

車体 NEWS

AUTUMN 2017 秋

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	2	そこが知りたい	
NEWS 特集		第34回「車載用カメラの進展と安全性」は?	27
講演会「自動車産業の現状と課題」	3	働くクルマたち	
架装物の安全点検制度説明会を開催	5	第18回 車いす移動車	29
NEWS FLASH		Coffee Break	31
本部だより	6	我が社の元気人	33
部会だより	7	DATA FLASH	
支部だより	10	2017年1月～6月 会員生産状況概要	34
官公庁だより	11	編集後記	37
会員情報	17		
月度活動状況	19		
Net Work			
vol.88 (有)小田切車体	23		
VOICE STAGE 77			
伸工貿易(株)	25		
(株)東名	26		

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



NV350

CARAVAN

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

新型 日産キャラバン

こっちは、プロ仕様。
安全にやり過ぎなんてない。

自動ブレーキ + アラウンドビューモニター



〒254-8610
神奈川県平塚市堤町2番1号
電話：0463(21)8001

日産車体株式会社

www.nissan-shatai.co.jp

環境にやさしい 働くクルマづくりを目指して

副会長 木村 昌平
日産車体(株)・代表取締役社長



本年度より副会長を拝命し、同時に環境委員会と広報委員会の委員長を務めることになりました。

現在、各委員会諸兄と会員の皆様のご協力をいただき、様々な活動を進めております。この場をお借りしまして御礼を申し上げます。

昨今の環境に関する内外の動向

さて、当会の活動のひとつとして、環境への取組みがあります。昨今の環境に対する世界の動向は、アメリカのCOP21「パリ協定」からの離脱表明、中国やEU大国は温暖化対策としての大胆な将来政策を打ち出すなど、大きな動きが続いています。自動車各社は各国の環境方針を見据えながらも、FCV、EV、ハイブリッドの更なる普及促進に向けた次世代技術開発に凌ぎを削っています。また、一方では、先進安全技術・AIなど盛り沢山の開発も同時並行で進めていかなければなりません。いずれにしても巨額な投資を必要とするものですが、マーケット毎に異なる動向と需要を模索しながらも、着実に地球温暖化防止に貢献していくことが期待されています。

また、日本では、2013年から「地球温暖化対策のための税」いわゆる環境税が段階的に施行され、2016年4月1日に導入当初予定されていた最終税率への引上げが完了しました。化石燃料の利用量に応じて負担が生じる環境税の狙いは地球温暖化対策の強化であり、当会も生産活動における省エネルギーの取組みを更に強化することが必要です。

車体工業会における環境への取組み

当会では「環境委員会」がその任にあたっております。環境委員会は、さまざまな環境問題に的確で迅速な対応を取るために2005年に設置された委員会で、「架装物リサイクル分科会」と「工場環境分科会」の2つの分科会で構成されています。

「環境委員会」では、2017年度の事業計画として下記の7つの項目を、会員企業の皆様と連携を取りながら積極的な取組みを進めてまいります。

1. リサイクル設計の推進
2. 協力事業者制度の維持向上
3. 環境負荷物質の使用削減

4. 地球温暖化対策の取組み
5. VOC排出量削減の取組み
6. 産業廃棄物減量化への取組み
7. 環境への取組み支援と広報

「架装物リサイクル分科会」では、環境にやさしい車体の普及促進やリサイクルの促進を目的に「環境基準適合ラベル」「新環境基準適合ラベル」の2種類のラベルを制定し活動を推進しております。こうした活動はこのラベルを付けた車が1台でも多く世に出て社会に認知されることが重要です。当会としては架装物を扱うすべての会社に参加していただくことが目標です。皆様のご協力をお願いいたします。

「工場環境分科会」では、CO₂削減・VOC排出抑制・産業廃棄物削減の3つの指標を定めて、生産における環境保全への対応を進めております。分科会での活動成果はホームページで公開しておりますので、会員各社の活動へ是非ご活用いただきたいと思います。また、分科会の削減チームによる現地支援も行っておりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

環境保全の基本は、人間の「やさしさ」であると思います。当会のすべての会員企業で働く、一人ひとりの従業員の皆様が環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会・自然や地球を思いやる「やさしさ」をクルマづくりなどの企業活動全域に活かし、環境に優しい「働くクルマ」で、より豊かな社会の発展に貢献していきたいと思います。

広報活動の充実

また、広報委員会としても、こうした環境への取組みを対外的にPRしていきたいと思います。

当会は、お蔭様で来年、創立70年を迎えます。この間の諸先輩が築かれた長い歴史に心からの感謝の気持ちを込めて、現在、70年史の制作に鋭意取り組んでおります。

秋に行われる東京モーターショーでは「働くクルマ」の合同展示を充実させていきます。このように広報活動も充実させたいと思います。

今後とも、会員の皆様のご協力ご支援をいただきながら微力ながら皆様とともに精一杯取り組む所存であります。どうぞ、よろしくお願いいたします。

講演会を開催

自動車産業の現状と課題



2017年7月13日、コンベンションホールAP浜松町において、経済産業省製造産業局自動車課 高橋一幸課長補佐を講師に迎えて、「自動車産業の現状と課題」をテーマに講演会を開催した。

経済産業省が進めている自動車産業に関する施策全般について、現状や今後の課題、スケジュール等幅広く説明を受けた。当工業会に関連の深い事項も多く含まれており、当日参加した約110名の会員にとって、同省の活動への理解を深めるとともに、今後のビジネス展開にとっても非常に有意義な場となった。



高橋 一幸 氏

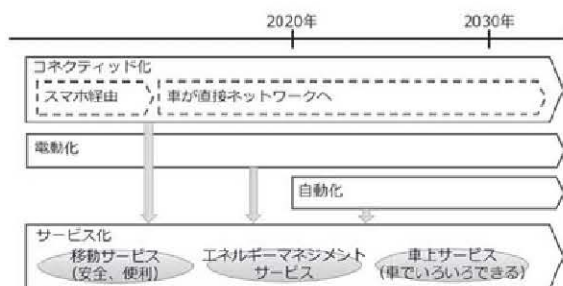
経済産業省製造産業局
自動車課課長補佐

基幹産業としての自動車産業

製品出荷額(関東圏の製造業)の変遷を見ると、1980～90年代が多様な産業が支える構造であったが、2000年代に入ると電機機械の減少により、自動車関連のみが突出した一本足構造となってしまった。自動車産業は、出荷額、設備投資額、研究開発費ともに製造業全体の約2割を占めており、日本の産業を牽引するフロントランナーである。この約25年間で自動車の国内生産は421万台減少し、リーマンショック後は、国内での雇用や技術力を守るぎりぎりのラインともいえる1,000万台弱で推移している。他方、海外生産は1,483万台増加している。また、1997年の消費税の5%への引き上げ以降、国内市場は伸び悩んでいる。

自動車産業の4つの構造転換

「①電動化」は2030年よりも前に、加速度的にEVが普及する変曲点を迎える可能性がある。「②コネクティッド化」は2020年までに大きく進展し、都市部を中心に、社会・移動コスト低減に繋がる新たな移動サービス市場が立ち上がる可能性がある。また、「③自動走行」については2020年以降、車の入替が必要な自動走行車の市場が徐々に伸長する可能性がある。そしてカーシェアリングなど「④新たなサービス」が急拡大する見込みなど、自動車産業は4つの大きな変化の波に直面している。



自動車産業政策の基本的な対応原則

(1) 協調と競争の最適化

電動化、コネクティッド化、自動運転等への対応について、自動車メーカー各社バラバラでの開発はリソース的に限界がある。このため、世界では企業間の合従連衡を開始している。戦略分野で各社が共通して利用する共有インフラとして、「地図」、「データベース」、「内燃機関に関する技術組合であるAICEの設立」や「次世代電池開発」等を協調領域と設定し、これを深化・拡充することで、リソース制約を日本の自動車産業全体で乗り越える必要がある。

※The Research association of Automotive Internal Combustion Engines

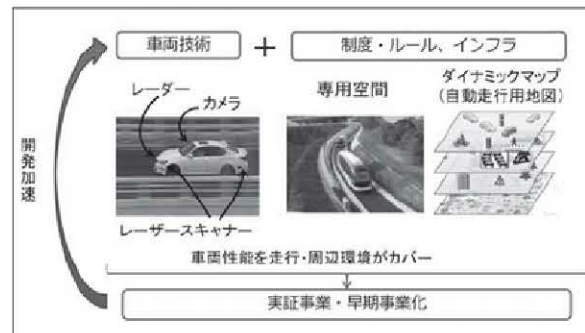
(2) 思い切ったビジネス環境の実現

「隊列走行」、「無人自動走行」、「カーシェアリング」や「充電インフラ」等世界に先駆けて新ビジネスを試せる制度やインフラ整備が必要である。国が主体となって、特区制度等を活用しながら、公道での実証実験を進めていきたい。

自動走行

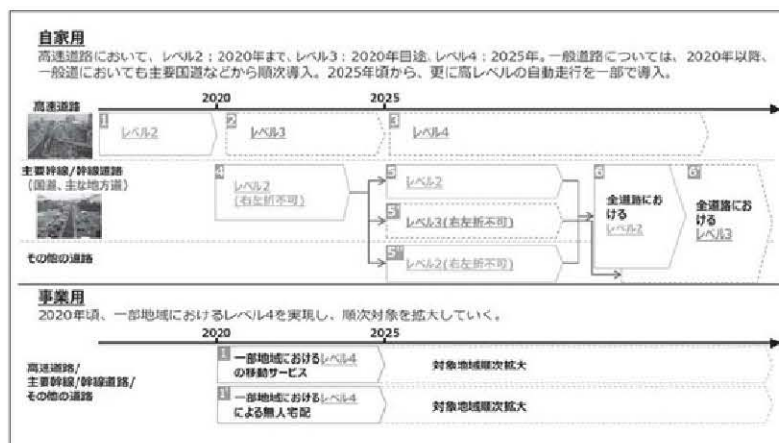
(1) 自動走行実現のための基本方針

世界に先駆けた自動走行の社会実装により、日本の強みを活かし、社会課題を解決することを基本方針としている。自動走行の意義は「より安全かつ円滑な道路交通」、「より多くの人が快適に移動できる社会」、「産業競争力の向上、関連産業の効率化」を実現できることである。このため、「技術」と「事業化」の両面で世界最先端を目指し、技術の発展を、制度・インフラの整備で支えながら、早期の社会実装を実現していく。



(2) 自動走行の将来像

走行エリア・方法を限定できる事業用の車で先行、その後自家用車での実現が見込まれる。



自動走行レベルの定義
(SAEレベル: SAE J3016/TMSEP2016 に準拠)

レベル	概要
レベル0 運転自動化なし	運転者が全ての運転タスクを実施
レベル1 運転支援	システムが前後・左右のいずれかの車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施
レベル2 部分自動運転	システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施
レベル3 条件付き運転自動化	システムが全ての運転タスクを実施(領域・時間・状況に限定) システムの介入要求等に対して、予備対応時利用者は、適切に応答することを期待
レベル4 高度運転自動化	システムが全ての運転タスクを実施(領域・時間・状況に限定) 予備対応時において、利用者が応答することは期待されない
レベル5 完全運転自動化	システムが全ての運転タスクを実施(領域・時間・状況に限定) 予備対応時において、利用者が応答することは期待されない

※ ここでの「領域」は、必ずしも地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的な条件などを含む

【出典：経済産業省 自動走行ビジネス検討会】

(3) 経済産業省のプロジェクト構想

物流におけるドライバー不足の解消につながる「トラックの隊列走行」は、具体的なビジネスモデルを念頭に置いた取り組みであり、車内に運転者がいない公道実証を目指していく。「隊列走行」は技術的な課題も多いものの、2020年度に後続無人隊列走行の実現に向けて取り組んでいる。

トラックの隊列走行

(物流におけるドライバー不足の解消)



部品産業の競争力強化

自動車の高機能化(電子制御化、安全運転システム、ネットワーク化)により、自動車部品に占める電子系部品、ソフトウェアの割合が増加するとともに、急激に複雑化している。また、自動車の電動化により、エンジン部品やパワートレインが不要・変更となる一方で、新たに駆動用モーター、バッテリーなどの軽量化を主眼とした新素材等が必要となる。

欧米のサプライヤーは買収による事業拡大・組替を大規模に行っている。開発費増大にスピード感を持って企業規模を拡大させるために、M&Aは選択肢の一つである。しかし、日本では中小企業が後継者不足によって、売却ではなく廃業を選択することも多く、日本の自動車部品産業においては「事業の売り手が不足」ともいわれている。

架装物の安全点検制度説明会を開催

7月4日、日本自動車会館「くるまプラザ」において、2017年度から運用を開始する「架装物の安全点検制度」の説明会を開催した。

今回は、4月末に正会員へ配布した「架装物の安全点検制度」、「架装物の安全点検制度運用ガイドライン」の会員への周知・理解活動の一環としての取組みで、36社73名が参加した。



山下正氏・新明和工業㈱
特装事業部品質保証部長

NEWS 特集

1. 制度制定の目的

当会共通の制度を制定した目的は二つある。

一つ目は、お客さまへの安全・安心の提供である。道路運送車両法、貨物自動車運送事業輸送安全規則や労働安全衛生規則などの法令においては、自動車使用者に対し点検遵守と定めているが、罰則がない、あるいは点検の重要性が認知されていないため、点検実施率が低いのが実態である。そして国土交通省の「自動車の不具合による事故・火災情報」によれば、経年劣化や点検整備未実施の疑いのある架装物の事故・火災が散見される。このようなことから架装物の定期的な点検の普及を図り、お客さまへ安全・安心を提供していく。

二つ目は、会員支援である。2016年度の当会会員の非量産車の生産台数は、約18万台と高稼働が続いているが、現在がピークで、中長期的には15万台程度と見込まれる。また貨物自動車の使用年数は年々長くなっている。このような環境下において、架装物の点検の普及が、会員のビジネス支援につながることも期待している。

2. 制度概要

1) 制度対象車

- ・2017年度以降の特装部会、トラック部会、バン部会が扱う新規架装・登録車
- ・特装部会で定めた年次検査・点検を運用中の使用過程車
(新制度への移行)

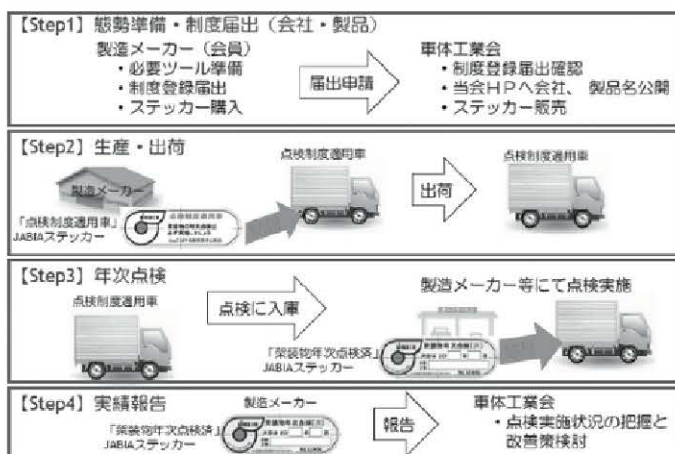
2) 点検部位及び点検時期

- ・重大事故につながる部位及び機能低下につながる部位を点検対象部位
- ・具体的には各製品で作成される点検表に記載
- ・点検時期は初度登録より1年ごと

3) 点検場所

- ・製造メーカー(会員)
- ・製造メーカー直結サービス会社
- ・製造メーカー契約修理会社
- ・製造メーカー推奨修理会社

4) 制度運用プロセス



3. 今後の活動の進め方

現時点は、まだ始まったばかりである。中央技術委員会傘下に「点検整備推進分科会」を設置し、周知・理解活動を図るとともに、内容の整備・充実を進め、制度のプレゼンス向上に取り組んでいく。また当日いただいた意見等は、「点検整備推進分科会」で検討し、制度の造り込みに反映していく。

