

車体

NEWS

AUTUMN 2018 秋

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	3
NEWS特集	
環境対応事例発表会	4
NEWS FLASH	
本部だより	9
部会だより	11
支部だより	13
官公庁だより	14
会員情報	18
月度活動状況	19
Net Work	
vol.92 機ケイエムオー	23
VOICE STAGE 81	
小松精線鋼	25
鋼デサン	26

そこが知りたい	
第38回「コネクテッドカー」とは?	27
働くクルマたち	
第22回「馬匹運搬車」	29
Coffee Break	31
我が社の元気人	33
DATA FLASH	
2018年1月～6月会員生産状況概要	34
編集後記	37

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



九州から、感動を世界へ。

九州のものづくり力を結集し、私たちは、
ラグジュアリーカー「レクサス」を生産しています。
たゆまぬ挑戦を通して技能を磨き、品質に一切妥協しない——。
これからも、世界中のお客様に感動をお届けします。



テクニカルセンター
(2016年3月竣工)

トヨタ自動車九州株式会社

〒823-0015 福岡県宮若市上有木1番地
<https://www.toyota-kyushu.com>



謹んで被災された皆様にお見舞い申し上げます

「平成30年北海道胆振東部地震」、「台風21号」、「平成30年7月豪雨」
並びに「大阪府北部を震源とする地震」により被災された皆様に、心から
お見舞い申し上げますとともに、一日も早い復旧・復興と皆様のご健康を
心よりお祈り申し上げます。

2018年9月
一般社団法人日本自動車車体工業会
会長 網岡 卓二

大変革期における 車体業界

副会長 加藤 幹章
新明和工業(株) 顧問



【地球環境の変化と日本のインフラ事情】

今夏、西日本で発生した50年に1度のレベルの記録的豪雨である「平成30年7月豪雨」による災害は、多くの家屋が流され、甚大な人的被害をもたらしました。また、もはや災害レベルとまで言われる熱中症による死者が続出した40℃を超える連日の猛暑など、地球温暖化の影響ともいえる天変地異がここ最近になって多く発生しています。こうした状況下では、被害を受けたインフラ設備を早期に復旧し、安定的に供給できるライフラインを復活することが重要になります。

加えて我が国のインフラ設備は、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合は加速度的に多くなると見込まれています。こうしたことから、今後老朽化するインフラ設備を戦略的に維持管理・更新することが求められています。人々の生活を支える社会インフラの再構築・整備・保守はますます重要となってくることが予想され、我々が生産する「働くクルマ」の活躍の場は、より広がってくると考えます。

【大変革期を迎えた自動車業界の動き】

この「働くクルマ」を作る車体業界と最も繋がりが強いのが自動車業界です。ご存知のとおり今この業界は世界的規模で100年に一度といわれる「大変革期」を迎えています。地球環境への世界的規制を踏まえた自動車の電動化が本格的に進行し、異業種ともいえるIT系企業が参入し、また「安全なクルマ」の実現を目指して技術開発競争が加速している自動運転など、まさに技術革新による大きな変化が起っています。

この自動車業界の革新は、我々車体業界へも大きな影響を与えています。最も大きな影響が、動力の電動化です。架装物がいかにして電気により十分な動力を得られるかというパワートレインの変革は、我々にとって非常に重要な課題となります。この課題の克服には、自動車業界側のバッテリー容量の増加や車体業界側の架装物の省電力化、両者の更なる重量軽減などの実現も必要です。非常にハードルの高い課題ですが、早急に実現できるよう全力で取り組んでいく必要があります。

さらに、自動運転化により車体の前後・左右に多くのセンサー・カメラが装備されるなど、より装備の複雑化も予想されます。こうしたことから車体架装技術の変革も求められることになってくると考えています。

【超高齢化社会を迎える日本の労働力】

製品の基盤技術の革新に取り組みながら、更なる課題にも取り組んでいかなければなりません。それが我が国の迎える超高齢化社会でも求められる「働くクルマ」の実現です。

労働者が減少し、また労働者の高齢化が進む中、我が国の労働力はますます減少の一途を辿っています。こうした中、労働力を維持するために高齢者や女性の活用がより求められるようになってきます。

