にすると、お客様のお役に立てているという実感を持つことができ、やりがいを感じます。

Q3 仕事でつらいこと

ミスにより欠品を出してしまったときで、適正に在庫を維持することが大変なことです。また、検査レポートを英語でうまく表現できず時間が掛かりすぎてしまい、周りの人に迷惑を掛けてしまうことです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

製品の品質担当者が来日した際、今までは経験がなかった外国の方との直接やり取りをしたことがとても新鮮でした。しかし、私の英語力不足でうまくコミュニケーションを取れなかったことがとても悔しかったです。今後の為に、英語に限らず日々勉強を重ねていくことの大切さを痛感した出来事でした。

Q5 御社のPRをしてください！

物流関連重機器を世界120か国以上に展開する北欧メーカーの日本法人です。特にヒアブブランドでは70年以上の歴史を誇る世界のリーディングカンパニーとして、各種荷役製品を提供しています。この他にも港湾重機器のトップブランドであるカルマーも取扱っており、多くのお客様の変わらないご支持を頂いています。今後も社会に貢献できる製品、お客様にご満足頂けるサービスをご提供できますよう全社を挙げて精進して参りますので、何卒よろしくお願いいたします。

我が社の



手がけた車を街で
見かけた時に家族
に自慢できます。

Q1 どんなお仕事ですか。

車体のボデーを架装する仕事の営業をしています。架装の営業は車の知識だけではなく、法規や特殊部品の使用方法、物の作り方、価格の算出等覚えることがたくさんあり、終わりが無い仕事です。

Q2 仕事で楽しいときは

受注した車が形になり、お客様に満足していただいた時やクラタで手掛けた車を街で見かけた時に家族に自慢できることは楽しみの一つです。

Q3 仕事でつらいこと

自分が受注してきた仕事利益が出せなかったり、何度も事前打合せを行なった案件が入札で負けてしまい受注できなかった時です。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

一番初めに受注した車両です。お客様との打合せから社内への説明、部品製作、車両への取付、出荷前検査と納車まで携り、無事に納車できた時の喜びはとても大きかったです。

Q5 御社のPRをしてください！

お客様のご要望に応え、確かな製品を提供する様、社員皆日々努力を続けています。架装のご相談は是非クラタへよろしく願います。

(株)クラタ
営業部
たかくら ゆきお
高倉 幸雄さん



DATA FLASH

2014年度 会員生産状況概要

()内は前年度比

① 特装車

- ・特装車全体は74,058台(117%)で、5年連続の増。国内向けは震災復興等の公共事業関連の需要を背景に66,521台(115%)、輸出車は7,537台(137%)と、いずれも好調な伸びとなった。
- ・国内向けの輸送系車両は54,634台(119%)と好調であった。特に生産台数の多いダンプ車46,234台(118%)、タンクローリ2,735台(116%)、トラックミキサ車2,775台(123%)が好調であった。
- ・国内向けの作業系車両は11,887台(100%)とほぼ前年度並みであった。環境衛生車5,954台(104%)は増加したが、消防車1,285台(98%)、高所作業車3,460台(95%)は減少した。

② 特種車

- ・特種車全体は国内向けに加えて、輸出向けが大幅に減少したことにより、12,664台(86%)と4年ぶりに減少した。
- ・量産車(車いす移動車／警察車／警察パトロールカー)は9,033台(89%)と減少。これは警察車両が1,838台(71%)と大幅に減少したためである。
- ・非量産車は3,481台(92%)と減少した。これは、現金輸送車170台(43%)、ドクターズカー7台(14%)、移動販売車22台(34%)等の減少による。

③ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・シャシメーカー標準車を除く当会特有車は15,318台(112%)と5年連続で増加した。
- ・サイズ別では大型4,969台(111%)、中型5,371台(113%)、小型4,978台(112%)といずれも二桁増。
- ・車種別では震災復興や国土強靱化計画関連の需要のため、大／中／小型とも汎用性の高い平ボデー車(普通あおり、深あおり)の伸びが大きい。また、大型は4台積以上の車両運搬車、小型では1台積の車両運搬車が増加した。