本日の説明会資料は、当会ホームページの会員専用ページ「安全点検制度ガイドライン」に掲載した。

本制度は強制ではないが、趣旨を理解のうえ、協力・支援をお願いする。

説明会後の検討状況は、特装部会製品は10月から新制度へ移行、またトラック・バン部会製品は、更なる詳細検討を行ったのちに対応していくことで進めている。

■「トラック解体作業見学会並びに意見交換会」を実施

環境委員会架装物リサイクル分科会(分科会長・新免俊彦・極東開発工業(株)品質保証部長)では、7月11日に日本ELVリサイクル機構(ELV)、日本トラックリファインパーツ協会(JTP)及び日本自動車工業会(自工会)と合同で、29名(ELV・JTP15名、自工会6名、車工会8名)が参加し、自動車中古部品の販売、使用済み自動車の解体等を行っているJTP協会加盟店のいすゞ産業(株)藤岡工場(群馬県藤岡市)の見学会を実施した。

当日は平ボデートラック(4トン)の手バラシの解体作業を見学。当会の架装物解体マニュアルで内容を確認し、最初にフェンダーの取外し、次にサイドガードの取外し、締付け部品の取外し、シャシからボデー取外し、サイドゲートの取外しとマニュアルに従って解体が行われていることが確認できた。

作業見学後の意見交換会では、「荷台床板等木材製品はチップなどに活用する方法はないか」との提案があり、「防腐剤が入っているので健康上難しい」と回答されるなど、活発な意見交換会となった。これまで当会と自工会が取り組んできた「解体し易い架装物」の活動成果や解体マニュアルの有効性も同時に確認でき、大変有意義な見学会並びに意見交換会となった。



■「中小会員ネットワーク強化WG」で訪問ヒアリングを実施

中小会員ネットワーク強化WG(リーダー:矢野彰一(株)矢野特殊自動車社長)では、8月2日に10社12名が参加し、特種部会の(株)河野ボデー製作所(広島市)を訪問し、同社西部工場と東部工場の見学会を実施、本年度のWGの

テーマである「人材育成(技能伝承含む)・採用」と「後継者育成支援」を中心に同社での取り組みについても意見交換を実施した。

同社は本年3月に経済産業省・中小企業庁が選定した「はばたく中小企業・小規模事業者300社」に人手不足・担い手確保に関して同社が優れた取り組みを行っていることが評価され選定された。今回の訪問で、中小会員にとって直面して



いる課題についても参考となることが多く得られた。

■安全衛生活動WGメンバーによる工場現地現物確認会実施

安全衛生活動WGは、会員への労働災害事例の提供及び会員の工場を現地現物確認し会員とWGメンバーの労働安全の向上を目的に活動している。今回8月23日に7社9名が参加し、メンバー会社である新明和工業(株)佐野工場(栃木県佐野市)の現地現物確認会を実施した。

会社概要の説明後、安全の取り組みの紹介があり、「ルールを守って正しい作業を徹底しよう!」をスローガンに掲げ、安全ルールの遵守・3Sの推進・自主的安全活動を3つの柱に取り組んでいる。特徴的なのは「鬼軍曹活動」と呼んでいる取り組みである。鬼軍曹に選ばれた8名が、作業をしながら周りで気づいた不安全行動・不安全状態に対して厳しく指導し、現場に緊張感をもたせ安全行動につなげている。その後、成形・製缶・組立工程などを見学したが、大型ダンプ、ミキサ車、タンクローリーなど様々な特装車を生産している中、グリーンエリアだけでなく作業エリアもきれいに整理整頓されていて、ルールや3Sが徹底していることに感心した。

安全の取り組みを現地現物確認することで、メンバー会社にとって参考になったことや、メンバーの知見を活かしたアドバイスの実施など、相互にとって大変有意義な確認会であった。



■労政合同勉強会を開催

人事労務研究会は、6月2日に、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、自工会にて第27回労政合同勉強会を開催した。

最初に味の素(株)グローバル人事部の森卓也労政グループ長が「多様な人材が活躍する会社～ダイバーシティを加速させる『味の素流動き方改革』～」のテーマで講演した。同社では、2020年には7時間労働で新たな価値を創造するため働き方改革に取り組んでおり、本年4月からは7時間15分に短縮している。改革を実現するため経営トップによるイニシアティブに加え、「働き方計画表」や「どこでもオフィス」、「始業時刻の大幅な前倒し」等社員の意識改革のための施策を実施している。改革を進めていく上では成功例だけでなくたくさんの失敗例があることについて質問が多く出された。また「労働時間削減に向けた各社の取組」に関する情報交換、活発な議論が行われ非常に有意義であった。

■労政合同分科会・労政合同会議を開催

人事労務研究会では、7月21日に、自動車会館で第38回労政合同分科会、第25回労政合同会議を開催した。労政合同分科会では「本年度の採用実績」、「社内託児所への対応」等の情報交換を行った。また「春季労使交渉の振り返り」、「最近の労働分野の動き」についての報告があった。労政合同会議では(株)インターネット総合研究所の狩野主任研究員と企業活力研究所の宮本専務理事による「働き方改革に向けたミドルマネージャーの役割と将来像に関する調査研究」の講演が行われた。ダイバーシティ経営や働き方改革の実現には経営トップ層のリーダーシップによるミドルマネージャーが活躍できる職場環境の整備が必要との内容であった。



部会だより

NEWS+FLASH

特装部会

■ダンプ車の飛散防止装置の基準改正に対応

ダンプ車技術分科会(主査・菅原和博・極東開発工業(株)横浜工場技術部係長)では、「ダンプ車の飛散防止装置の取扱いについて(補足資料)」を作成した。本資料は、昨年10月に(独)自動車技術総合機構の審査事務規程の改正により規定された、ダンプ車に装着する飛散防止装置の強度等に関する基準を分かり易く解説したもので、ダンプメーカー各社の共通認識の確保と当該装置の架装を請負う二次架装メーカーへの周知に活用している。本資料は当会ホームページで閲覧可能となっている。

<http://www.jabia.or.jp/news/news.php?id=757>



また、本改正を広く周知するためのチラシも作成し、前述の補足資料と合わせて周知活動を行っている。

土砂運搬ダンプの

飛散防止装置の基準が改正されました。

審査事務規程(7-49)の改正により、2017年4月1日以降に製作された自動車に装着する飛散防止装置の基準が下図のように変わりました。
詳しくは、(独)自動車技術総合機構の審査事務規程でご確認ください。



飛散防止装置について

- ▶「座席裏の枠組み」に「ビニール製シート」を取付けたものであること。
- ▶板状のものが取付けられていないこと。
- ▶戻ることができること。
- ▶固定する場合は、荷台内側に傾斜した状態(3°以上推奨)で固定すること。
- ▶必要以上の強度を有さないこと。

※本工場のホームページで紹介しています。



<http://www.jabia.or.jp/news/news.php?id=757>



日本自動車車体工業会
Japan Auto-Body Industries Association Inc.

2017年7月

特種部会

■「管理・監督者層対象のマネージメント研修」を開催

特種部会(部会長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所会長)では、6月23日に、中小会員ネットワーク強化WG(リーダー・矢野彰一・㈱矢野特殊自動車社長)と合同で管理・監督者を対象としたマネージメント研修を、当会会議室で開催した。

本研修は、特種部会で「リーダーシップ教育及びコミュニケーション能力向上、同業他社の同世代との関係構築」を目的に、2015年度から隔年開催でスタートし、今回が2回目となる。今回は、中小会員ネットワーク強化WGの委員会社と合同で開催し、部会を超えたネットワークの構築を図ることとし、12社24名が参加して行われた。

当日の研修では、PHP研究所の合場清晃氏を講師に迎えて、より良い職場環境を築き、「マネジメン力・組織統括力」を高めるとともに、グループ討議を通じて、参加者のリーダーシップ能力向上を図るためのプログラムで進められた。

終了後、参加者からは、多くの「気づき」があり、職場に戻って実践することで部下や後輩の育成だけでなく、自分自身が変わるためにも、非常に多くのことを学ぶことができた、といった声が多く聞かれた。また、部会を超えて同業他社の方との情報交換が図れて、今後の関係構築もできたとの声も多数聞かれ、今回の合同研修の目的に加えた「研修を通じた部会を超えたネットワーク構築」を達成することができた。



トラック部会

■工場見学会を実施

技術委員会(委員長・上岡肇・本所自動車工業㈱技術課長)では、7月21日に9社10名が参加し、小平産業㈱本社工場(栃木県小山市)で見学会を実施した。

機械工場では主力車種であるダンプトレーラ用のホイストシリンダの加工、P.T.O製造などで多くのNC加工機器を活用しており、品質向上と省力化のため機械化を積極的

に推進している。車両組立工場では中型平ボデーの底板工程に「自動釘打機」を、スチールカーゴボデーの組立では「自動溶接ロボット」を使用している。また、技能員の「多能工化」に力を入れるとともに、溶接技能試験受験や有機溶剤取扱い講習への参加などに積極的に取り組み、マルチスキル向上を図っている。

これら人材育成策と最新の機械設備の導入が相まって



高品質を実現している点が大変参考になったとの声が、多くの参加者から寄せられ、有意義な見学会となった。

トレーラ部会

■各都道府県トラック協会で安全に関する研修を本年度も継続して実施

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輻㈱社長)では、トレーラの安全な使用を目的に各都道府県のトラック協会で安全に関する研修を2015年度より開始、2016年度末までに27か所で実施、1,349名が受講した。

本年度は新たに製作した「トレーラ日常点検」、「トレーラ定期点検整備のすすめ」の2種類のビデオを用いてより理解しやすい研修内容で、「トレーラの火災事故防止のための日常点検及び定期点検整備の重要性」、「安全装置周知(ABS・ROC)」、「トレーラ輸送による輸送効率向上」をテーマに実施している。これまで、5月に石川県、6月に徳島県、8月に三重県、兵庫県、9月に群馬県、鳥取県と6か所で開催、10月以降も17か所での開催が決定している。



バス部会

■多言語対応表示の市場調査の実施

技術委員会(委員長・小野沢克彦・ジェイ・バス㈱小松受注設計部長)は、7月18～19日の2日間、2社10名が参加し、今年度の技術テーマである「バス車両の外国人向け多

言語対応銘板の標準化」の検討に向けて、外国人観光客が多い福岡県及び京都府での多言語対応表示の市場調査を実施した。



連節バス車内

福岡県では、韓国釜山と高速船でつながっている博多港国際ターミナルをはじめ、福岡空港、西鉄天神高速バスターミナル、また京都府では、外国人観光客が多い伏見稲荷大社や京都駅バスターミナルなどを調査し、併せて拠点間をつなぐ連節バス



博多港国際ターミナル

や市営バスにも乗車した。

日本語のみ、日英併記、日英中韓併記、日英韓併記などの表示銘板があり、表示スペースの制

約、表示目的(禁止・注意を促す銘板、名称・案内などを示す銘板等)、伝える相手先(国)などで使い分けしていることがわかった。



京都駅バスターミナル

資材部会

■役員・幹事会並びに工場見学会を実施

資材部会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)では、6月27日、17名が参加し役員・幹事会を開催、併せて天龍工業(株)富山工場(富山県富山市)の工場見学会を実施した。

役員・幹事会では、今秋開催予定の「東京モーターショー2017」への部会出展案、下期部会事業計画案について審議を行って了承された。

その後、天龍工業(株)の工場見学を実施。吉川社長の挨拶、五島常務の会社概要の説明があった。同社は1946年に設立、1948年よりバス用シートの生産を続けているが

近年のバスの受注増に工場内のスペースを工夫して各シートの増産対応をしている。また、増産に対応するため、高いノウハウを蓄積した熟練のスタッフが大きな戦力となっていた。

参加者からは大変有意義な見学会であったとの声が多数寄せられた。



■見学会を開催

材料分科会(分科会長・吉川徳雄・天龍工業(株)社長)では、7月15日、部会員20社27名が参加し、羽田空港に隣接する日本航空(株)機体整備工場並びに安全啓発センターの見学会を実施した。見学に先立ちJALエンジニアリングの白井主席整備監査員より「航空業界の概要並びに安全管理体制」について説明があった。その後、機体整備工場、人海戦術で整備に取り組んでいるとともに一機について多くの整備士が関わっている航空機の現状を見学した。また整備の完了証明がないと飛行できないといった厳しいルールが設けられているとの説明もあった。その後、1985年の御巣鷹山墜落事故を教訓にし、事故を風化させてはならないという思いと安全運航の重要性を再確認する場として設置された安全啓発センターを見学。ここには回収された機体の一部や被災された方々の遺品が展示されており、参加者もあらためて安全の大切さを実感することができ、大変有意義な見学会となった。



中部支部

■各部会総会を実施

中部支部(支部長・景井啓之・㈱東海特装車社長)では、5月19日の支部総会に引き続き、6月にバン部会・トラック部会・トレーラ部会・北陸バン部会の総会をそれぞれ実施した。

各部会総会では、前年度の活動・決算報告と本年度の活動計画案や部会長の選任等が了承された。また、総会後には懇親会で会員相互の親睦を深めた。

注.特装部会は4月に部会総会実施済。



近畿支部

■第8回製造部会を実施

近畿支部(支部長・須河進一・須河車体㈱社長)では、7月21日、支部会員18社40名が参加し、フルハーフ滋賀(滋賀県湖南市)を訪問、製造部会を実施した。

工場内では、整理整頓が行き届き、効率良く作業に取り組んでいることがよく理解できた。ISO取得活動や小集団活動にも積極的に取り組んでいるとともに、従業員への教育も充実しており業務への取組み意識の改革等まで徹底されていることについて、参加者から称賛の声が多く聞かれた。更に品質向上についても最重点項目であるという意識のもと取り組んでおり、とても有意義な機会となった。



各支部での「不正改造排除に関する講習会」実施一覧

6月の「不正改造排除活動強化月間」に合わせて、各支部で次の通り、各運輸局等から講師を招いて、講習会を実施し、不正改造の事例等について周知した。

支部名		実施日	講師		参加者
関東支部	東京都会	6月 15日(木)	関東運輸局東京運輸支局	亀崎首席陸運技術専門官 千場陸運技術専門官	15社16名
	神奈川県会	6月 21日(水)	関東運輸局神奈川運輸支局	福嶋首席陸運技術専門官 中陸運技術専門官	16社21名
	千葉県会	6月 9日(金)	関東運輸局千葉運輸支局	小島首席陸運技術専門官 伊藤陸運技術専門官	8社17名
	群馬県会	7月 10日(月)	関東運輸局群馬運輸支局 自動車技術総合機構群馬事務所	田端陸運技術専門官 高野主席自動車検査官	10社19名
	埼玉県会	6月 12日(月)	関東運輸局埼玉運輸支局	猪野陸運技術専門官	11社15名
	茨城県会	6月 12日(月)	関東運輸局茨城運輸支局 自動車技術総合機構茨城事務所	北山陸運技術専門官 熊倉自動車検査官	6社11名
	山梨県会	5月 30日(火)	関東運輸局山梨運輸支局	村松首席陸運技術専門官 渡辺陸運技術専門官	4社 8名
四国支部		6月 1日(木)	四国運輸局自動車技術安全部	遠藤技術課長補佐 阿部技術課係長	13社22名

保安基準等の一部改正について

国土交通省

1. 「道路運送車両法の一部を改正する法律」の公布について
【改正概要】

① 型式指定、共通構造部型式指定及び装置型式指定の取消し処分の事由に、「不正な手段により指定を受けた場合」等を追加した。

② 罰則を強化した。

【公布日】 2017年5月26日

【施行日】 2017年6月15日

2. 新規検査時提出資料に関する関係通達の一部改正
【改正概要】

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

① 国土交通大臣が指定する自動車に共通構造部(多仕様自動車)型式指定自動車及びR51の適用を受ける非認証車(並行輸入車等)を追加した。

② WLTP導入に伴い、適用対象自動車(乗車定員)を変更したことから、これに整合させた。

(WLTP：国際調和排出ガス・燃費試験法)