このような動きを考えれば、これからの製品づくりには高齢者や女性に配慮した「やさしく安全な製品」の実現が必要不可欠です。架装物の自動化や操作の単純化はもちろんのこと、稼働中の架装物における事故・故障も事前に感知できる安全機能など、AI・IoT・CANなどの技術を駆使して架装物の高度化を進めていかなければなりません。さらに、そうした高性能な機能を維持するためには車体工業会の推進する「架装物安全点検制度」などをより充実させていくことも必要です。

また、ユーザー層の変化にも対応し、これまでの武骨で力強い製品イメージを刷新し、機能やデザインもより人にやさしい車体へと変革していくことで高齢者や女性にも受け入れられる製品に進化を遂げていかなければなりません。

【最後に】

車体業界を取り巻く環境は、技術の変革やニーズの変動、国際化の進む規制への対応など激しく変化しています。そうした動きに対応していくには困難な課題も乗り越えていかなければなりません。環境変化を的確にとらえ、自動車業界とも連携をとりながら、一致協力して各種課題に取り組んでいくことが肝心です。今後も車体業界の更なる発展のために、当会会員の皆様のこれまで以上のご支援・ご協力をどうぞよろしくお願いいたします。



環境対応事例発表会を開催

環境委員会(委員長・木村昌平・日産車体(株)取締役社長)では、7月12日にコンベンションホールAP浜松町にて「環境対応事例発表会」を2年ぶりに開催した。本年度は総勢95名が参加し、会員相互の環境技術情報共有化を図った。

吉田専務理事から「当会では、従来から環境対応の2本柱活動として『商用車架装物リサイクル』と『生産工程での環境負荷低減』について、関係団体や会員の皆様と連携を取りながら進めています。商用車架装物リサイクルでは、当会独自の「環境・新環境基準適合ラベル(通称ホワイトラベル・ゴールドラベル)」(2016年1月に「環境省のホームページ」へ登録)の更なる取得促進活動を、また生産工程では2016年度から産業廃棄物最終処分量の更なる削減を目的に、比較的排出量が多い会員より順次工場へ訪問し、会員と一緒に削減に向けた取組みをスタートさせ、皆様に喜ばれています。今年は排出量が中量の会員を対象に取り組んでいく計画で、また例年通り自主的な取組目標を掲げCO₂、VOC、産業廃棄物削減のフォローアップ調査を実施しています。今後も我々を取り巻く環境課題に、積極的、かつ確実に対応していきます。」との挨拶があった。

JTP特別講演

「商用車架装物適正処理の取組み」

一般社団法人日本トラック
リファインパーツ協会
代表理事
宮本 眞希 氏



1. はじめに

商用車架装物は2005年1月に施行された自動車リサイクル法の対象とはなっていないが、当協会は自主取組として、日本自動車工業会、日本自動車車体工業会とともに情報交換並びに情報共有しながら架装物のリサイクル・適正処理の推進に取り組んでいる。

2. 自主取組における架装物処理の現状

大型冷蔵冷凍車の適正処理作業内容についてキャブ付シャシと架装物との分離作業、機械や手作業による架装物

処理、素材別処理状況の実情を説明。実例として鉄・アルミ・プラスチック・木くずなど、どのような状態で出荷処理されているか、また作業時間の実態について説明を付け加えた。



パンボデー解体状態



木くず出荷状態



アルミ出荷状態

3. 3R向上への取組み

キャブ付シャシは自動車リサイクル法によるフロン・エアバッグ・ASRの適正処理と部品再販による「Reuse」、架装物は廃掃法の範疇による自主取組での適正処理を行っている。素材による「Recycle」もできる限り素材別に処理することによって価値の向上に努めている。