④ バン

- ・バン型車全体は65,576台(110%)と3年連続で増加した。
- ・サイズ別では大型15,991台(117%)、中型21,778台(117%)、小型・軽27,807台(102%)と大型、中型の伸びが大きい。
- ・車種別ではウイングが23,773台(120%)ドライバンが17,255台(112%)が大きく増加。この他、冷凍車、保冷車も増加したが、ボトル運搬車は減少した。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体は6,394台(103%)と2年連続で増加した。
- ・車種別ではコンテナ用タイプが1,634台(93%)で減少したが、バンは復興需要により1,708台(109%)となった。その他特装系は1,179台(107%)であり、特にダンプトレーラが建設需要の増加などにより全体を押し上げた。

⑥ 大中型バス

- ・大中型バス全体で3,885台(92%)と3年ぶりに前年を下回った。これは三菱ふそう向けが台数カウント対象外となったためである。日野及びいすゞ向けでは114%と増加、車種別でも路線用108%、観光用118%、自家用121%と全ての車種で増加した。

⑦ 乗用・小型商用車・軽

- ・国内向けは昨年度の消費税率引き上げ前の駆け込み需要の影響で前年比91%と前年割れとなった。輸出も同94%と前年割れとなり、合計も同93%となった。

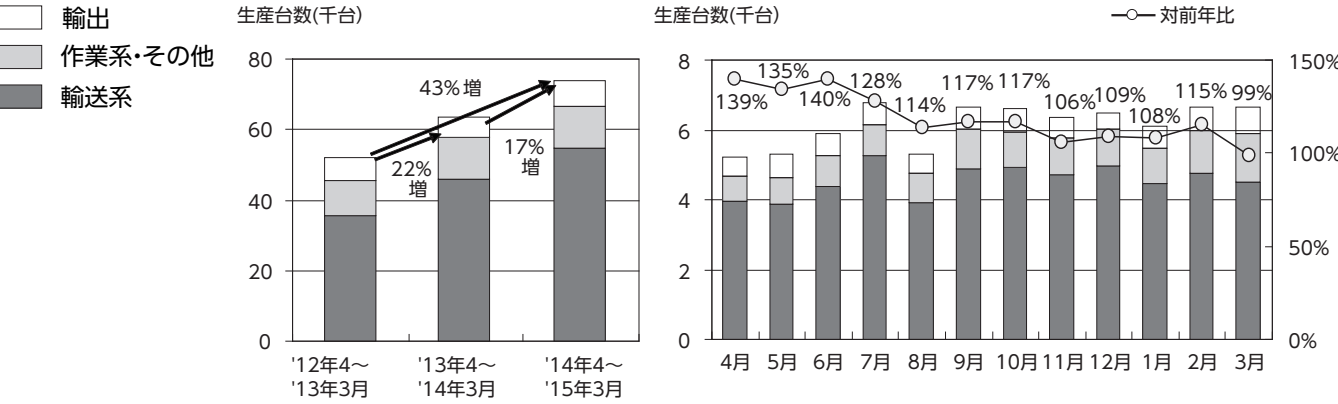
2014年度 会員生産台数実績

			2014年度実績		
			台 数	前年比(%)	
全 体	国 内		1,233,468	93.8	
	輸 出		1,016,959	96.1	
	合 計		2,250,427	94.8	
非量産車 ※印の 車両	国 内		170,208	109.4	
	輸 出		7,687	122.9	
	合 計		177,895	110.0	
特装車 ※	国内	輸送系車両	54,634	118.7	
		ダンプ車	46,234	118.0	
		タンクローリ	2,735	115.7	
		トラックミキサ車	2,775	123.4	
		粉粒体運搬車	745	105.8	
		脱着コンテナ車	2,145	138.7	
		作業系・その他車輛	11,887	100.3	
		消防車	1,285	97.9	
		コンクリートポンプ車	277	96.5	
		環境衛生車	5,954	103.9	
		高所作業車	3,460	94.6	
		その他	911	105.8	
	国 内		66,521	114.9	
	輸 出		7,537	136.9	
	合 計		74,058	116.8	
	特種車 ※	国内	量産系	9,033	88.9
			非量産系	3,481	92.2
			医療防疫用	212	83.5
			作業・工作用	472	104.0
			サービス用	298	57.4
			その他	2,499	98.1
		国 内		12,514	89.8
		輸 出		150	20.0
		合 計		12,664	86.2