(2) 道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について(依命通達)

① 共通構造部(多仕様自動車)型式指定自動車について、試験結果成績表とし、騒音防止装置が共通構造部の範囲に含まれる場合にあっては、新規検査の申請者等が指定時の騒音防止装置から変更のない旨を記載した書面とした。

② 新型届出自動車について、試験結果成績表とし、装置の型式指定を受けた騒音防止装置を備える場合にあっては、新規検査の申請者等が、新規検査の際に提示する自動車の騒音防止装置がその指定を受けたものから変更のない旨を記載した書面とし、それ以外の場合であって、届出時の騒音防止装置から変更がないものは、新規検査の申請者等が届出時の騒音防止装置から変更のない旨を記載した書面とした。

③ R51の適用を受ける非認証車について、試験結果成績表又は協定規則若しくは欧州連合規則に基づく認

定証等とした。

(3) 自動車検査業務等実施要領について(依命通達)

○ R51の適用を受ける自動車について、自動車検査証の備考欄に記載する近接排気騒音値は、試験結果成績表の提出があった場合は、試験結果成績表の近接排気騒音値とした。それ以外の場合であって、指定自動車等は諸元表の近接排気騒音値とし、指定自動車等以外の自動車は、協定規則若しくは欧州連合規則に基づく認定証等の近接排気騒音値とした。

(4) 改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について

○ 協定規則第51号が適用される指定自動車等について、消音器等の改造が行われ、加速走行騒音試験の結果を表す書面を提出する場合は、基準に適合する試験結果の書面の写しを提出するものとし、また、その書面の様式を規定した。

(5) 非認証車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについて

○ 協定規則第51号に基づく加速走行騒音試験における試験台数の取扱いは、従前の細目告示別添40「加速走行騒音の測定方法」による試験及び協定規則第41号に基づく加速走行騒音試験と同様の取扱いにすると規定した。

【公布・施行日】 2017年6月14日

(但し上記(4)(5)の通達については2017年4月14日)

3. 道路運送車両法施行規則等の一部改正について
【改正概要】

道路運送車両法施行規則、自動車型式指定規則、装置型式指定規則、共通構造部型式指定規則について、以下の改正を行った。

① 型式指定を受けた者に対して立入検査を行う場合に、当該職員が携帯する証票の様式を定めた。

② 指定の取消し処分を受けた者が処分後最初に行う申請について、不正行為を防止するための措置に関する書面の提出を義務付けた。

【公布・施行日】 2017年6月15日

4. 保安基準等の一部改正について(第170回WP29)

【改正概要】

(1) 保安基準及び同細目告示

1) 高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置等

① CNG自動車に備えるガス容器に関する基準について、取付方法等以外についてもUN-R110(圧縮天然ガス自動車及び液化天然ガス自動車に係る協定規則)を適用した。

② LNG自動車に備えるガス容器に関する基準を新設

し、UN-R110を適用した。

③適用時期は、新型車2020年3月1日、継続生産車2021年3月1日

2) 座席ベルト

①UN-R16(座席ベルトに係る協定規則)改訂に伴い、シートベルトリマインダーを装着しなければならない自動車及び座席を拡大した。

②適用時期は、新型車2020年9月1日

3) 制動装置

①UN-R78(二輪自動車の制動装置に係る協定規則)改訂に伴い、ABSのキャンセル機構を禁止した。

②適用時期は、新型車2018年9月1日、継続生産車2021年9月1日

4) 窓ガラス

①窓ガラスに貼付できるものとして、運転者用のドライブレコーダを追加した。

②公布日から適用

5) その他

①以下の改正を行う。

- ・タイヤのラベリング等の厚みについて、車体からのみ出しを認めた。
- ・排気管の向きに関する基準を廃止した。
- ・バスについて、通路に適用される床面の取扱い、連接バスの構造要件の基準の明確化を行った。
- ・車線逸脱警報装置について、道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前面に特殊な装置を備えたものを装着の対象から除外した。
- ・リヤオーバーハングの基準について、ポールトレーラを対象から除いた。
- ・協定規則(R46,R48,R80,R121)の改訂に伴う所要の整理を行った。

②公布日から適用

(2) 装置型式指定規則

①UN-R110の採用等に伴う所要の措置を行った。

(3) 道路運送車両法関係手数料規定

①実費を勘案し、申請者が納付すべき手数料を見直した。

【公布・施行日】 2017年6月22日

(但し、(1) 1)の改正については同年6月30日)

5. 自動車型式認証実施要領等の一部改正について(第170回WP29)

【改正概要】

保安基準の一部改正(第170回WP29関係)に伴い、次の通達について所要の整理を行うもの。

①自動車型式認証実施要領について

②装置型式指定実施要領について

③共通構造部型式指定実施要領について

④共通構造部(多仕様自動車)型式指定実施要領について

【公布・施行日】 2017年7月3日

6. 基準緩和自動車の認定要領の一部改正等について

【改正概要】

(1)法令遵守体制が徹底していると認められるGマーク認定事業所の事業用自動車について、適切に運行されている場合、基準緩和の有効期限を従来の2年から段階的に延長し、最長で4年とした。

(2)認定の際に付された条件や制限に違反して重大事故等を惹起した場合は、法に基づく立入検査を行い、違反が認められた場合は一発取消しを含め、厳正な処分を行う。

また、処分基準を明確にするため、「基準緩和自動車の行政処分等要領」を定める。

(3)特大車両の先導等を行う誘導車に認めた緑色の点滅灯火について、認定対象を拡大し、道路管理者から道路通行許可の通行の条件として配置を求められた誘導車を追加した。

(4)連接バスについて、全長は18mまでとしていたが、この要件を削除した。

【施行日】 2017年7月3日

7. 「道路運送車両法施行規則第36条第5項及び第6項の規定に基づく自動車の指定並びに同条第6項及び第62条の5の規定に基づく基準の指定について(依命通達)」の一部改正等について

【改正概要】

自動車機構の審査事務規程と整合化を図るため、条文の技術的な修正を行った。

なお、実運用に変更があるものではありません。

【改正日】 2017年7月3日

8. 道路運送車両法施行規則等の一部改正等について

【改正概要】

(1)道路運送車両法施行規則第36条第12項、同令第37条の2

①新規検査の際の提出書面について、対象装置を追加した。

②継続検査(使用過程で改造等を行った後最初に受ける継続検査に限る)についても準用することを定めた。

(2)道路運送車両法施行規則第36条第12項の規定に基づ

き、並びに同令を実施するため、道路運送車両法施行規則第36条第12項に基づき国土交通大臣が指定する自動車及び基準

- ① 現行規定は、細目告示第83条の適用を受ける自動車（第2節＝試作車、並行輸入車、改造車）が受ける新規検査・予備検査のみ指定していたが、同告示第5条の適用を受ける自動車（第1節＝型式指定自動車、共通構造部型式指定自動車、新型届出自動車等）が受ける新規検査・予備検査並びに同告示第161条第2項の適用を受ける自動車（第3節＝使用過程で改造等を行った自動車）が最初に受ける継続検査、構造等変更検査を追加した。

【施行日】 2017年7月19日

審査事務規程の一部改正について

（独）自動車技術総合機

1. 審査事務規程の第11次改正について

【改正概要】

（1）保安基準の細目告示改正への対応関係

- ① 回転部分の突出の禁止について、タイヤのラベリング等の厚みを対象物から除外した。
- ② 突入防止装置について、UN-R58の第3次改訂に伴う所要の整理。
- ③ 前面ガラスについて、運転者の状況確認用カメラを貼付物に追加した。
- ④ 騒音防止装置について、UN-R51（四輪自動車の車外騒音に係る協定期則）導入に伴う所要の整理。
- ⑤ 排気管について、開口方向に関する基準を廃止した。
- ⑥ 車線逸脱警報装置について、道路維持作業用自動車及び緊急自動車であって車両前部に特殊な装置を有する場合は、備えなくてもよいこととした。

（2）審査の実施方法

乗用車をベースに架装した自動車について、重量がアップした場合の制動装置試験及び衝突等破壊試験の取り扱いを定めた。

（3）その他

審査の明確化、書きぶりの適正化等

【施行日】 2017年6月22日

（ただし、上記（2）の取扱いは同年9月30日までに新規検査を受けるものは従前の扱いとすることができる。）

2. 審査事務規程の第12次改正について

【改正概要】

（1）TRIASの新規追加

- ① 前面衝突後の高電圧からの乗員保護試験
- ② 前面衝突時の乗員保護及び燃料漏れ防止試験
- （2）TRIASの一部改正
- ① 応急用予備走行装置試験
- ② かじ取装置試験
- ③ 乗用車の制動装置試験
- ④ 二輪車等の制動装置試験
- ⑤ 内装材の難燃性試験
- ⑥ 座席ベルト試験
- ⑦ 二輪自動車の騒音試験
- ⑧ 横滑り防止装置試験
- ⑨ 二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験

【施行日】 2017年6月29日

「事業承継補助金」を5月8日から公募開始

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁では、事業承継をきっかけとした、中小企業による経営革新や事業転換への挑戦を応援するため、従来の「第二創業補助金」をリニューアルし、新たに「事業承継補助金」を創設した。5月8日から公募開始。事業の活性化に活用が可能である。「創業補助金」についても同時に募集を実施。

【公表日】 2017年5月1日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/05/20170501004/20170501004.html>



中小企業・小規模事業者の資金繰り管理や採算管理等の早期の経営改善を支援

経済産業省・中小企業庁

中小企業・小規模事業者の経営改善への意識を高め、早期からの対応を促すため、認定支援機関による経営改善計画策定支援事業のスキームを活用し、中小企業・小規模事業者が基本的な内容の経営改善（早期経営改善計画の策定）に取り組むことにより、平常時から資金繰り管理や採算管理が行えるよう支援を実施する。

【公表日】 2017年5月10日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/05/20170510005/20170510005.html>



2016年度における下請代金支払遅延等防止法に基づく取締状況等

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁は、親事業者への立入検査などにより下請代金支払遅延等防止法（下請代金法）を厳正に運用し、違反行為に対して厳正に対処している。また、下請取引ガイドラインの策定・普及、「下請かけこみ寺」における弁護士無料相談、各種講習会等の実施による違反行為の未然防止を通じ、下請取引の適正化を図っている。

このたび、2016年度の下請代金法に基づく取締状況、「下請かけこみ寺」事業、下請代金法講習会等の実施状況について、取りまとめた。

1. 下請代金法の執行状況

2016年度は、中小企業庁として親・下請事業者あわせて約30万社に対し書面調査を行い、当該調査の結果、違反のおそれのある親事業者1,006件に立入検査等を実施し、このうち900件の改善指導を実施した。

2. 「下請かけこみ寺」事業の実施状況

各都道府県合計48箇所を設置した「下請かけこみ寺」において、相談員による相談受付6,583件、弁護士による無料相談の受付627件及び裁判外紛争解決手続（ADR）の調停申立21件を受理した。

3. 下請取引の適正化の推進施策の実施

親事業者や事業者団体への下請事業者との取引改善等に関する要請、下請代金法講習会等の開催、11月の下請取引適正化推進月間の実施、下請取引ガイドラインの普及促進等を通じて、下請取引の適正化を推進した。

4. 公正取引委員会における2016年度下請代金法等の運用状況等の公表

2016年度の公正取引委員会における下請代金法等の運用状況等については下記の公正取引委員会Webサイトで公表。

<http://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/h29/may/170524.html>



【公表日】 2017年6月1日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/06/20170601005/20170601005.html>



2017年3月末までの消費税転嫁対策の取組状況

経済産業省

経済産業省では、2014年4月の消費税率8%上げを踏まえ、消費税の円滑かつ適正な転嫁を確保する観点か

ら、様々な転嫁対策を実施している。今般、2017年3月末までの主な転嫁対策の取組み状況を取りまとめた。引き続き、転嫁状況の監視・取組みなどを通じ、転嫁拒否行為の未然防止を図るとともに、違反行為に対しては厳格に対処していく。

<取組み状況の概要>

1. 監視・取組み対応の取組み

- ・取引の売手側が転嫁拒否行為を受けていないか情報収集するため、2016年度も引き続き、悉皆的な書面調査を実施した。
- ・転嫁拒否行為に対しては、2017年3月末までの累計（公正取引委員会との合算）で、指導を3,317件、措置請求を7件、勧告を38件実施した。
- ・転嫁対策調査官（転嫁Gメン）が転嫁拒否行為に関する情報の収集、相談対応等を行う“Gメンパトロール”を実施している。

2. 広報・相談対応の取組み

- ・消費税転嫁対策に関する分かり易い手引き及びマニュアル・パンフレットを作成し、全国の事業者へ配布した。（累計約180万部）
- ・中小企業団体や国が認定する支援機関において、転嫁対策に関する講習会等を開催した。（2017年3月末までに、累計で約2万3千回実施、約52万人が参加）
- ・消費税の円滑かつ適正な転嫁の順守を盛り込む等の改訂を実施した下請取引適正化ガイドラインについて、ガイドライン説明会等を通じて所管業界団体・企業等に対して周知を行った。

【公表日】 2017年6月2日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/06/20170602003/20170602003.html>



中小企業の知的財産を融資等につなげる支援を実施～地域金融機関から「知財ビジネス評価書」の作成の申込みを受付～

経済産業省・特許庁

特許庁では、中小企業の知的財産を活用したビジネスを評価し「見える化」することで、地域金融機関からの融資等につなげるため、中小企業の知的財産を活用したビジネスを評価する「知財ビジネス評価書」を、地域金融機関に無償で提供している。2017年度の「知財ビジネス評価書」の作成について、6月19日より地域金融機関からの申込みを受け付ける。

1. 背景・事業の目的

知的財産を有している中小企業では、自社の保有す

知的財産のビジネス上の価値を評価された上で地域金融機関から資金調達をしたいというニーズがある一方で、地域金融機関には、特許等の技術内容から事業性を評価できる人材が不足しており、融資につなげることが難しいという事情がある。特許庁では、2015年度から、中小企業の知的財産を活用したビジネスを評価する「知財ビジネス評価書」を作成し、地域金融機関に提供することで、地域金融機関が中小企業の知的財産の価値を理解し、中小企業への融資等の支援につなげる取り組みを実施してきた。

2. 知財ビジネス評価書の作成支援について

地域金融機関から申請を受け、融資等を検討している中小企業の知的財産を活用したビジネスについての評価書を、提携調査会社が作成し、地域金融機関に無償で提供する。

地域金融機関は、この評価書により中小企業の特許や技術等がどのようにビジネスに貢献し、利益を生み出しているのかが把握でき、経営評価をすることが可能になる。

また、作成支援メニューには、一般公募枠の他に、地域金融機関が組織的に知財金融に取り組むことをハンズオン支援する伴走型支援枠も用意している。地域金融機関からの資金調達を検討中で、「知財ビジネス評価書」の作成を希望する中小企業は、地域金融機関に相談ください。

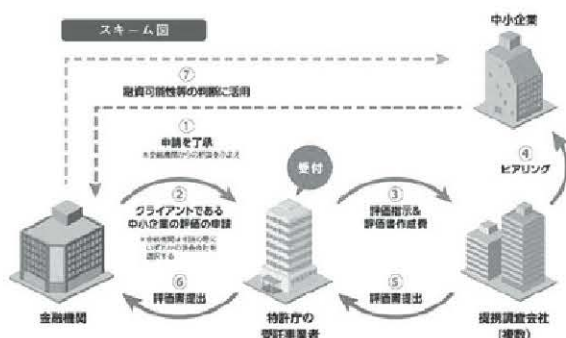
3. 申込み受付開始日 2017年6月19日

※一般公募枠と伴走型支援枠合わせて採択件数は200件を予定

4. 応募方法

知財金融ポータルサイトを参照

<http://chizai-kinyu.go.jp/>



【公表日】 2017年6月19日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/06/20170619002/20170619002.html>