4. まとめ

電子制御化された次世代自動車や新素材を使用した架装物の普及によって、今後も各業界で情報交換を積極的に行って業界全体で取り組む3R最適化を進めて行きたい。

日産車体㈱の環境対応事例

住宅地に隣接する塗装工場の臭気対策方法のご紹介

車体工業会 環境委員会
工場環境分科会委員
日産車体㈱
車両生産技術部 担当
佐々木 栄也 氏



1. はじめに

本件工場周囲の再開発に伴い、周辺からの臭気リスクが高まることが予想され、塗装工場排気の臭気リスクを低減させる取組みが必要となった。



2. 現状調査

臭気リスク対策は塗装ブース排気の溶剤臭の影響が大

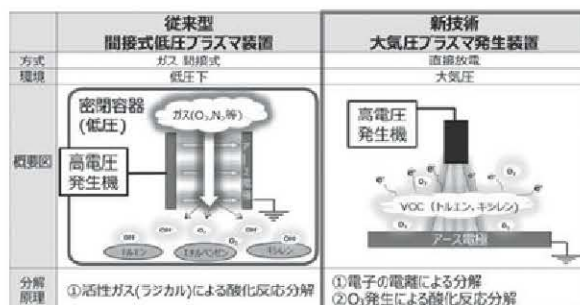
＜主要脱臭法の比較＞

	消臭散布法 (既存対応)	燃焼式脱臭法 (乾燥設備で採用)	プラズマ脱臭法
脱臭効率 (%)	40～80 バタツキあり	90	検証
使用 エネルギー	圧縮空気・水	電気・ガス・熱	電気
使用材料	薬液散布	—	—
特徴	マイクロバブルによるVOC吸着	燃焼反応による酸化分解	プラズマ反応による電気分解 ・オゾンによる酸化分解
評価	気流速度にムラ、コスト大	コスト大 (イニシャル、ランニング)	イニシャル、ランニング大幅削減 ・効果の実現性
反応	物理吸着	燃焼反応 $C_2H_5CH_3 + 9O_2 \rightarrow 7CO_2 + 4H_2O$	電気分解と酸化反応 $C_2H_5CH_3 + CO_2 \rightarrow CO_2 + H_2O + C_2H_4 + H_2O$

きいが、当時弊社で実施中の対策(消臭剤散布、燃焼式の脱臭方法)だけでは効果安定性とコスト的な課題があり、プラズマ脱臭装置の検討に着手した。

3. 技術革新

今回のプラズマ発生装置は、従来型と比較し静電塗装の電流コントロール制御を採用することにより、大気圧下で直接プラズマを照射することが可能になっている。



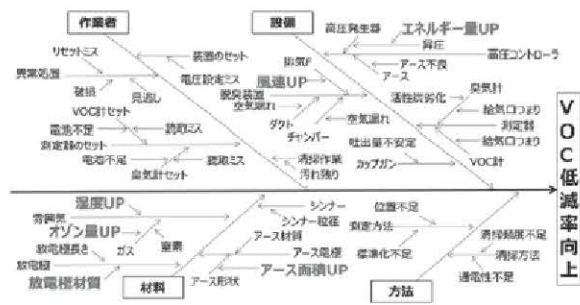
4. 検証

溶剤臭を低減させるための指標として臭気濃度とVOC濃度との相関を取り、低減目標を設定し、安全の確認を行った後、ラボ検証に入った。

まずラボ検証を行い、VOC濃度低減の実効効果検証後、実ラインでの検証を実施した。

実ライン検証はラボ検証結果から下記方策を追加した。

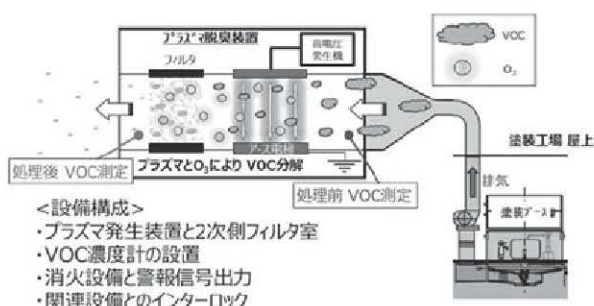
- ①アース電極の面積の拡大
- ②滞留構造採用と多段化による処理時間増
- ③電極間距離の最適化によりオゾン量増



要素	低減率向上	考察
エネルギー量UP(電流UP)	△	電流値UPしたがVOC濃度に変化はなかった。但し電極間距離変更なし
電極材質変更	×	変更効果なし(電流値変化なし)
時間(風速UP)	△	効果なし(現状可能10m/sec以下では効果なし)
アース面積UP	○	拡大可能な5倍まで実施
湿度UP	×	効果なし
オゾン量UP	○	高電圧雰囲気よりオゾンO ₃ が発生