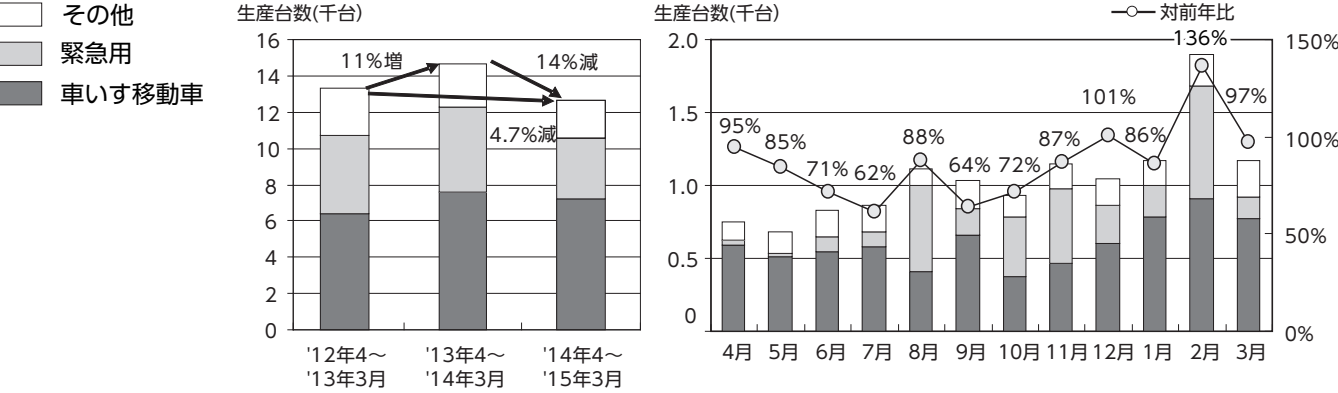
注) トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

			2014年度実績	
			台数	前年比(%)
平ボデー トラック	国内	標準型(シャシメーカー標準車)	16,817	105.3
		※ 大 型	4,969	111.1
		※ 中 型	5,371	113.3
		※ 小型・軽	4,978	112.1
		合 計	32,135	108.5
バン ※	国内	大 型	15,991	116.9
		ドライバン	13,281	124.7
		冷蔵・冷凍車	2,530	86.6
		その他	180	173.1
		中 型	21,778	116.6
		ドライバン	12,154	120.5
		冷蔵・冷凍車	8,731	114.5
		その他	893	92.4
		小型・軽	27,807	101.9
		ドライバン	14,449	111.0
		冷蔵・冷凍車	11,250	97.9
		その他	2,108	76.3
	合 計	65,576	110.0	
	トレーラ ※	コンテナ		1,634
バン		1,708	108.9	
平床・低床		1,873	105.8	
その他特装系		1,179	106.9	
合 計		6,394	103.0	
バス	国内	※ 大・中	3,885	92.0
		路線	1,850	85.2
		観光	1,448	94.1
		自家用	587	114.6
		その他	7,844	104.9
	国 内		11,729	100.3
	輸 出		110,140	113.1
	合 計		121,869	111.7
	乗用 小型商用 軽	国 内		1,038,599
輸 出		899,132	94.2	
合 計		1,937,731	92.7	