第148回中小企業景況調査 (2017年4-6月期)の結果を公表

経済産業省・中小企業庁

本調査は、中小企業基盤整備機構が、全国の中小企業約1万9千社を対象に、商工会・商工会議所の経営指導員、中小企業団体中央会の調査員の協力を得て、四半期毎に実施している調査である。中小企業の業況判断、売上額及び経常利益等の2017年4-6月期の実績(DI)及び2017年7-9月期の見通し(DI)について取りまとめた。

【公表日】 2017年6月27日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/06/20170627002/20170627002.html>



2017年7月5日からの大雨に係る災害に関して 被災中小企業・小規模事業者対策を実施

経済産業省・中小企業庁

2017年7月5日からの大雨に係る災害に関して福岡県朝倉市、朝倉郡東峰村及び田川郡添田町、並びに大分県日田市及び中津市に災害救助法が適用されたことを踏まえ、被災中小企業・小規模事業者対策を実施する。

主な対策は、1. 特別相談窓口の設置、2. 災害復旧貸付の実施、3. セーフティネット保証4号の適用、4. 既往債務の返済条件緩和等の対応、5. 小規模企業共済災害時貸付の適用となっている。

【公表日】 2017年7月6日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/07/20170706005/20170706005.htm>

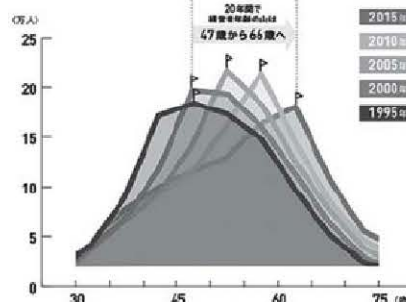


「事業承継5ヶ年計画」を策定

経済産業省・中小企業庁

中小企業経営者の高齢化の進展等を踏まえ、地域の事業を次世代にしっかりと引き継ぐとともに、事業承継を契機に後継者がベンチャー型事業承継などの経営革新等に積極的にチャレンジしやすい環境を整備するため、今後5年程度を事業承継支援の集中実施期間とする「事業承継5ヶ年計画」を策定した。

中小企業の経営者年齢の分布(年代別)



中小企業経営者の高齢化が進み、数十万社の中小企業が事業承継のタイミングを迎えようとしている。しかし、今後5年間で30万人以上の経営者が70歳になるにもかかわらず、6割が後継者未定であり、70代の経営者でも、事業承継に向けた準備を行っている経営者は半数にとどまる。また、経営者の高齢化が進むと、企業の業績が停滞する可能性も高くなる。こうした現状を踏まえ、地域の事業を次世代にしっかりと引き継ぐとともに、事業承継を契機に後継者がベンチャー型事業承継などの経営革新等に積極的にチャレンジしやすい環境を整備すべく、今後5年程度を事業承継支援の集中実施期間と定め、支援のあり方についてまとめた「事業承継5ヶ年計画」を策定した。

<事業承継5ヶ年計画の概要>

1. 経営者の「気付き」の提供
2. 後継者が継ぎたいような環境を整備
3. 後継者マッチング支援の強化
4. 事業からの退出や事業統合等をしやすい環境の整備
5. 経営人材の活用

【公表日】 2017年7月7日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/07/20170707001/20170707001.html>



(独)中小企業基盤整備機構が運営する中小企業倒産防止共済及び小規模企業共済における前納減額金の支払いについて

経済産業省・中小企業庁

中小企業基盤整備機構(以下「中小機構」という。)が運営する中小企業倒産防止共済及び小規模企業共済(以下「両共済」という。)では、共済掛金の前納を推奨するため、前納した期間に応じて前納減額金を支払う仕組みを設けている。中小機構では、これまで共済掛金を前納した共済契約者に対して、法令の規定よりも上回る前納減額金を支払っていたことから、経済産業省では中小機構に対して、原因究明と再発防止策の策定を指示していたが、中小機構より原因究明の調査結果と再発防止策について報告があった。これを受けて、経済産業省は中小機構に対し、再発防止策の徹底と定期的な報告を行うよう指示した。

【公表日】 2017年7月10日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/07/20170710005/20170710005.html>



「2017年度中小企業・小規模事業者等に対する特定補助金等の交付の方針」を閣議決定

経済産業省・中小企業庁

「中小企業等経営強化法」に基づく中小企業技術革新制度における「2017年度中小企業・小規模事業者等に対する特定補助金等*の交付の方針(以下「特定補助金等の交付の方針」という)」を閣議決定した。

※「特定補助金等」とは、国等の新技術に関する研究開発補助金等のうち、中小企業・小規模事業者等がその成果を利用した事業活動を行うことができるものとして国が指定したもの。

<制度の概要>

研究開発予算の中小企業・小規模事業者等への支出拡大及び研究開発成果の事業化支援のため、「中小企業等経営強化法」に基づき、以下の内容を、1999年度から毎年度「特定補助金等の交付の方針」として閣議決定している。

2017年度「特定補助金等の交付の方針」のポイント(新規・拡充項目)

- (1)関係省庁の協力を得て、国等の研究開発予算における中小企業・小規模事業者等向け支出目標額を、過去最高であった昨年度と同額の460億円とする。
- (2)特定補助金等のうち、創業10年未満の新規中小企業・小規模事業者等に対する支出額について把握し、セミナー等を通じた情報提供等により特定補助金等の活用を促進する。
- (3)国等が主催する展示会の出展審査において、新規中小企業・小規模事業者等への配慮に努める。
- (4)中小企業の負担軽減のため、補助金申請手続の簡素化・共通化等においてベンチャー支援プラットフォームを活用する等、申請手続の負担のための見直しを行う。

【公表日】 2017年7月25日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/07/20170725001/20170725001.html>



「知財のミカタ巡回特許庁」、今年は14都市で開催! ~見方を変えて、知財を味方に~

経済産業省・特許庁

2017年8月下旬から2018年3月中旬にかけて「知財のミカタ巡回特許庁」を、昨年度から倍増し、全国14都市で開催する。各地域では、知的財産制度や特許庁の支援策を身近に感じ活用するため多くのイベントを行う。

「知財のミカタ巡回特許庁」は、各都市で1か月程度の期間で開催し、開催期間中は、特許庁の審査官が出張し

て面接審査する「出張面接審査」を中心に、知的財産の活用促進のためのセミナーの開催や知財

や経営に関する臨時の相談窓口を設置するほか、地域ブランドの普及啓発のためのPR展示等各種事業を併せて実施する。中小企業や地域ブランド関係者の方をはじめ、支援機関、金融機関、行政機関、本イベントに関心のある方はどなたでも参加可能で参加費は無料である。

【公表日】 2017年8月3日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/08/20170803001/20170803001.html>



2017年度「全国労働衛生週間」を10月に実施

厚生労働省

厚生労働省は、10月1日から7日まで、公募で決定した「働き方改革で見直そう みんなが輝く 健康職場」をスローガンに「全国労働衛生週間」を実施する。これは働き方改革を契機に、それぞれの職場における健康管理や職場環境を見直し、だれもが輝くことのできる職場を目指すこ

とを表している。全国労働衛生週間は、労働衛生に関する意識を高めるとともに、労働者の健康を確保することなどを目的に1950年から68回実施されている。

今年度の全国労働衛生週間では、本年3月に決定した「働き方改革実行計画」に基づき、治療と仕事の両立支援の推進や、化学物質による健康障害防止対策の徹底、メンタルヘルス対策や過重労働対策の推進、熱中症予防対策の重点的な周知を実施する。

当工業会会員各社でも本活動の実施にご協力をお願いします。

<詳細は以下を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000170527.html>



■国土交通省人事異動

(2017年7月7日)

自動車局 審査・リコール課長
野津 真生 氏

前職) 自動車局 整備課長

※ 前任の斧田様はJASIC(自動車基準認証国際化研究センター)の所長に就任されました。



会員情報

- 入会 正会員 光源舎オートプロダクツ(株) 代表取締役 中島 輝司
〒061-1105 北海道北広島市西の里東4-11-10 TEL: 011-375-3000
【主要製品】幼児専用車 【所属部会】特種部会
- いづみ自動車(株) 代表取締役 田村 圭
〒290-0046 千葉県市原市岩崎西1-6-5 TEL: 0436-22-0021
【主要製品】トラック平ボデー、タンクローリ他 【所属部会】トラック部会
- 準会員 (株)デサン 取締役社長 藤池 一誠
〒331-0815 埼玉県さいたま市北區大成町4-140 TEL: 048-651-1881
【主要製品】特装車外装塗装・フィルムラッピング(車体広告) 【所属部会】資材部会

- 代表者変更 正会員 札幌ボデー工業(株) 代表取締役 堀田 和宏
(株)城南ホールディングス 代表取締役 中村 欣央
(株)ティセクテクノ 代表取締役 濱本 和彦
西鉄車体技術(株) 代表取締役社長 下津 俊幸
日本フルハーフ(株) 代表取締役社長 昼間 弘康
(株)パプコ 代表取締役社長 フォルカー・ヒルマン
- 準会員 オラフォルジャパン(株) 代表取締役 伊藤 博和
三和シャッター工業(株) 代表取締役執行役員社長 高山 盟司
スリーエム ジャパン(株) 代表取締役社長 デニス・ラザフォード
セントラル硝子(株) 代表取締役社長 執行役員 清水 正
TBカワシマ(株) 代表取締役社長 小山 秀市
(株)パーマンコーポレーション 代表取締役社長 中部 祥元
ポップリベット・ファスナー(株) 代表取締役社長 山田 剛輝
(株)レゾナント・システムズ 代表取締役社長 福重 隆一
ロンシール工業(株) 代表取締役社長 大村 朗

- 本社移転 正会員 サニーペット(株) 〒168-0074 東京都杉並区上高井戸1-13-1 TEL: 03-5942-1222 (9/19~)
- 準会員 (株)交通電業社 〒547-0035 大阪府大阪市平野区西脇2-12-26 TEL: 06-6701-0111
- 伸工貿易(株) 〒150-0002 東京都渋谷区渋谷1-9-8 TEL: 03-5468-6133

秋季会員大会のご案内

- ◆ 日 時 2017年10月27日(金) 11:30~12:30
- ◆ 場 所 東京ベイ有明ワシントンホテル 「アイリス」
東京都江東区有明3-7-11 TEL: 03-5564-0111
・ゆりかもめ「有明駅」から徒歩3分 ・りんかい線「国際展示場駅」から徒歩3分
- ◆ 当日のスケジュール
- ・11:30 開会・会長挨拶
 - ・11:40 懇親会(立食)
 - ・12:30 閉会・自由解散後、第45回東京モーターショー2017『働くくるま合同展示』見学
(当日受付にて東京モーターショープレビューデー入場券を配布いたします)

第45回東京モーターショー2017

車体工業会 「働くくるま」合同展示

世界を、ここから動かそう。

**BEYOND
THE MOTOR
TMS**
TOKYO MOTOR SHOW 2017

ご来場をお待ちして
おります!!

一般公開日 10月28日(土)~11月5日(日)

※プレビューデー 10月27日(金)

開催時間 合同展示 10:00~17:00

合同展示以外 月~土 10:00~20:00
日 10:00~18:00

11社13台の実車展示

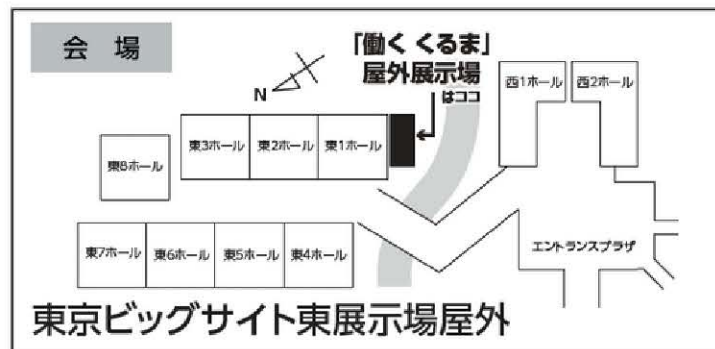
●荷台の動きが見える車両展示

車体工業会ブースを設置

●パネル展示、映像等で当会及び会員会社のPR

パンフレットを配布

●当会及び出展車両紹介の合同パンフレットを配布



第44回東京モーターショー2015 合同展示の様子

6月		
2日	労政合同勉強会	①「多様な人材が活躍する会社～ダイバーシティを加速させる『味の素流動き方改革』～」をテーマに講演会を実施 ②「労働時間削減に向けた各社の取組」について情報共有 ▶ P.7
6日	特装部会／ダンプ車技術分科会	①飛散防止装置の周知資料検討 ②荷台降下防止基準の見直し検討 ③ゲート落下防止基準見直し検討 ▶ P.7
9日	特装部会／粉粒体運搬車技術分科会	フルトラクタの改造依頼書の統一様式
13日	中小会員ネットワーク強化WG	①本年度活動の2テーマを論議、決定 ②訪問ヒアリング先を論議、決定 ③会員支援・ネットワーク強化のためのツールについて論議
14日	トラック部会／業務委員会	①本年度テーマの損害保険加入の委員各社の実態を論議 ②架装物の点検制度の最新情報を共有化
	環境委員会／架装物リサイクル分科会	①「新環境適合基準ラベルの社会へのPR」年度計画確認 ②トラック解体性見学・意見交換会開催内容確認 ③協力事業者制度事業内容の確認
16日	パン部会／技術委員会	①「その他の灯火等」取付けに関して進め方を論議 ②パン車「安全輸送ニュース」の取扱い項目を論議 ③中央技術委員会各WGの最新情報を共有化
19日	トレーラ部会／業務委員会	①各県トラック協会での追加研修会担当講師決定 ②広告掲載についてHPへの関連情報論議 ③神奈川運輸支局建替え情報の共有
20日	環境委員会／工場環境分科会	①CO ₂ 排出量年度フォローについて進め方論議 ②産業廃棄物減量化への取組み支援先論議と共有 ③VOC排出量削減の取組み共有
	特装部会／業務委員会	①各分科会の事業計画の進捗状況共有 ②中央業務委員会への対応検討
21日	特装部会／技術委員会	①各分科会の事業計画の進捗状況共有 ②協定規則の動向について情報共有 ③共通課題等について討議・検討
	特種部会／合同委員会	①見学会(2回)の訪問先等を論議・決定 ②中小支援・コンプライアンス徹底の活動計画を論議・決定 ③乗用車ベースの架装に関する審査事務規定対応策を共有
22日	パン部会／業務委員会	①本年度のテーマを協議、「営業新人教育の手引き」に決定 ②架装物の点検制度の最新情報を共有化
	トレーラ部会／サービス委員会	①点検・整備に関するアンケート実施について議論 ②部会工場見学会訪問先等を議論 ③各県トラック協会での追加研修会担当講師決定
	特装部会／清掃車小委員会	①特装部会技術委員会の課題の共有 ②年次点検項目の共通化検討
23日	特種部会／合同研修会	「基本的なリーダーシップとコミュニケーション能力向上」及び「研修を通じた同業他社とのネットワーク構築」を目的に外部講師を迎えて実施 ▶ P.8
	バス部会／塗装デザイン研究会(東京)	①会員向け塗装勉強会の企画案作成 ②日本ペイント㈱へ講師の依頼と企画内容の確認
26日	特装部会／ミキサ車技術分科会	①特装部会技術委員会の課題の共有 ②JABIA規格(ミキサ車の標準仕様)検討 ③新たな審査方法に関する情報共有