5. 結果

事前検証をしっかりと行い、実際の設置を行ったため、目論見通りVOC濃度の低減と臭気目標を達成した。



6. 最後に

本設備は溶剤塗料で課題となる臭気とVOC削減に有効であると同時に消費電力が水系塗料と同等以下である。

溶剤塗料継続採用の選択肢が増えたと感じている。

トヨタ自動車九州(株)の環境対応事例

環境チャレンジ 『地球環境にやさしいクルマづくり』

車体工業会 環境委員会
工場環境分科会委員
トヨタ自動車九州(株)
環境プラント部 主幹
荒木 政昭 氏

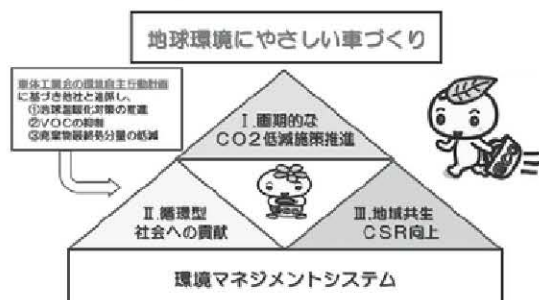


1. まえがき

当社の環境チャレンジについて報告する。トヨタグループの長期方針として、トヨタ環境チャレンジ2050があり、その中身は3つの「CO2ゼロチャレンジ」と3つの「プラスへのチャレンジ」からなっている。今回は「工場CO2ゼロチャレンジ」について紹介する。

【トヨタ自動車九州(株)の取組み】

環境方針



また、環境方針として車体工業会の環境自主行動計画に基づき、関係他社と連携しながら「3本柱」で推進している。

2. 工場CO2ゼロチャレンジ

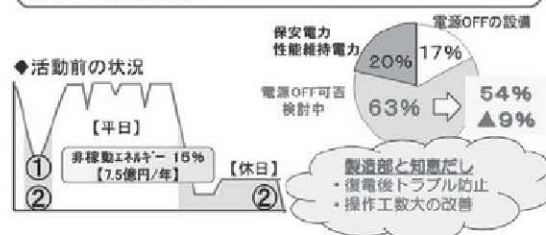
活動施策として、「①徹底した日常改善」「②革新技術の導入」「③原動力設備の改善」「④再エネ・水素の導入」の4本の柱で行っている。

①日常改善(小集団活動)

日常改善事例として、従業員の意識・風土づくりのため、非稼働エネルギーにターゲットを絞り、小集団活動で低減活動を行っている。

【事例1.非稼働エネルギー低減による風土づくり】

電力の見える化・ムダの共有化により各部の意識改革を進め、設備を改善することにより、終業時に電源OFFする仕組みを構築。



②革新技術/原動力改善

原動力の改善事例として、原動力の蒸気レス化、近接化、電化を行った。

宮田工場は南北に2kmと長く放熱ロスも多かったが、設備の老朽更新に併せて改善した。

【事例1：原動力の蒸気レス化、近接化・電化】



再エネ・水素の導入事例として、CO2フリーを目指して太陽光発電で水素を製造、貯蔵し、用途に水素フォークリフトへ供給する実証実験を行っている。

【事例2：水素社会実現に向けた取り組み】

日本初の『再エネ→水素製造→水素利用』構築（2017年度）
＜システムフロー＞



3. 最後に

当社は2050年工場CO₂ゼロに向かって、革新的な技術導入と再エネ拡大を図っていく。

昭和飛行機工業(株)の環境対応事例

当社におけるエコ活動の 取り組みについて

車体工業会 環境委員会
架装物リサイクル分科会委員
昭和飛行機工業(株)
環境安全管理室 室長
小山 覚 氏



1. まえがき

当社は、「環境にやさしいものづくりとサービスの提供を通じて地域社会に貢献する企業」をモットーに事業展開している。これに基づき実施しているエコ活動について報告する。

2. 環境に配慮した製品づくり

輸送コスト削減と環境負荷軽減を両立させた、超短尺型30KLタンクセミトレーラを開発。生産においては、上塗り塗料を環境対策型塗料に変更し、品質向上とともにコストダウンを達成した。