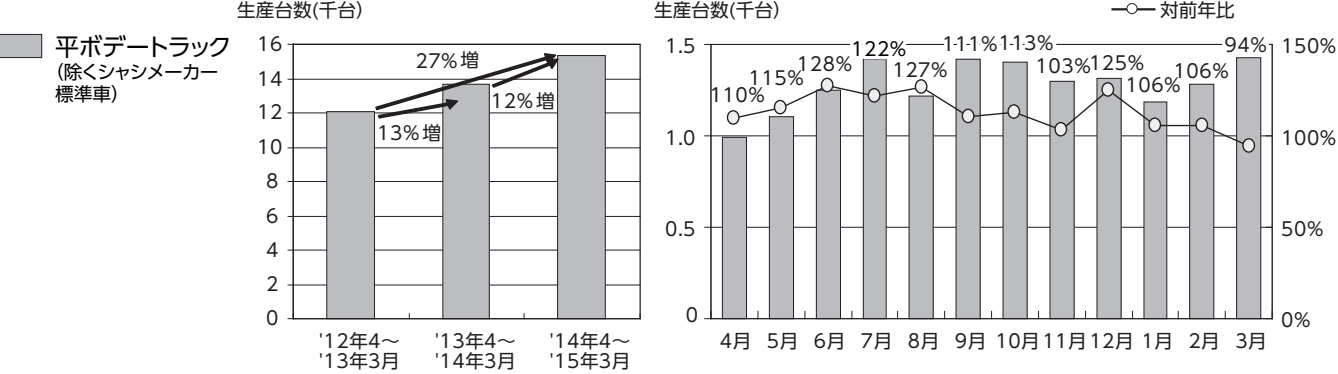
特装車



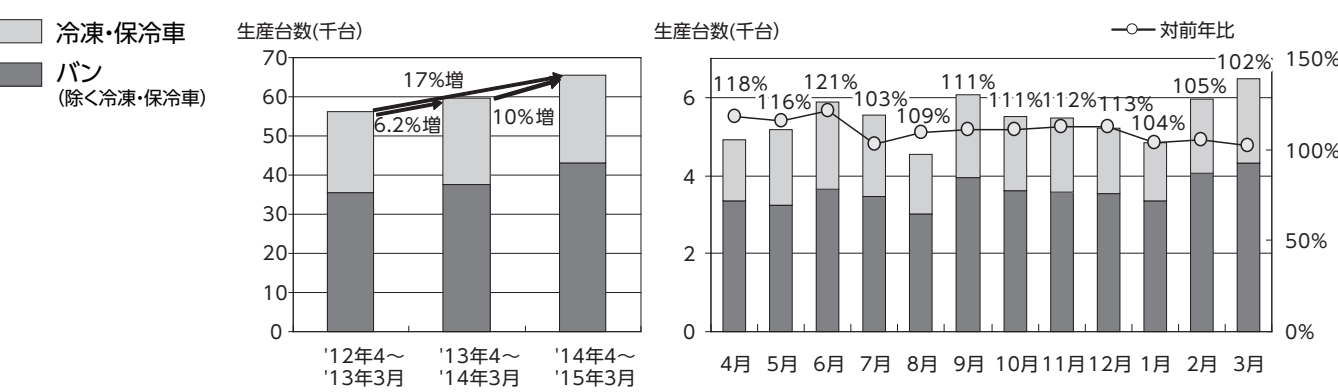
特種車



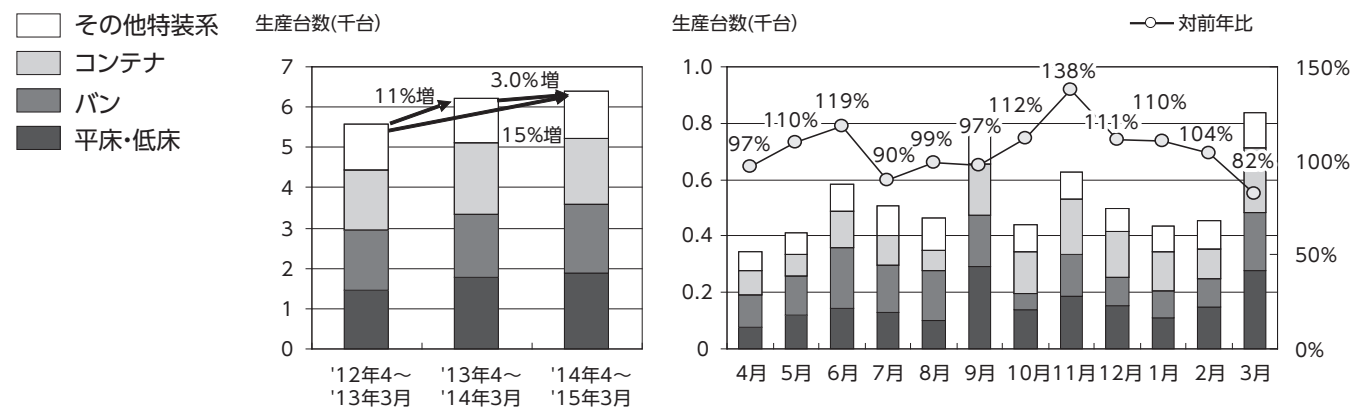
平ボデートラック



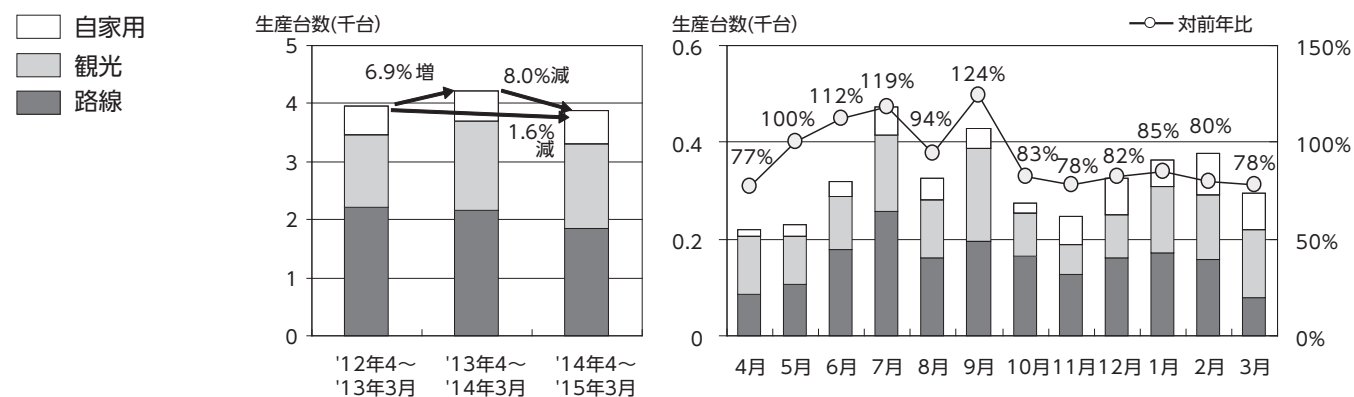
バン



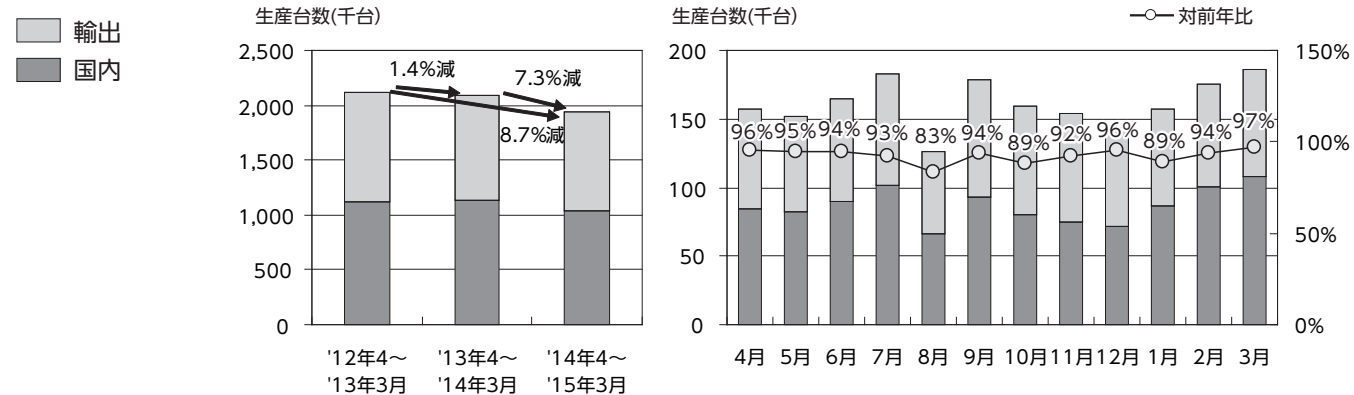
トレーラ



大中型バス



小型車（委託生産の乗・商用車）



車体工業会会員生産台数の公表について

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

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

表紙写真について

移動販売軽貨物
自動車用ボデー

(株)ヤマセ

「買い物弱者」といわれる方々が皆さんの周りにも居ます。買い物に行きたくても交通手段が無い、ちょっとした距離でも歩くことが難しい。小回りの利く軽トラックでその様な方々のご自宅などに、小さなスーパーとしてお伺いする車両です。

編集後記

今号の「そこが知りたい」では無電柱化について紹介した。紙面の関係で触れることができなかったが、海外で無電柱化が進展した理由の一つに19世紀末にロンドンで街灯を設置するという公共事業が計画され、ガス灯の事業者と電気の事業者の競合があったことを知った。ガスは既に管が地中化されており、街灯を設置するには必要な管を埋設しなければならなかった。一方、電気は架空できるため設置費用に大きな差があった。そこで競争条件が公正ではないとの判断により電気法が制定され架空が禁止された。これによりガス灯から電灯に変わっていく際、電柱を立てず地中化されたとのこと。