27日	トラック部会／車両運搬車分科会	①日本陸送協会との研修会の日程確認、テーマにつき論議 ②各社の生産状況、人材、労務関係について意見交換実施 ③中央技術WGの最新情報を共有	
	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.44(架装物の安全点検制度)の検討 ②架装物点検制度に運用開始に向けて、検査工数及びステッカー貼付位置に関するガイドライン検討	
	資材部会／役員・幹事会(富山)	①2017年度下期事業計画について審議、了承 ②天龍工業㈱工場を見学	▶P.9
28日	特装部会／クレーン車技術分科会	①特装部会技術委員会の課題の共有 ②アウトリガー装着車のコーションラベル検討 ③突入防止装置に係る審査事務規程の最新情報共有	
	トレーラ部会／技術委員会	①R13-TRIAS様式統一化論議 ②ポルトトレーラ試験カテゴリについて論議 ③海上コンテナ用マルチシャシについて論議	
29日	バス部会／ワンマン機器委員会	①車体メーカーでの運賃箱取付の課題整理 ②JABIA規格「バス用運賃箱」改正に向けた機器メーカーとの意見交換実施	
	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備費用の工数設定の論議 ②自動車分解整備記録簿による点検整備の実施内容論議 ③点検整備啓発用ビデオ関連を論議	
30日	バン部会／部会会議	①基準化、規格化項目の進捗状況報告 ②架装物点検制度の情報を共有化、バン車点検整備を論議 ③本年度秋実施予定の工場見学先の決定	
	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	①R58-03対応WGの活動内容の情報共有 ②JABIAプレート運用実態調査の調査対象の絞込み	

7月

3日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①自工会へのステッカー貼付説明の結果共有と対応確認 ②自工会及び販社との点検実施に向けた課題の整理	
4日	環境委員会	①「新環境基準適合ラベルの社会へのPR」実施内容決定 ②環境負荷物質フリー宣言フォローアップ決定 ③産業廃棄物減量化会員支援状況の共有	
	特装部会／塵芥車技術分科会	①特装部会技術委員会の課題の共有 ②ISO/TC297への対応検討	
	架装物の安全点検制度説明会 (くるまプラザ)	架装物の安全点検制度説明会の実施	▶P.5
5日	中央技術委員会	①法規関係の情報共有と対応検討 ②基準化・標準化の進捗確認 ③架装物の安全点検制度の進捗確認	
7日	中央業務委員会	①中小企業支援に関する計画を論議・決定 ②2018年度税制改正要望案を論議、合意 ③コンプライアンスアンケート実施内容を論議、決定	
11日	トラック部会／部会会議	①調査、研究、共通化項目の進捗状況報告 ②架装物点検制度の情報を共有化、トラック点検整備を論議 ③本年度秋実施予定の工場見学先の決定	
	バス部会／技術委員会	①外国人向け多言語対応銘板調査項目の確認 ②バリアフリー整備ガイドライン検討状況の共有 ③技術発表会テーマの意見交換実施	
	環境委員会／ トラック解体作業見学会(群馬)	「商用車架装物リサイクル」取組みの一環として ELV/JTP主催による平ボデートラックの解体作業を見学	▶P.6

7月

	常任委員会	① 架装物の点検整備制度説明会実施報告について論議 ② 会員支援策(案)について論議	
13日	第242回理事会	① 審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ② 報告事項 1) 2017年度事業計画 本部・部会・支部別1/4期実績まとめ 2) 2017年度1/4期 収支実績まとめ 3) 架装物の安全点検制度説明会実施報告 4) 解体作業見学会並びに意見交換会報告 5) 2018年度税制改正に関する要望 6) 東京モーターショー2017『働くくるま合同展示』 7) ダンプ車の飛散防止装置に係る審査事務規定の改正への対応 8) 最近の商用車販売及び会員生産台数 9) 最近の官公庁情報 10) その他報告事項	
	講演会(東京)	テーマ「自動車産業の現状と課題」 講師：経済産業省製造産業局自動車課 高橋一幸課長補佐	▶ P.3
15日	資材部会／材料分科会見学会(東京)	日本航空機機体整備工場並びに安全啓発センターを見学	▶ P.9
18日	トレーラ部会／業務委員会	① ABS非装着車の代替えについて論議 ② 日経MJへの広告展開情報を共有 ③ 神奈川運輸支局建替え情報を共有	
18日 ～19日	バス部会／市場調査(福岡、京都)	外国人向け多言語対応銘板調査実施	▶ P.8
20日	トレーラ部会／サービス委員会	① 自動車検査官向け研修実施結果を共有 ② 自動車点検整備推進運動に係るPR情報を共有 ③ 各県トラック協会での追加研修会担当講師決定	
	トラック部会／技術委員会(栃木)	① トラック用シーリング材の評価用物性試験を論議、合意 ② トラック対象車両の用語の統一の進め方協議 ③ 中央技術委員会各WGの最新情報を共有	▶ P.8
21日	労政合同分科会(東京) 自動車産業労政合同会議(東京)	① 「2017年度採用実績・計画」「社内託児所に関する対応状況」 「非正規従業員の特別休暇」等の情報を共有 ② 「働き方改革に向けたミドルマネージャーの役割と将来像に 関する調査研究」をテーマに講演会を開催 ③ 労働時間実績、労働災害統計等を報告	▶ P.7
25日	中央技術委員会／R58-03対応WG	① R58-みなしパンパについて論議 ② R13-TRIAS様式統一化論議 ③ 技術発表会等テーマについて論議	
27日	特装部会／サービス委員会	① メンテナンスニュースNo44(架装物の安全点検制度)の検討 ② 架装物点検制度に運用開始に向けて、検査工数及びステッカー貼付位置に 関するガイドライン検討	
28日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	① 架装物の安全点検制度説明会の結果共有と対応について意見交換実施 ② 自工会へのステッカー貼付要請内容の確認	
	商用車ショー企画委員会兼出展社会議	① 屋外合同展示レイアウトの進捗状況確認 ② 集客力向上方策の進捗状況確認	
31日	トレーラ部会／製品安全委員会	① 点検整備費用の工数設定の検討論議 ② 自動車分解整備記録簿による点検整備の実施論議 ③ ABS・EBSに関するビデオ製作の件論議	

8月

1日	自動車産業労務担当役員懇談会(東京)	①「現場力と人材育成」をテーマに講演会を実施 ②三工業会合同活動について状況報告	
2日	中小会員ネットワーク強化WG(広島)	①人材育成、後継者育成等WG課題について(株)河野ボデー製作所と意見交換並びに工場見学を実施 ②2017年度事業計画進捗確認・論議	▶P.6
4日	バン部会／技術委員会	①その他の灯火等」取付けに關しての手引き書作成を論議 ②バン車「安全輸送ニュース」の書式、フォームを協議 ③中央技術委員会各WGの最新情報を共有	
9日	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①労働者健康安全機構との意見交換 ②中央技術委員会の課題の共有 ③点検表の標準化検討	
22日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式(記録簿)の見直し関連論議 ②ABS・EBSに関するビデオ製作論議	
23日	安全衛生活動WG(栃木)	新明和工業(株)佐野工場を見学	▶P.6
24日	トレーラ部会／業務委員会	①三重県トラック協会での研修内容の共有 ②生産台数と今後の見通しについて論議	
25日	広報委員会	①創立70周年史内容に關する論議・合意 ②車体NEWS秋号の校正と冬号の企画の論議 ③2017年度事業計画進捗確認・論議	
28日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①TGL付バン車車検時ワンストップ点検検討会の結果共有 ②特装車ステッカー貼付に關する自工会取組進捗確認	
29日	バス部会／ワンマン機器委員会	①多言語対応必要なワンマン機器の整理 ②JABIA規格「バス用運賃箱」改正内容について機器メーカーと確認	

環境基準 適合ラベル

環境基準適合ラベル(ホワイトラベル)

新環境基準適合ラベル(ゴールドラベル)



架装物解体作業の容易化、再生資源の適正な処理を
促進する「環境にやさしい車体」であることを証明する
車体工業会で制定したラベルです。



ホワイトラベル要件

3R(リデュース・リユース・
リサイクル)判断基準ガイド
ラインの作成・活用



解体マニュアルの作成
および公開



・製造者名の表示
・樹脂部品材料名の
表示



ホワイトラベルに +3つの追加要件!

車体製品部材の
リサイクル可能率



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



ISO14001やエコアクション21など
第三者機関による
環境認証取得工場で生産されている



環境省ホームページ「環境ラベル等データベース」へ登録され掲載されています。
<http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/f01.html>



小田切 勝実 代表取締役社長



DATA

- 本社 〒017-0877 秋田県
大館市立花字山田渡196番地
TEL 0186-42-6222
FAX 0186-43-0530
URL <http://odagiri-truck.jp/>
- 資本金 1,000万円
- 従業員 17名
- 事業所規模(本社工場)
敷地 約1,000㎡
建坪 約500㎡
- 車体工業会加入
2012年(トラック部会)



(有)小田切車体

アイデアと技術で人手不足解消の 手助けとなる架装を目指す。

(有)小田切車体が位置する秋田県は林業や畜産業が盛んな地域である。人口減少とともに働き手が不足し、地場産業への影響も大きい。“人の労力を軽減する架装”を作る(有)小田切車体に期待がかかる。

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

(有)小田切車体は、馬車や馬そりを作る職人であった初代社長の小田切竹松氏が1954年に興した事業を母体とする。竹松氏は、山車の“タイヤ”となる木車を作る最後の職人として、1997年にたった一人で、巨大な木車を作り上げた生粋の職人であった。

モノ作りのDNAを受け継ぐ現社長である勝実氏は、木工ではなく航空機に関心を向け、昭和飛行機工業(株)に就職するが、奇しくもトラックのキャブの製造部門へ配属され、自動車に関する技術を高めていった。

勝実氏は1986年に小田切車体に入社、独自設計や油圧、電気技術を駆使する機械技術で、事業を強力にサポートしていき1988年に法人化。

2000年には岩手県花巻市にも工場を設立し、営業範囲を拡大していき、2010年に社長に就任した。

地元東北のユーザーを主な顧客とし、小型車の二次架装の他、林業、農業、畜産業向けに一品一葉の架装も多く手がけている。

特にオリジナル設計によって、電気



先代は地元新聞に載る名工である

や油圧による動力で、働く人間の負担を軽減する機構作りを得意とし、ユーザーから好評を得ている。

車体以外の分野にも積極的に参画し、日本貨物航空とともに、航空機のエンジン洗浄水を回収する台車の設計と製作に携わったこともある。

最新技術の情報収集にも常に積極的で、ドイツ製の防錆塗料やオランダ製の設備も取り入れている。

小田切社長は、自らドラフターの前に座り、顧客の困っているところを解決できるアイデアを形にしていく。



製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

弊社は、東北地方の地元ユーザーを主な顧客としているので、林業をはじめ、農業、畜産業に使われる架装を多く手掛けています。

軽くて、丈夫な車体が常に求められますが、人手不足が大きな問題となっている昨今では、人間の省力化に貢献する架装が重要となっています。専門の作業になるため、実際に現地に赴いて、どのような作業が行われているかを観察し、どの作業が負担になっているのかヒアリングし、解決策を考えています。



オランダ製の家畜飼料攪拌機。PTOではパワー不足のため、メインシャフトにつなげて動力を得ている



ダンプ機構を付けずに軽量な架装で傾斜をつける



原木運搬車には、スウェーデン鋼を用いて強度を確保

ベースが冷凍車のキッチンカー

— どのような製品を手掛けているのでしょうか？

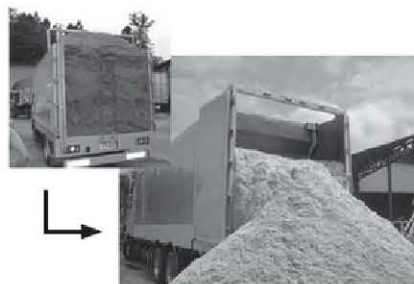
10年程前に特許を取得した「チキンリフター」は、養鶏場でのカゴ積み作業を半自動化し、1個30kgのカゴをトラックに400個積み上げる作業負担を大きく軽減することに成功した特許技術です。現在、宮崎県の養鶏場からも問い合わせをいただいています。

家畜の敷き床に使用されるオガクズは、林業と畜産業の盛んな東北では多く使われております。しかし、畜舎はダンプアップできない場所も多く、その場合、人力で降ろしています。

「オガクズ排出装置」は、大量のオガクズをスムーズに押し出し、省力化に貢献できます。



後部に取り付けた「チキンリフター」が、膨大な数のカゴ積み作業の負担を軽減



大量かつ重たいオガクズをダンプアップせずに、スムーズに押し出す機構を考案

— 御社の経営方針は？

トラックの架装という制約は設けずに、動くものすべてに関わるモノ作りをしていきます。

油圧や電気を利用することで、人手不足解消の手助けができる仕事がまだまだ多いと思います。弊社の技術とアイデアで、世の中の役に立っていききたいと思います。

人

— 御社の特徴は？

地元での採用がほとんどで、平均年齢が働き盛りの38歳です。ベテランから20代後半までバランス良く構成されています。



— 次世代の教育について

モノ作りの基本となる溶接技術の向上のため、メーカー主催の講習会に積極的に参加させています。ステンレスやアルミ溶接に適したTIG(タングステン)溶接は、講習会から帰ってくると、見違えるほどにレベルが上がってきます。

また「失敗を恐れない」ということを大事にしています。一品一葉の製

品づくりでは、思った通りにできないことも多々あり、その失敗を糧にして、新しい試みにチャレンジしてほしいと思います。



施工の簡略化と軽量化を実現する樹脂製継手

伸工貿易(株)

東京の大学でインドネシア語を専攻、語学力を生かして生ゴム貿易会社に勤務していた先代社長は合成ゴムのパイオニアである米国ファイアストーン社の日本での販売権の取得に成功する。しかし、その勤務先が倒産してしまい、ファイアストーン社との取引を継続するために自ら立ち上げた貿易会社が、1966年創業の伸工貿易(株)である。

わずかな資本金しかない中、先代社長は熱意だけで銀行を説得し、ついに信用状を取りつける。大口取引が可能になり、合成ゴムを輸入販売する会社として動き出し始めた。

米国へも頻繁に通い、信頼関係が濃密になるにつれ、現地で様々な企業が紹介されるようになる。その中の企業が作るトレーラ連結用のエアカップリングに着目し、日本での販売代理店となり、トラック・トレーラ業界に参入した。

1971年、米国のHollandHitch社と合併会社日本ホルンブを設立し、輸入販売に加え、日本国内でHolland社のカプラをライセンス製造し、その部品を海外に輸出する事業も開始した。

さらに電装系のコネクタの輸入販売も開始し、トレーラを「つなぐ」商材のラインナップを揃え、メーカーで内製していたハーネスの製造も開始し、事業を拡大していった。

人と情報が集中する東京渋谷の立地を生かし、卓越したコミュニケーション能力で人脈を広げ、国内の様々な企業から受ける相談を、海外の製品や技術で解決する企業としてのポジションを確立していく。米国だけではなく欧州製品の輸入も行い、取り扱う商材を増やしていった。

インターネットの普及とともに、海外との直接取引が盛んになり、顧客が離れた時期もあったが、海外取引の豊富な経験を持つ伸工貿易(株)に任せておいた方がスムーズだったことを再認識して、多くの顧客が戻ってきたという。



川上 太志
取締役 営業部長

野澤 拓
代表取締役

田辺 悟
営業部 部長

エア・ブレーキ配管用樹脂製継手

伸工貿易(株)が扱うエア・ブレーキ用配管継手「ABCカップリング」は、老舗部品メーカーKongsberg社(ノルウェー)が開発した施工性と軽量化に優れた部品である。

配管継手はエア・ブレーキ内の高い圧力を保持するため、従来は金属部品で作られていたが、部品の樹脂化を進めている欧州で開発された「ABCカップリング」は、樹脂製で軽量化に貢献するだけでなく、簡単な組み立てを実現する「イージーアセンブル」を特徴としている。



器具と繋げる上部の金属以外は、樹脂素材である

工具を使わずに、手でカチッと音が鳴るまで嵌め込むだけで、どんなに引っ張っても絶対に抜けない継手となる。しかし専用工具を使えば容易に取り外すことができるので、取付間違いや仕様変更にも柔軟に対応する。様々な形のパーツの組み合わせで、自由な配管を構築することも簡単にできる。またエアが漏れている場合には笛のような音が鳴る仕組みがあり、安全チェックにも配慮されている。

トラックへのトライアル・インストレーション(搭載テスト)