3. 設備の省エネルギー対策

事務所及び工場のLED照明への更新を計画的に実施。また脱臭装置の更新時に省エネ型の蓄熱式バーナーを採用し、更新前に比べガス使用量を約30%削減した。

従来の塗料	PRTR該当
キシレン	●
エチルベンゼン	●
酸化チタン	—
酢酸ブチル	—
酢酸イソブチル	—
トルエン	●
スチレン	●
メタクリル酸メチル	●

環境対応型塗料	PRTR該当
非結晶シリカ	—
二酸化チタン	—
オキシ水酸化鉄	—
酢酸ブチル	—
酢酸イソブチル	—
ピグメントグリーン7	—

4. PCB廃棄物の処理

大型の高圧変圧器から小型の蛍光灯安定器まで計画的に処理を進め、来年度中に全ての処理が完了する予定である。

5. 啓発活動

市内のクリーン活動等への積極的な参加やエコ検定受験の奨励により、社員の環境に対する意識向上を図っている。



6. 再生可能エネルギーの導入

昭島工場の7棟の建屋に太陽光パネルを設置し、年間一般家庭約240戸分を発電。発電量をリアルタイムで表示するモニターを設置し、従業員や地域の方々のエコ意識向上に寄与している。



熱還流率の向上による 環境負荷低減(PANECT)

車体工業会 環境委員会
工場環境分科会委員

日本トレックス(株)

執行役員

中川 友市 氏



1. まえがき

冷凍車は、断熱材にポリスチレンフォーム又はウレタンフォームの使用が一般的であるが、そのなか、当社は新製品として、2017年から次世代の車両用ウレタン断熱構造(商品名: PANECT)の冷凍車販売を開始した。今回はその特徴と、環境に与える影響について紹介する。



2. PANECTの新技术

① オープンフォーミング工法

上面開放状態の面材に上から原液を塗布し、発泡が始まってきたら、更に上からもう1枚の面材を蓋のように被せ、プレスし2つの面材がサンドイッチされ、断熱層を作り上げる。面材に連続して塗布するため完成したパネルの中に仕切りがなく、軽量化と高い断熱性能が得られる。また、製作時の初期劣化がほとんどなく、最初の断熱性能を長い期間維持することができる。

② バリオキャストシステム

原液に対する、触媒の量を連続的に変化させるシステムで、発泡の立ち上げを同時に行うことができ、より均一な断熱厚と品質確保が可能となった。

3. PANECTの特徴

- ① ウレタン断熱による高い断熱性能により、冷却時間(従来比25%短縮)が短縮できる。
- ② 外板(面材)を継ぐ構造を採用したことにより、面体の

国内初の新技术(ヨーロッパで最新の技術)
オープンフォーミング工法(OF工法) + バリオキャストシステム

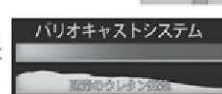
<オープンフォーミング工法>

上面開放状態の材料に上から灌状の断熱材を連続吐出した後、蓋をしてプレスする工法。製品の中仕切りを無くすることができ、軽量化・高断熱化が可能。



<バリオキャストシステム>

断熱材の発泡速度を触媒量で制御するシステム。発泡の立ち上げを同時に行うことで、前後均等に発泡させることが可能。



一般的に断熱材は成形後に空気に触れることで経時劣化が進みます。自社でウレタンフォーム成形と同時に面材付のパネルにすることで、初期経時劣化をゼロ化できます。

強度が増したことで、使用部材の軽量化が可能となり、大型トラックで100kg、トレーラで200kgの積載量が増加。また、自由にサイズを設定でき、小型から新規規格トレーラサイズまで対応可能である。小口配送から長距離輸送まで幅広く使用されている。

- ③ 断熱材であるウレタンフォームは第4世代となる発泡剤HFO(ハイドロフルオロオレフィン)を採用しており、地球温暖化係数(GWP)は1程度と、一般的に使用されているHFC(ハイドロフルオロカーボン)のわずか1000分の1に抑えられている。
- ④ 断熱材は自己接着力のあるウレタンフォームのため、従来のスチレンフォームでの接着材塗布は不要となり、大型トラックで55kg(当社比)の接着材が削減された。