きっかけは時代を反映させると言われることがあるが、ロンドンでの出来事は果たして時代を反映させたものであったのか、首を傾げてしまう。ルールは公正でなければならないことは誰もが理解している。ただし、公正を判断する鑑(かがみ)が重要であることへの理解はどうであろうか。目的を考え、それに最適な鑑を常に用意し行動していきたいと思う。

6月は「不正改造車排除強化月間」である。安全・安心という目的を確実に確保していくためにも、鑑についてあらためて考えることが大切である。(吉田)

広報委員長交代のお知らせ

退任挨拶



渡辺 義章 氏
日産車体(株) 取締役社長

2年間、広報委員会委員長を務めさせていただきました。「車体NEWS」は対外的に発信する広報活動の大切な手段であり、広報委員会委員の皆様にはその作成に苦勞をかけたと大変感謝しております。今後は、網岡新委員長のもと、広報活動／車体NEWSを更に良いものにしていただきたいと思います。

新委員長就任挨拶
網岡 卓二 氏
トヨタ車体(株) 取締役会長

この度、渡辺義章氏に代わり、新たに委員長に就任いたしました。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ので、どうぞよろしくお願いいたします。

新広報委員

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



河野 元通 氏
株河野ボデー製作所
営業部部長
(特種部会)



山田 善雄 氏
山田車体工業(株)
取締役企画室長
(トラック部会)

この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、春、夏、秋、冬の4回、季刊発行により関係方面の方々に毎回およそ1,700部を送付させていただいております。送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車検査(独)検査部・事務所、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