“一度使うと金属には戻れない”との好評価を得ている製品だが、現在はトレーラでの採用が主流となっている。

トラックへの普及を目指す伸工貿易(株)は、ノルウェーの技術者を呼び、日本製完成車のトラックのエア・ブレーキ配管継手を、後から交換できる箇所だけ「ABCカップリング」に交換して重量を計測するテストを昨年実行した。

その結果、継手すべてを交換していない状態においても、50%以上軽量化の実現を証明できた。施工の容易さに加え、軽量化への確かな効果も強くアピールしていく。

伸工貿易(株) 代表取締役 野澤 拓

貿易を通じて世界中から良い製品を輸入し、各種産業界に貢献し、その発展を伸ばしていきたい。

【本社】〒150-0002 東京都渋谷区渋谷1丁目9番8号
朝日生命宮益坂ビル8階 Tel: 03-5468-6133
<http://www.shinkoboeki.co.jp/>



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。

高級感を生み出すエンボスモケットで挑戦

(株)東名

(株)東名は、女性用下着を取り扱うボディファッション資材の総合商社であり、東名グループの中核企業である。

九州を中心に、北海道や関東に工場を持つグループ会社を有し、商社機能と資材メーカーとしての能力を併せ持ち、一貫した資材管理・生産を行っている。

素材開発に2年を費やす

自動車関連事業では、グループ会社が乗用車を対象としたシートカバーやフロアマット、ルーフラップ等の内外装ブランド「CABANA」を手がけてきた実績を持っている。

「CABANA」製品はカー用品店では買うことができない。正規ディーラーが取り扱う純正オプション品として販売されている。純正オプションとして取り扱われるには、高い「安全性」を担保しなければならない。

そのため製品開発では「安全性」が最優先され、内外装に使う生地においては難燃性、不燃性、耐候性の過酷なテストを繰り返して行った。人の肌に直接触れる下着を扱う東名グループの安全に対するセンスはとてもしビアである。

こうして乗用車での使用に耐えられる素材の開発には、2年近くの歳月がかかった。はじめに「安全」ありきで作られた「CABANA」ブランドは、優れたデザイン性ととも自動車メーカーとディーラーの信頼を得ることができたのだ。

バスへの挑戦

2015年頃、海外製のバスの内装コーディネートに依頼が舞い込んでくる。半年をかけてデザインと安全性を両立した企画を提案、現地でバスへの施工も行い、高い評価を得ることができた。これを機会に車輛事業部を設立、日本国内のバスに(株)東名ならではの提案をする挑戦が始まる。

乗用車で培ってきたノウハウを生かした素材開発と合わせて、バスメーカーやバス事業者へのヒアリングを続け、求められる素材やデザインについて研究を進めていった。

エンボスモケット

モケットとは織機によって編み出されるパイル織物で、肌触りのなめらかさ、美しい光沢、高い耐久性で、航空機・鉄道車両・高級乗用車の座席や、絨毯・椅子・ソファなどに使用される高級生地である。

毛足を長くし厚みを増せば、フカフカ感で快適な座り心地を提供できるが、商用バスでは重量をできるだけ軽くすることも重要になってくる。質感と重量のベストな組み合わせを見つけ出すため、工場の織機の横に張り付いて、出てくる生地を確認しては微調整する作業を繰り返した。

さらに高級感を生み出す大正ロマン風の深いエンボス加工が生地自体のなめらかな質感と合わせ、他には無いオリジナリティ

の高いモケット生地を作り上げることができた。

織機で製造するモケットは大量生産に向かないため、必然的にコストが高くなってしまふ。そこで製造直販という販売スタイルにすることで、高級生地を競合製品と同等の価格帯まで抑えることを可能にした。バス資材として難燃性JABIA登録もし、初めて営業のスタートラインに立った。

現物を持ち歩いての製品紹介は始まったばかりであるが、エンボスモケットの評価は概ね好評だ。しかし、採用への手応えは全くの未知数でもある。後発のチャレンジャーとして、新たな製品価値を訴求する挑戦は続く。

大正ロマン風の深いエンボス加工は明治大正の高級ソファをイメージさせる。



田中 克己
統括本部長

西 邦大
車輛事業部

(株)東名 代表取締役社長 安藤 宏

『高品質で付加価値のある商品』であり、同時に『安定した商品供給』をモットーとしております。

【本社】〒130-0473 東京都墨田区緑4-2-2
Tel : 03-3634-8655 <http://tomei-g.co.jp/>



車載用カメラは身近なところでは自動車の後退時にドライバーの死角となる部分をできるだけ解消し、交通事故防止を図るために開発され、装着が拡大されてきた。現在は、後退時に限らずドライバーを支援するため活用の範囲も広がってきている。今回は、これまでの車載カメラ活用の状況と今後の動向について報告する。

Q1 車載カメラはいつ頃から使われるようになったの？

車載カメラは車両後退時の後方確認用のバックモニターとして利用されるようになったのが始まりで、1990年代初めに実用化された。また、ドライブレコーダーとしては、事故前後の車両の情報を記録することを目的に、2003年頃小型の映像記録型ドライブレコーダーが実用化され、業務用車両を主体に搭載され現在に至っている。このように車載カメラは、バックモニターとして利用されるようになってから間もなく30年になろうとしている。



初めてバックモニターが装着された
初代トヨタセルシオ
【出典：トヨタ自動車(株)ホームページ】

Q2 車載カメラの構造は？

現在主に車載カメラは、モニターに映し人間が確認したり、映した情報を電子データ化するため、カメラのイメージセンサーとしてCCDセンサーまたはCMOSセンサーのどちらかが使用されている。

CMOSセンサーはイメージセンサーであるが半導体の一種である点がCCDセンサーとは異なり、また、ピクセルで受け取った光を電気信号に変換するしくみも異なっている。なお、両センサーの主な特徴は表のとおりである。

	CCD センサー	CMOSセンサー
画質	○	△ ※現在ではCMOSでも高画質
高感度性能	○	△ ※現在ではCMOSでも向上
消費電力	多い	少ない
コスト	高い	安い
読み出しスピード	遅い	速い
製造や組み込み	難しい	容易

CCD：charge coupled device 電荷結合素子
CMOS：complementary metal-oxide semiconductor 相補性金属酸化膜半導体

【出典：TDK(株)ホームページ】

Q3 車載カメラシステムはどのように区分されるの？

現在の車載カメラの製品は、システムにより4つに区分することができる。

主な製品	概要
①Drive Recorder(DVR)	主として交通事故時に映像などを記録することを目的としている。
②View Camera	車外の情報を取得し、画像としてディスプレイに表示するために使用されるカメラ。
Single View Unit	1台のカメラで車外の特定の方向の情報を取得し、ディスプレイに表示するために使用されるカメラ。Rear View Cameraに代表される。
Surround View System	車両の異なる場所に搭載される複数台のカメラから取得される複数方向の画像情報を処理し、車両周辺の全方位俯瞰画像の表示を行うシステム。
③Sensing Camera	車外・車内の情報を検知して、その情報を分析し、ドライバーや自動制御を行うために使用されるカメラ。
Monocular Camera	1つのレンズユニットで構成される単眼カメラ(CCD/CMOSカメラ)で、主として前方センシング向けに広く使用されている。
Stereo Camera	通常、2つのレンズユニットから構成されたカメラで、視差により対象の奥行き方向の情報を活用することができるため、単眼カメラに比べ、距離精度に優れている。
IR Camera	近・遠赤外線カメラを用いた車載用センシングカメラシステム。主に Night Vision/Night Sensing System に使用されている。
In Cabin Camera	赤外線光源/※1NIR LED と組み合わせる使用 CCD/CMOS カメラ、もしくは※2ToF カメラで、ドライバーをセンシング対象として使用される。
One Module Fusion Camera	単眼カメラ+ミリ波レーダーまたは、単眼カメラ+レーザーレーダーをワンモジュール化した製品。
④View + Sensing Camera	View カメラにセンシング機能を付加したカメラ。

※1 NIR LED：近赤外LED ※2 ToF(Time of Flight)：距離画像センサで最もよく使われる方式。投射したレーザーが対象まで往復するのにかかる時間から、距離を計測する。

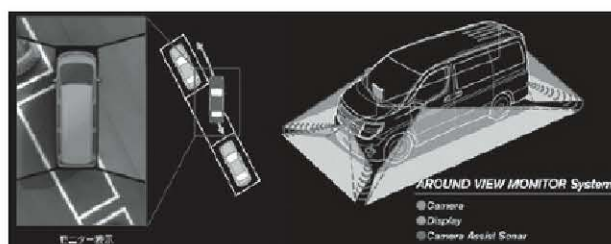
【出典：日経テクノロジー online】

Q4 車載カメラの活用は？

車載カメラはシステムでの区分概要に示すように、新たな安全性向上やお客様サービスの向上を図るために活用されるものと、これまで使用してきた部品・装置等の代替品として活用されるものなど、その範囲は拡大してきている。

① 車両周辺の安全確認

乗用車ではSurround View Systemの事例として、日産自動車(株)が開発した「AROUND VIEW MONITOR System」はドライバーが自車を空から見ているような視点で車両の周囲を確認することができる。更に、モニターにドライバーが気になる部位も合わせて映し出すことで安全性の向上を図っている。そして、鮮明度が高い映像を提供するためには、カメラの解像度向上が寄与している。



【出典：日産自動車(株)ホームページ】

② 後写鏡が「鏡」からモニターへ

後写鏡は、車内に設置されている「インナーミラー」と車外の左右に設置されている「アウターミラー」が車両後方の安全確認のために役立っている。昨年6月に国土交通省が道路運送車両の保安基準等の一部改正のなかで、バックミラー等に代わる「カメラモニタリングシステム」の基準を整備した。これは保安基準で設置が義務付けられている後写鏡に代えて、「間接視界に関する協定期則(第46号)」に定める画質、取付位置、表示時間(タイミング)、倍率(後写鏡の曲率に相当)及び個数(クラス毎の分類)の要件に適合するカメラモニタリングシステムを備えることができることとしたものである。

また、車内に設置されている「インナーミラー」でもカメラモニタリングシステムが導入されている。大型車両を車体架装した後は、キャブに標準で設置されているインナーミラーで車両後方を確認することは難しく、これを補うものとしてインナーミラー部分をディスプレイとし、カメラで撮影している車両後方映像を映すものである。現在市販されているものはカメラ等が故障した場合は画面が消えてしまうものが多い。一部、乗用車に装着されているもののなかには、カメラ等の故障時に鏡として使用できるものがある。

カメラモニタリングシステム(イメージ)



車室内(モニター部)

車外(カメラ部)

【出典：国土交通省ホームページ】

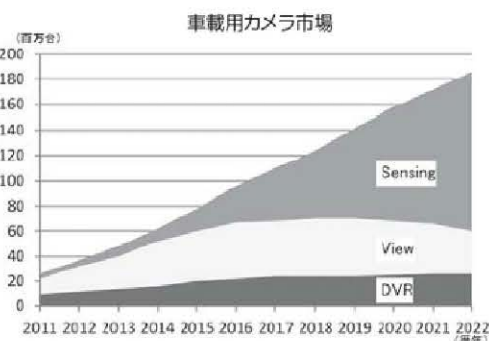
Q5 車載用カメラ市場の動向は？

現状の車載用カメラは、ドライバーがモニターに表示された画像をみて判断するビューカメラを中心に市場が形成されている。

今後は、*NCAPの走行支援のポイント対象となるアプリケーションの増加に対応して、前方のセンシングカメラの採用が急速に増加していくことが見込まれる。

そして、世界の車載用カメラ市場は、2014年約6,500万台規模が、2022年には、約1億9,000万台規模に拡大するものと予測されている。

※NCAP(New Car Assessment Programme): 米国で行われている自動車の安全性能試験



【出典：日経テクノロジー online】

Q6 働くクルマの対応は？

安全性向上に車載用カメラが果たす役割は、いわゆる自動運転の社会となっても高まっていくであろう。働くクルマは走る・曲がる・止まる、という自動車の基本機能に加え、動く機能の安全、安心の向上を図っていくことが重要である。ものを制御するという観点から、架装物に関するカメラ機能の活用を推進していくことが求められると思う。

働くクルマたち

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

第18回目として、車いす利用者が乗車するための機構を搭載した「車いす移動車」を紹介する。



第18回：車いす移動車

車いす移動車は、車いすに乗ったまま車両に乗車し、車いすを固定した後にそのまま走行する車です。車いす利用者が乗車するためのリフトあるいはスロープ、車いすを固定するための固定(固縛)装置、専用シートベルトが主な装備です。

車いす移動車には、個人用のものと、医療機関や介護施設等で業務用として使われるものがあります。

車いす移動車の歴史

1975年頃から車いす移動車が生産されるようになり、リフター等の車いすの乗降装置を取り付け、車いすのまま車内に乗り込むことのできる車両が、1977年の第22回東京モーターショーに展示されました。当初は一部の医療機関や介護施設で利用されていました。

1980年代になり、医療機関や介護施設に加えて、個人使用向けの車いす移動車のニーズも大きくなり、当会会員各社でも車いす移動車の開発・生産が拡がりました。1990年代には需要も増大し、当会会員各社から様々なバリエーションの車いす移動車が出荷されてきました。



1980年代のリフトバス
(定員9人 内車いす4台)
(資料提供：株式会社三車体製作所)



第22回(1977年)東京モーターショー出展：キャラバン(E20型)リフトタイプ車両
(資料提供：株式会社オーテックジャパン)

車いす移動車の種類

リフトタイプの「車いす移動車」の特徴

リフト上に車いす利用者が乗り、リフトが上昇、車内に引き込まれることでクルマに乗り込むタイプのものです。

普通車では、車いす利用者が1名～4名まで乗車でき、最大10名が乗車可能なバンベースのものや、乗用車ベースで車いす利用者1名を含む6名乗りがあります。

バンベースはストレッチャーを搭載することが前提とされており、車いすとの同乗が可能なのもあります。

リフトが車内床面の上に設置されるため、室内高さのない車ですと頭がルーフに干渉する可能性があるためルーフの高い車に設定されています。バンベースは医療機関や福祉施設の送迎車として多く使われていますが、乗用車ベースは家庭で使用されています。

また、マイクロバス、中型バスをベースとした車いす移動車もあり、車いすが2台から最大8台まで搭載が可能です。このため、特別支援学校の送迎用、老人保健施設、特別養護老人ホーム、障がい者施設等で使用されています。

平らなリフトに乗って、そのまま上昇、車内に乗り込むことができるため、身体への負担が少ないというメリットがあります。

スロープタイプの「車いす移動車」の特徴

スロープを通じて車いす利用者が車内に乗り込むタイプのものです。

普通乗用車で車いす利用者2名を含む5名乗り、1名を含む4名～8名乗り、軽自動車では車いす利用者1名を含む3名～4名乗りと色々な種類があります。また、ストレッチャーを搭載できるものもあります。

大きな車いすでも乗車できるように、床を掘り込んだ低床のものが多く、スロープ面との連続性のため、車内後部の床がやや後傾しているものが多くなっています。

家庭用としての用途を踏まえて、車いす利用者が乗車されないときは折りたたみシートが展開され通常のシートとなるものが多く、3ナンバー、5ナンバーの乗用車として登録されます。

スロープが地面に設置しているため安心感があるというメリットがあります。

リフトタイプ

乗用車ベース



資料提供：株式会社オーテックジャパン

マイクロバスベース



資料提供：中京車体工業㈱

スロープタイプ

乗用車ベース



資料提供：株式会社オーテックジャパン

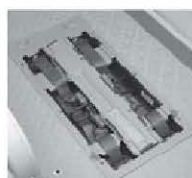
乗用車・バン(1BOX)ベースの車いす移動車

資料提供：(株)オーテックジャパン

乗用車・バンの1BOX車をベースとしているものに加えて、コンパクトな軽自動車をベースとしているものあり、様々な用途に対応しています。また、車いすの搭載方法も、リフト式、スロープ式から選べるものとしています。



リフト式：車いす2台仕様(ストレッチャー搭載可)



車いす固定装置



車いす固定方法



車いす固定状態



スロープ式：車いす2台仕様(ストレッチャー搭載可)