4. PANECTの環境に与える影響

前述(PANECTの特徴)①、②は車両をご使用になる輸送事業者に対して、経費削減の効果として貢献。③については地球温暖化の抑制、④については、廃棄物削減に有益となる。

TREX 環境負荷低減への貢献 PANECT

1. 熱還流率向上による冷却時間短縮 従来比 25%短縮	➡	省エネルギー
2. 軽量化設計による輸送効率向上 大型トラック 積載量100kg増加	➡	省エネルギー
3. 地球温暖化係数の抑制 第4世代の発泡剤使用により 地球温暖化係数(GWP)が1未満 他の一般的発泡剤は700~1000	➡	地球温暖化 排出ガス抑制
4. 環境負荷化学物質の使用量抑制 PANECTは断熱パネル成形時 、接着剤(55kg)が不要	➡	環境負荷化学 物質の使用量 抑制

5. 最後に

当社はこれからも、環境への負荷低減を図り、地球環境と周辺地域の環境保全、及び資源の保護に取り組んでいく。

■「自動車点検基準改正に係るツールボックスの解釈等について」を当会ホームページで公開

中央技術委員会(委員長・加藤幹章・新明和工業(株)顧問)では、6月27日に国土交通省令の「自動車点検基準の改正」(詳細は官公庁だよりに掲載(P.14))により、法定点検項目となったツールボックスについて、該当する事例12品目と、該当しない事例7品目を当会ホームページで公開した。

【ツールボックスに該当する主な事例】



小物を収納するボックス



台車を格納するボックス

【ツールボックスに該当しない主な事例】



チェーン掛用フック



消火器受け

<詳細は以下を参照>

<http://www.jabia.or.jp/news/news.php?id=864>



■「管理・監督者層合同研修会」を開催

中央業務委員会(委員長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所会長)では、6月15日に12社21名が参加し、当会会議室で「管理・監督者層合同研修会」を開催した。

本研修は、2015年度に特種部会で実施した「外部講師による合同研修」、2017年度に特種部会と中小会員ネットワーク強化WGメンバーの希望委員会社を対象として実施した「管理監督者層対象のマネジメント合同研修」を踏まえ、本年度は中央業務委員会が当会中小会員(特装・特種・トラック・バン各部会)を対象にし、参加希望者を募って実施した。PHP研究所の会場清晃氏を講師に招き、グループ討議を中心に「お互いの基本役割と責任について」、「リーダーに期待されること」、「マネジメントの基本とリーダーの基本心得」等について研修した。

参加者からは、目的であった「①基本的なリーダーシップ教育+コミュニケーション能力向上、②同業他社の同世代との関係の構築」とともに達成されたとの声が多く聞かれた。また、個々には「同業他社の方の悩みを聞いてみると自分と同じような悩みをもっていることが分かり、貴重な体験であった」、「若い人たちとのコミュニケーションの取り方など、納得できる内容が多かった」等の声も聞かれた。

研修会終了後の情報交換会では、日頃は話ができない同業者とコミュニケーションが図れて、「研修会を通じての部会を超えたネットワークの構築」が実現できた。



■「現地現物による技能系社員研修会」を開催

本部では、8月2日、3日で「現地現物による技能系社員研修会」をトヨタ車体(株)で6社14名が参加し、開催した。

本研修は、生産現場で人材育成を担うリーダー層を中心に作業習熟向上のための教育、指導の際、基本動作の大切さを理解して貰うための教え方や作業指導のための道具等の紹介及び実作業を体験し、教わる立場に立った教育の仕方について研修した。また、生産活動の基本である安全な職場づくりを進めるため、安全体感教育として労働災害に関する原因を確認し、ルールに基づき作業が行われ

ていない場合にどのような災害が発生するのかを体感し、危険の大きさを実感した。更に日本古来の「からくり」を活用した低コスト・省エネルギーで安全な設備づくりについての取組みを学び、生産現場で使用されている装置の動きも確認した。研修の最後に当工業会の綱岡会長から「非量産のものづくりでも個人の技能に頼るだけではなく、誰でもできるようにしていくことが重要である。生産現場では仕事の遅れ、進みを見えるようにして改善に取り組み、生産性の向上を図っていくことが大事である」との講話があった。