広告掲載会社

トヨタ車体株式会社 P.53
スリーエム ジャパン株式会社 P.54
交通エコロジー・モビリティ財団 表4

車体NEWS
SUMMER 2015 夏

2015年6月15日発行

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



おかげさまで創立70周年

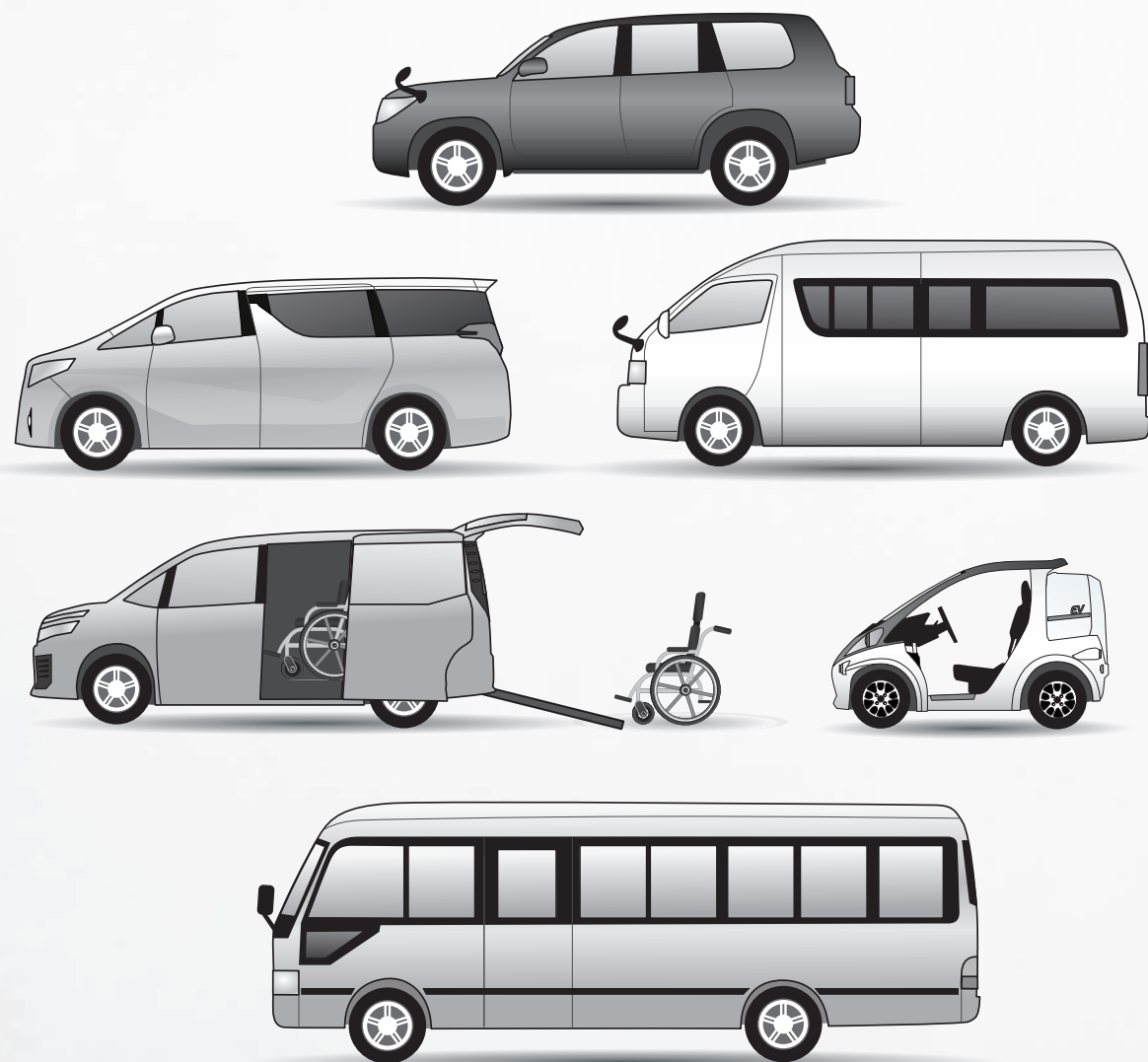
～感謝を胸に、未来へ夢をつなぐ～

トヨタ車体は、1945年8月31日にトラックボデーの専門メーカーとして産声を上げました。

その歩みは、ミニバン・商用車・SUV、さらには福祉車両や超小型モビリティにも拡充し、
絶えず社会の変化や潜在的なニーズを感じとり、
お客様の期待を超えるクルマへと進化させてきた挑戦の歴史です。

たくさんの方々に支えられて迎えることができた70周年。

これからもお客様の暮らしをさらに豊かにするために、
「心」と「力」をあわせて、「もっといいクルマづくり」に励んでまいります。

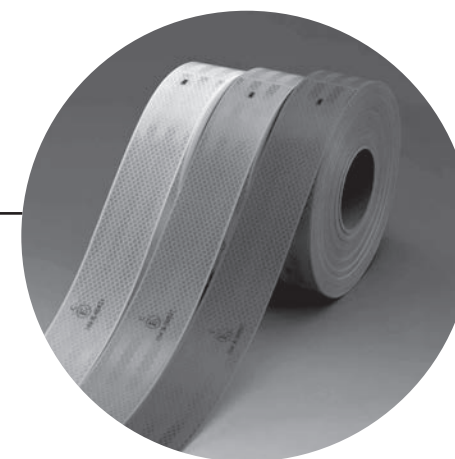


トヨタ車体株式会社
〒448-8666 愛知県刈谷市一里山町金山100番地
www.toyota-body.co.jp

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）3MTMダイヤモンドグレートTMコンスピクイティ反射シートと3MTM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TMフィルム、コントロールタックTM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。



3MTMダイヤモンドグレートTM
コンスピクイティ反射シート

3MTM反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTMフィルム

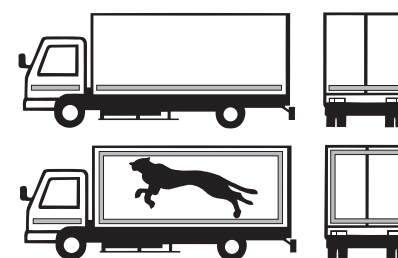
コントロールタックTMプラスフィルム

3MTM ダイヤモンドグレートTM コンスピクイティ反射シート

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

■おもな特徴

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



※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。

事故減少に対するコンスピクイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

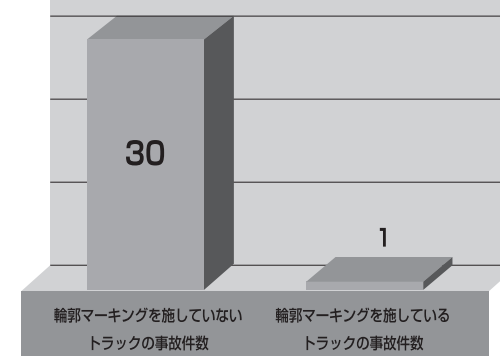
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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”（コンスピクイティ）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



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>