車いす固定装置



車いす固定状態



軽スロープ式：車いす1台仕様

バス(マイクロ・中型)ベースの車いす移動車

資料提供：中京車体工業(株)

<マイクロバスベース>

特別支援学校の送迎用、老人保健施設、特別養護老人ホーム、障がい者施設等で使用。車いす2台から最大8台まで搭載可能。車いす固定装置はワイヤー式とベルト式のいずれかを採用。



ワイヤー式の固定装置
(車いす5台仕様)



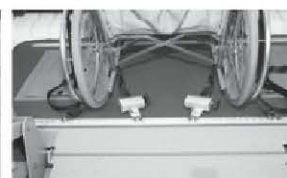
車いす固定状態
(ワイヤー式)

<中型バスベース>

使用されているところはマイクロバスベースと同様。リフトを車両側面に取り付け。写真の車両は車いす6台仕様で、固定方法はベルト式を採用。



ベルト式の固定装置
(車いす6台仕様)



車いす固定状態
(ベルト式)

<車いす移動車の車体工業会会員の生産実績>

(台)

2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
6,380	7,557	7,195	6,136	5,415



10年間の思い出

㈱トーヨートレーラー 資材・通関部 平井 雄二

「水もってこい!」グラウンドに大きな声が響き渡る。

皆が見守る中、水を口に含み負傷した体に鞭を打ち、再び立ち上がり試合を続行する。

ラグビーではよく見るシーンだ。

私は高校からラグビーを始めました。初めての試合は入部1か月後で、開始早々タックルに入り相手の膝が鼻に当たり鼻血が出たのを鮮明に覚えています。

試合では、体にたくさんの擦り傷をつくります。

次の日も練習や試合で新しい傷をつくるので大きなケガをしない限り、特に手当はせず、洗うだけです。そのため家の布団は血の跡がたくさんつき、母によく怒られました。

ラグビーは15人1チームで行う競技ですが、タックルされるのはボールを持っている人だけです。

ラグビーはボールを前にパスはできないので、自分がボールを持てば味方は全員、自分より後ろに行きます。

つまり、自分がボールを持てばチームの1番先頭になり、15人の相手がボールを奪いに来る。

相手にタックルされても倒れずに1歩でも少しでも多く前に進む。その積み重ねが得点につながります。

私はラグビーこそ最高の球技だと思います。

ケガを恐れずに1歩でも多く前に進もうとする想いは、14人の仲間が後ろから守ってくれるからです。



高校生の時
(ボールを持っているのが筆者)



現在のチーム(後列右から9番目が筆者)

痛くても、苦しくても、体に鞭を打って立ち上がり試合を続ける選手の気持ちはラグビーをやってみないとわからないかもしれません。

私がラグビーが好きでやめられない理由は、この気持ちがずっと残っているからです。

私の体には、骨折して曲がったままの小指や手術の跡など、たくさんの思い出が傷として残っています。

今でも週に1度の練習を楽しみにしています。

私は、そんなラグビーを始めて今年で10年目を迎えました。

念願の柴犬との生活

㈱瑞穂 営業部 鈴木 治康

私は㈱瑞穂 埼玉工場に勤務する営業部の鈴木と申します。元々動物好きな性格で、色々な動物を飼ってきましたが、ついに念願叶って柴犬との生活をスタートさせることができました。

柴犬はショップで購入すれば10万円近くする、決して安い物ではありませんが、運良く知り合いのブリーダーの方から譲っていただけることになったこともあり、共に生活していくことになったのです。

我が家に来た当初は、可愛さもあり、しつけをするのがどうしても後回しになってしま



相棒のナナ

い、やりたい放題のわがまま犬となっていました。ブリーダーの方から『子犬のうちにしつけをしておかないと後で大変だよ』との助言をもらったこともあり、嫌がる姿に心の中で謝りながらも、しっかりとしつけをしてきました。

その甲斐あってか、今では『お手・お座り・待て』の、一通り

の動作はできるようになり、散歩に出かけても、しっかりと私の横を私のペースで歩いてくれるようになりました。

私は営業という職種ということもあり、お客様から色々相談を受けたり、時には不具合の対応に出向いたり、肉体的にも精神的にも楽な仕事ではありませんが、毎朝私の暮らす秩父の山々を眺めながら新鮮な空気を沢山吸って、愛犬ナナとの日課である朝の散歩で気分をリフレッシュすることが、私の一番の気分転換になっています。

同時に私はどちらかというとメタボ傾向で、日中は車での移動が中心なので運動をする機会が少なかったのですが、朝の散歩のおかげで少しですが運動の習慣が身に付き、健康にも気を付けることができていくような気がします。

そして日頃なかなか会話をする時間がとれない子供とのコミュニケーションも、愛犬ナナとの散歩がとても役立っていて、学校での出来事など、散歩しながら子供と会話するのも、私の楽しみのひとつとなっています。

これからも家族の絆を繋ぐ一員として、可愛がっていきたいと思っています。



毎朝の日課

野鳥に魅せられて

ロンシール工業株 開発営業部 寺井 雅俊

私は野鳥が好きでバードウォッチングを趣味としていますが、皆さんは野鳥と聞くとどんな鳥を思い浮かべますか？

お馴染みのスズメやカラス、渡り鳥のツバメ、鳴き声で有名なウグイスでしょうか。

意外なことにウグイスは鶯色をしていません。実は灰褐色です。春の繁殖期にあの鳴き声をするだけで、普段はジジッと小さな声で鳴いています。

では、春に梅の花に来る鶯色の鳥は何かというと、メジロという別の鳥です。色と鳥名の間に誤解が定着してしまったんですね。

ところで、私がバードウォッチングをするようになったの

は、週末のサイクリングで見かけたカワセミでした。

子供の頃に小鳥を飼っていたことから鳥好きになり、また、社会人になってからは、白鳥やカモに餌をあげながらサイクリングをしていました。その時、たまたま見かけたカワセミの美しさや可愛らしさ、水中に飛び込んで餌を獲る姿に夢中になり、それをきっかけに、カメラで撮影するようになりました。



カワセミ

野鳥自身の美しい姿を撮るのもよいのですが、私が一番好きなのは、羽ばたいている一瞬や小魚や虫などを捕えた瞬間などの躍動感・生命感のある写真を撮ることです。



蛾を咥えたキビタキ

ただ、躍動感を出すために待ち伏せ撮影を行おうとして、迷彩服を着込み軽い熱中症になったり、迷鳥のヤツガシラが来たと聞いて電車を乗り継いで行ったところ、三日前にいなくなっていたりと、良い写真撮ろうとして自分が迷走していると感じることもしばしばあります。

サイクリングによる適度な運動、自然の中で野鳥が現れるのをのんびり待つ時間、日々の仕事から解放されて心身ともにリフレッシュされるひとは、私にとってとても貴重なものです。

バードウォッチングの効能はリラックス、リフレッシュなので、あまり無理をせず、これからもベストショットを増やしていきたいと思っています。



筆者

東プレ(株)
技術部
こんどう ゆう た
近藤 祐太さん



(株)浜名ワークス
特装営業部
なかむら しのぶ
中村 忍さん



現場の作業者の
声を聴くとやりがい
を感じます。

担当した車両が
走っている姿を見る
と嬉しいです。

Q1 どんなお仕事ですか。

冷凍車の生産技術を担当しています。生産技術として冷凍車をより高品質に、より低コストに生産できる生産体制の実現を目指しています。そのために、新規設備の導入、治具の設計、工程計画の作成、現行生産ラインの諸問題対応等の業務を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

小さな治具でも、自分の考えたものが現場で使用されているのを見た時や、自分が提案したことで、現場の作業員から、「作業が楽になった」と言ってもらえたときに、やりがいを感じます。

Q3 仕事でつらいこと

新規設備導入時は、設備の導入～トライまでを行い、想定外のトラブルに対しても臨機応変に対応し、計画から遅れないように調整しなければいけないので忙しくなります。しかし、新規設備が稼働する瞬間を見たときは、何ものにも代えがたい達成感を得ることができます。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

冷凍車の新工場建設に立ち会うことができたことです。様々な部署や外部メーカーと打ち合わせを重ね、意見がぶつかることもありましたが、最終的には全員一丸となり、新工場建設をやり遂げることができました。

Q5 御社のPRをしてください！

東プレの冷凍車は、コンテナと冷凍装置を一貫生産しておりますので、お客様のより細かなニーズに対応した冷凍車を提供することができます。高品質・高性能な冷凍車を目指して社員一丸となって取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

Q1 どんなお仕事ですか。

弊社では、トラックのボデーや乗用車を積載する、車両運搬車を製造しています。私は、車両運搬車の営業を担当しています。お客様によって積載する車両が違い、1台1台の仕様が異なるため、経験が必要などもあり難しい面もありますが、その分やりがいのある仕事です。お客様の要望を製品として提供することを、日頃から心がけています。

Q2 仕事で楽しいときは

自分が担当したお客様の車両が実際に走っている姿を見ると、うれしく感じます。また、多くのお客様と接する機会があり、いろいろな話を聞けて楽しいです。

Q3 仕事でつらいこと

お客様が全国にいらっしゃるの、遠方への出張が多く、移動が大変です。普段、私用ではあまり行けないところにも行けるので、その点においては少し楽しみもあるのですが、体はやっぱりつらいです。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

入社して5年目になりますが、初めて打合せから納車まで担当したお客様の車両は今でも覚えています。納車する時はとても緊張しましたが、お客様からお礼の言葉をいただいたときは、とてもうれしかったです。

Q5 御社のPRをしてください！

一台入魂を目標に、お客様に感動を与えられる製品を造るよう従業員一丸となって頑張っています。これからも私たち浜名ワークスは、お客様にとって価値ある製品・サービスを提供することを常に追及し、お客様から愛される企業になれるよう努力していきます。

2017年1月～6月 会員生産状況概要

① 合計

- ・ 1月～6月の累計台数は前年比9.3%増と、2014年以来3年ぶりに前年超え
- ・ 乗用・小型商用・軽の委託生産車及び特装車、バン、トレーラが前年超えとなったため

② 非量産車

- ・ 1月～6月の累計台数は前年比7.9%増と2015年以降2年ぶりに前年超え
- ・ 特装車、平ボデートラック、バン、トレーラ、大・中型バスが前年超えとなったため

③ 特装車

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比6.7%増と2015年以降2年ぶりに前年超え。2015年7月より18か月連続して前年割れであったが、輸送系の復調により本年1月から6か月連続で前年超え
- ・ リヤダンプ車等輸送系は6か月連続で、高所作業車等作業系は12か月連続で前年超え

④ 特種車

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比2.0%減。6月は2か月連続で前年割れ
- ・ 量産系は警察車両が減少したため、同2.1%減。本年3月以降は3か月連続で前年超えであったが、6月は4か月ぶりに前年割れ。非量産系は同1.4%減。本年5月より2か月連続で前年割れ

⑤ 平ボデートラック(除 シャシメーカー標準トラック)

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比6.4%増と2015年以来2年ぶりに前年超え
- ・ 大型が減少。中型と小型・軽は増加。普通あり、深あり、車両運搬車(1台積)が増加

⑥ バン

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比10%増。2015年に対しては同24%増と大幅に増加
- ・ 大型、中型、小型・軽のいずれも前年超え。ドライバン・冷凍車・ウィングの全車型が前年超え

⑦ トレーラ

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比4.0%増。本年2月以降4月まで減少が続いたが、5月は4か月ぶりに前年超えとなったものの6月は再び前年割れ
- ・ 車種別では、主力のコンテナが同5%増、バンが同10%増

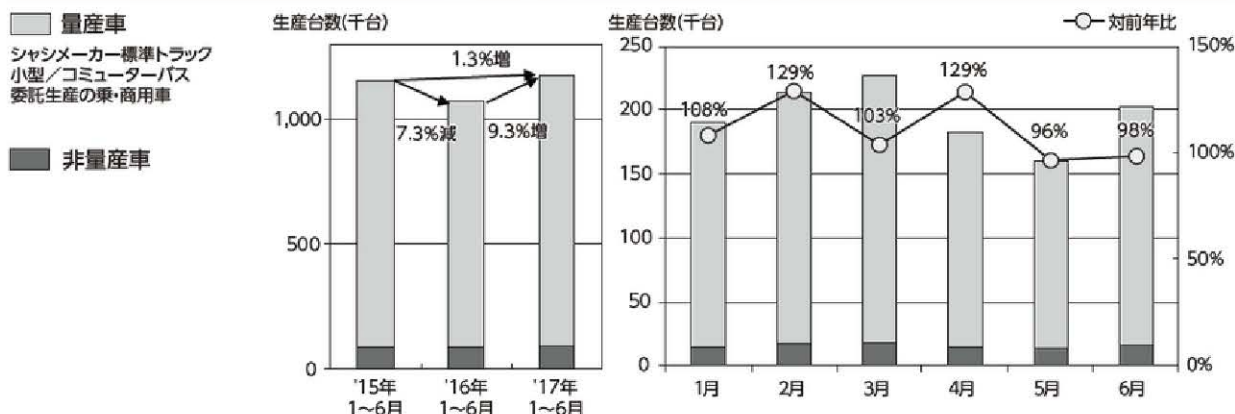
⑧ 大・中型バス

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比21%増、2015年に対しては同51%増と大幅に増加。本年4月より3か月連続で前年超え
- ・ 訪日外国人旅行者数の増加や、新運賃制度によるバス事業者収益の改善等により観光バスだけでなく路線バスも好調

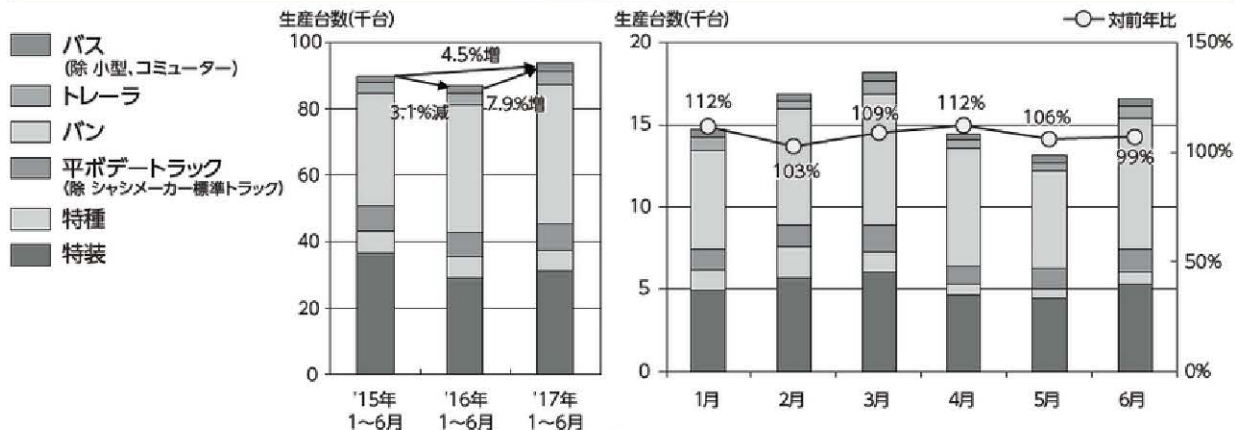
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比11%増。国内向けは同13%増、輸出向けも同9%増