参加者からは、体験、体感することで単に説明を受けるのとは異なり、それぞれの研修内容の理解を深められ、自社への展開を図りたい、との声が多く聞かれた。



■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。8月8日、メンバー会社であるジェイ・バス(株)宇都宮工場(栃木県宇都宮市)を安全衛生の視点で現地現物確認を実施した。

会社概要の説明後、安全の取組みの紹介があり、「安全は全ての業務に優先する」安全理念のもと、「安全人間、安全職場をつくる」・「重大災害の未然防止」を方針に掲げ取り組んでいる。繁閑差による作業者の出入りが大きいため、特に教育には力をいれており、保護具着用など「何で?」を理解させることに重点を置き、パネルなどの佈さ、保護具の重要性などを体感できる安全道場を設置している。また受入時だけでなく継続的に行うことで安全意識の高揚、安全行動に繋がっている。

その後、大中型路線バスの製造工程を見学したが、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。

安全の取組みを現地現物で成功事例や苦労話を共有でき、大変有意義な確認会であった。

■労政合同分科会を開催

人事労務研究会では、7月27日に、第40回労政合同分科会を開催し、「多様な働き方の実現のために」をテーマに(株)竹内製作所の山本人事課長による講演を行った。

同社は、世界初となるミニショベルやクローラーローダーを開発、世界を市場に年々売上高を伸ばしている長野県に本社を置く建機メーカーである。

高度な技術や熟練工の伝承を図り、顧客ニーズにあった高品質高性能な製品を安定的に供給することを目的として、期間従業員の「正社員登用試験制度」、また「ノー残業デーの制定」や育児休業中の代替要員の確保等の社員の「子育て応援宣言」、高年齢者には週休2日制を週休3日制、4日制等に変更できる制度等に取り組んでいる。その結果、社員の定着率が上がり、職場改善が進み、業績アップに繋がっている。その後、事務局から「最近の労働分野の動き」、「自動車産業安全衛生大会」等の報告を行い、情報共有を図った。参加者から多数の質問があり有意義な会議となった。



■自動車産業労政合同会議を開催

人事労務研究会では7月27日に、第26回自動車産業労政合同会議(自工会、部工会、車工会合同)を開催し、「人事部門として知っておきたい※LGBT基礎知識」をテーマに「特定非営利活動法人虹色ダイバーシティ」代表の村木氏による講演を行った。

「虹色ダイバーシティ」は、LGBT等の性的マイノリティがいきいきと働ける職場づくりをめざし、調査・講演活動、コンサルティング事業等を行っているNPO法人である。どのような職場においても、性的マイノリティに限らず、人権と多様性を尊重する環境でなければならない。そして誰もが自分らしさを活かせる職場は、経営にも社会にもプラスに働く。講演では、LGBTと職場に関する大規模アンケートやトイレ環境調査結果などに関する説明があった。参加者とも多くの質疑が交わされ、参加者自身が大切な課題としての認識をあらたにした講演会であった。

その後、事務局から「三工業会の事業活動計画進捗状況について」、「自動車産業安全衛生大会」等の報告案件を行い、情報共有を図った。

※LGBT：Lesbian(レズビアン／女性同性愛者)、Gay(ゲイ／男性同性愛者)、Bisexual(バイセクシュアル／両性愛者)、Transgender(トランスジェンダー／性別越境者)



■自動車産業労務担当役員懇談会を開催

人事労務研究会では、8月7日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、浜松町東京會館「チェリールーム」にて第14回自動車産業労務担当役員懇談会を開催した。

はじめに、(一社)人工知能学会顧問で国立情報学研究所の山田教授が「AIの現状と今後の可能性について」というテーマで、AIの現状、AIの得手・不得手、AI社会の仕事、人材、これからのAI、その他自動運転技術による近未来の車社会等の講演を行った。

2010年代に入り、ディープラーニングやビッグデータ等がAIを、より進化させたことにより、AIは、現在第3次のブームを迎えている。AIには得手、不得手があり、得意な分野は、屋内、工場の内部やサイバー空間等の「閉じた世界」(限定された世界)で、最近AIが囲碁や将棋等で人に勝利する例が挙げられる。しかし、何が起るかわからない現実世界の中で、AIにすべての仕事を任せることには非常にハードルが高く、限界があるので、これからは、人とAIとの「協働」が期待されるという。