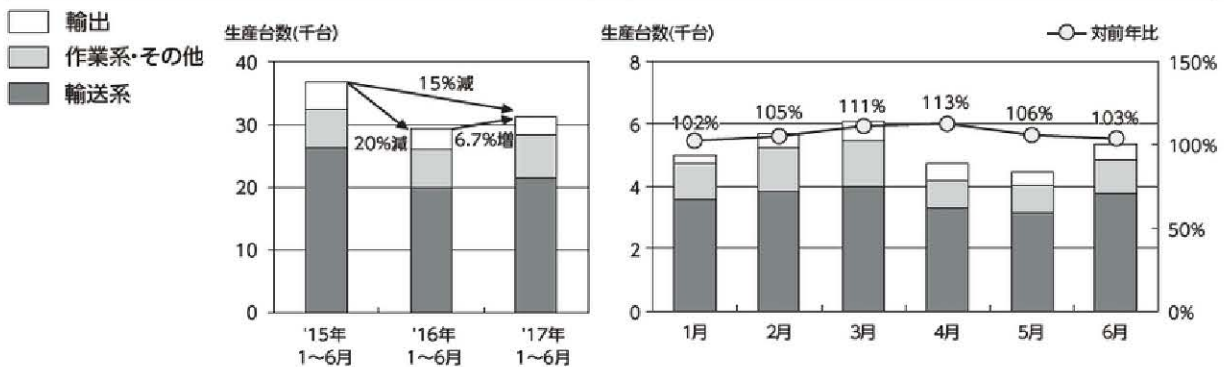
合計 (非量産車+量産車)



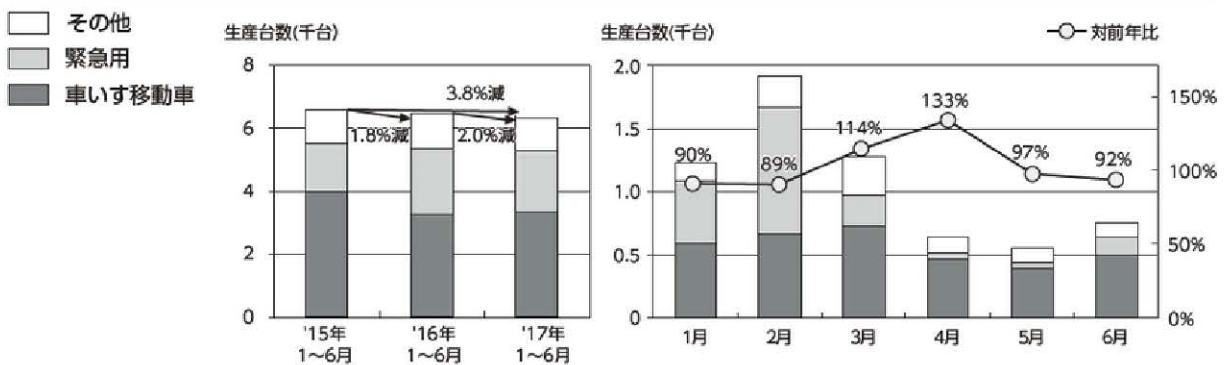
非量産車合計



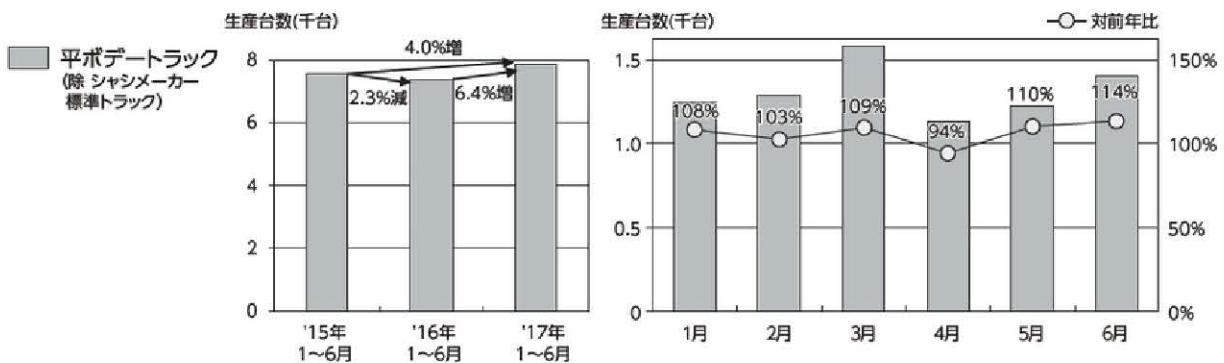
特装車



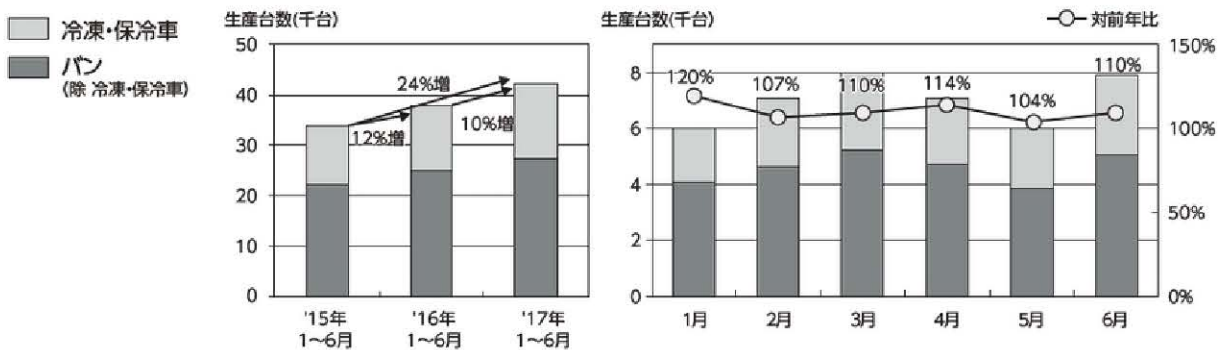
特種車



平ボデートラック

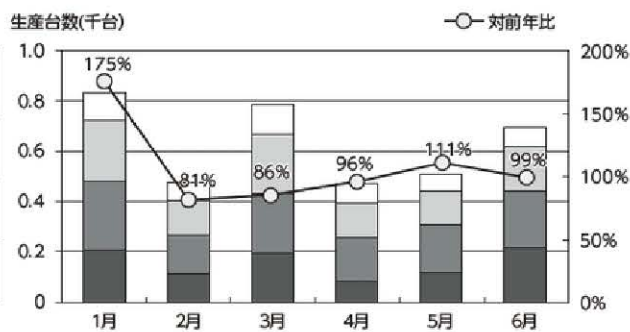
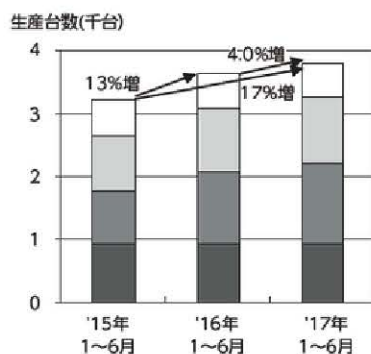


バン



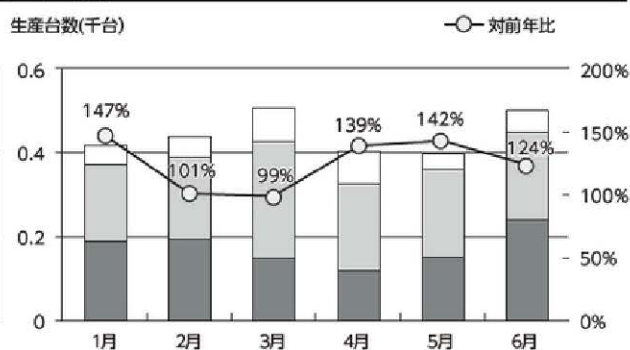
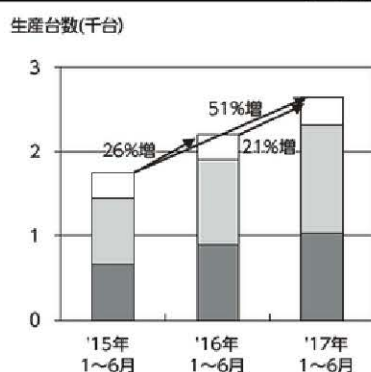
トレーラ

- その他特装系
 ■ コンテナ
 ■ パン
 ■ 平床・低床



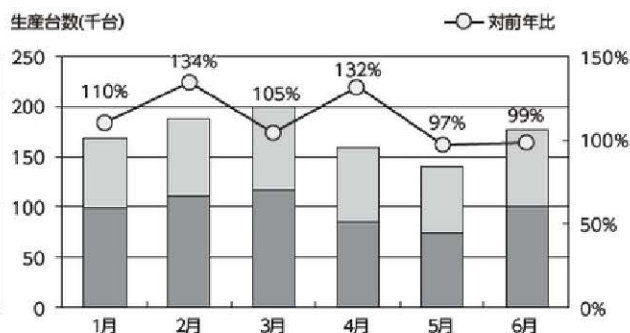
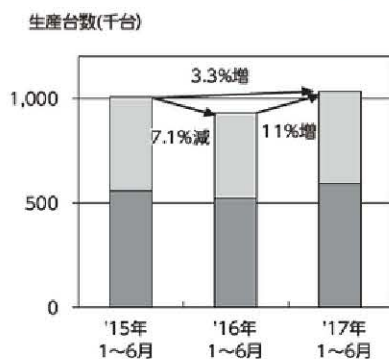
大中型バス

- 自家用
 ■ 観光
 ■ 路線



小型車 (委託生産の乗・商用車)

- 輸出
 ■ 国内



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伴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>





編集後記

いつの間にか朝晩の虫の声が高くなってきた。季節は確実に進み秋を感じる今日この頃である。

ところで今年の夏はどうだったのか。いや、梅雨はどうであったのか。季節が確実に進んでいるにもかかわらず、多くの地域で実感できなかったのではないだろうか。気象庁が公表している梅雨明け速報値では、北陸、東南北部、東北北部が平年差で5日から9日遅かったとあり、その他地域は概ね平年並みとのこと。ただし、7月下旬から8月にかけての天気を振り返ってみると梅雨明けの発表に違和感を抱いていた。そうしたところ、9月に入り気象庁が東南北部、東北北部の、梅雨明けは特定できなかったとの発表を耳にし、妙に納得してしまった。

梅雨は恵みの雨と言われるが、最近の線状降水帯なるものによる豪雨は自然の厳しさを教えてくれているようだ。地球規模での年間降水量はほぼ一定で、恵みの雨とすることができるのは日本の四季によるものであり、様々なパランスがとれているからこそだと思う。

IoTが社会生活を更に便利なものにしていく時代であっても、そして更にその先の世界であっても人がコントロールできないことがある。そうした時には知恵を働かせ、自然の恵みに感謝する気持ちを忘れず取り組んでいくことが大事だ。これは人間だからこそできることで、未来につながる活動だと思う。間もなく秋霖、今度は恵みの雨を期待したい。

(吉田)

表紙写真について

**(株)オーティーエス製
精密機器運搬用クレーン付
平ボデー**

運送会社様と長年にわたり試行錯誤してきたクレーン付平ボデーです。ボデーサイズはなるべくコンパクトに抑え、低重心化することにより安定した走行性と高い利便性を実現しています。軽量化による燃費性能を考慮し、環境安全性にも優れています。



講演会のご案内

- ◆ 日 時 2017年10月12日(木) 14:30~16:00
- ◆ 場 所 日本自動車会館 くるまプラザ1・2・3会議室 東京都港区芝大門1-1-30
- ◆ 講演テーマ 「大型トラック・バスの市場動向と架装メーカーに望むこと(仮)」
講演者：三菱ふそうトラック・バス(株)
- ◆ 参 加 費 無料
- ◆ 申 込 み 当会ホームページに掲載する用紙、又は会員へメール配信する用紙にてお申し込みください。

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、自動車技術総合機構、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

車体NEWS

AUTUMN 2017 秋

広告掲載会社

日産車体株式会社……………表2
スリーエム ジャパン株式会社……………表3
損害保険ジャパン日本興亜株式会社……………表4

2017年9月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

TEL.03-3578-1681 FAX.03-3578-1684

発行人 吉田 量年

美しさと安全性の両立

Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

夜間や薄暮に多発するトラックなど大型車両の事故。車両の視認性低下が原因のひとつとなっています。夜間の事故防止には再帰反射材による車両マーキング(線状再帰反射材、輪郭再帰反射材、特徴等表示再帰反射材)が不可欠です。その効果は様々な研究報告により明らかになっています。

わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取付要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取付要件が規定されており、義務化された国もあります。スリーエムではこの基準に適合した(※Eマーク付)3M™ダイヤモンドグレード™コンスピクイティ反射シートと3M™反射シート680Eシリーズを提供しています。

また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、スコッチカル™フィルム、コントロールタック™プラスフィルムおよびグラフィックスを提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。

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



3M™ダイヤモンドグレード™
コンスピクイティ反射シート

3M™反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

コントロールタック™プラスフィルム

3M™ ダイヤモンドグレード™ コンスピクイティ反射シート

入射光を光源方向にまっすぐ戻す、再帰反射効果をもっ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

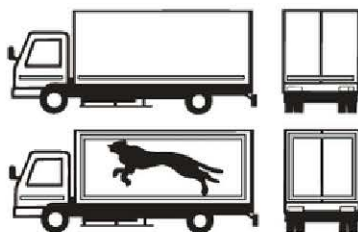
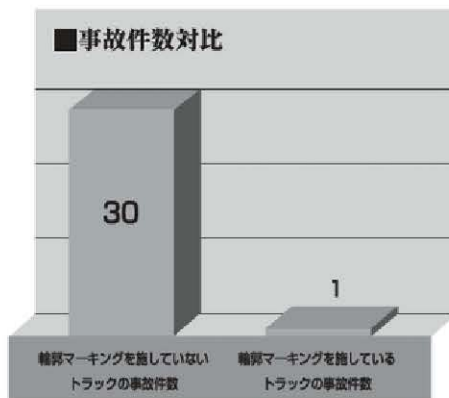
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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



※Eマークとは：国連の車両等の相互承認協定規則(CE)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>

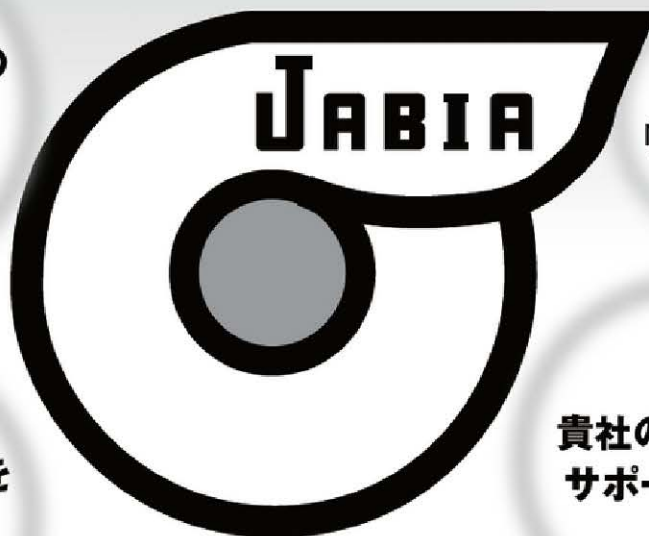
3M

生産物賠償責任保険

日本自動車車体工業会 団体PL保険制度

自動車メーカーだけではなく、
車体メーカー、部品メーカーも責任を問われる時代です。

車体工業会会員の
皆さまのための
専用の保険制度。



PL事故を
幅広く補償。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。

貴社のPL対策を
サポートします。

制度の趣旨

- (一社)日本自動車車体工業会の会員の皆さまのためのPL保険制度です。
- PL事故および架装等が原因で生じた賠償事故の損害に対応します。
車体工業会のスケールメリットを生かした制度で多くの会員の皆さまにご利用いただいております。
- この広告は概要を説明したものです。詳しい内容については、取扱代理店または損保ジャパン日本興亜営業店までお問い合わせください。

お問い合わせ先：〒160-8338 東京都新宿区西新宿1-26-1 損害保険ジャパン日本興亜株式会社 営業開発部第一課
TEL. 03-3349-3322 FAX. 03-6388-0155

取扱代理店：〒103-0004 東京都中央区東日本橋3丁目11番11号 東日本橋Y'sビル7F 株式会社ワイズマン 東京支店
TEL. 03-5623-6455 FAX. 03-5623-6488



損害保険ジャパン日本興亜株式会社

SJNK17-10159 2017/8/8