AIに対する正しい認識を持つことができ、また自動車における自動走行の課題を理解することができ、有意義な講演会となった。その後、事務局から「三工業会共同事業における活動計画・実施状況」、「労働災害統計報告」等について説明を行い、情報共有を図った。



特装部会

■特装車メンテナンスニュースNo.46発行

サービス委員会(委員長・石田和雄・新明和工業(株)技術情報部長)では、特装車のメンテナンスニュースNo.46を発行した。

今回のメンテナンスニュースは、格納式テールゲートリフトに焦点をあて、「点検とグリスアップの必要性、そのポイント」等について紹介している。



※車体工業会ホームページに掲載

特種部会

■工場見学会を実施

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所会長)では、若手を対象とした見学会として7月20日、19社37名が参加し、日野自動車(株)古河工場(茨城県古河市)と小平産業(株)本社工場(栃木県小山市)の見学を実施した。

日野自動車(株)古河工場は、2017年度に操業を開始した生産工場である。大型商用車の生産工程、それも最新の製造工程は参加者に

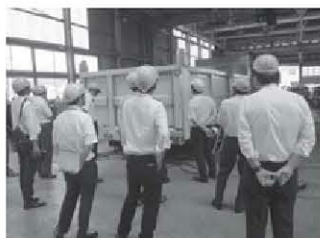


日野自動車(株)

にとって初めての経験で、その工程は驚きと素晴らしさを肌で感じることができ、また、品質の作りこみの素晴らしさ、多品種／多車種を混流して、間違いなく製造する大変さも垣間見ることができ、大変勉強になった。

小平産業(株)本社工場では、大型トラック、大型ダンプ車の架装部分を精度良く製造する工程、トレーラをフレームの部分から作り上げていく製造工程を見学した。効率的で

あり、日頃の業務の中で参考にするべきもので、少しでも自社に持ち帰り、事業の参考に使いたいとの声が聞かれた。また、多種多様な特装車を製造している技術力は、ものづくりに携わる参加者にとっても刺激となり、勉強になった。



小平産業(株)

今後、特種部会会員の活動でも参考にするべき内容であった。

トラック部会

■工場見学会を実施

業務委員会(委員長・山田和典・山田車体工業(株)社長)では、6月19日に9社10名が参加し小平産業(株)本社工場(栃木県小山市)で見学会を実施した。

主力車種の大型ダンプトレーラ、大型平ボデートラック、中型平ボデートラック組立を見学した。工場内は車種別に区分され組立が行われている。工場には450トンプレス機、レーザー加工機等の大型機械があり、また、省力関係では中型平ボデーの床板工程に「自動釘打機」やスチールカーゴボデーの組立に「溶接ロボット」の機器を活用して品質を安定させ、効率を上げていた。ダンプ荷台で用いるスウェーデン鋼、平ボデー荷台用のアピトン材等多様な材料も扱っていた。多くの知識・技術習得の「多能工」の教育を



車両組立工場見学

行っているとの説明があった。今回の見学会は生産の仕組み、人材育成策等で有意義な内容であった。

バン部会

■工場見学会を実施

技術委員会(委員長・矢吹譲次・東プレ(株)冷凍機器事業部技術部長)では、7月27日に9社9名が参加し、(株)ランテックス本社工場(石川県白山市)で見学会を実施した。

主力車種の大型・中型ウイングバンの組立を見学、組立ラインは「ウイングサブ組立」「ウイング総組立」「艀装ライン」と大きく分かれていた。「ウイングサブ組立」では羽根部組立、根太組みを行い、「ウイング総組立」ではボデーを組み立て、シャシに搭載していた。「艀装ライン」ではフェンダー取付、灯火取付等の工程となっていた。工場内は広く

清潔で大量生産に適した効率の良い流れ作業となっていた。現場の管理スタッフは班ごとの連絡を密にし進捗管理をされていることや現場の安全改善活動も盛んで横展開しているとの説明があり、参考になる見学会となった。



艀装ライン見学

トレーラ部会

■トレーラの安全装置の有効性説明ビデオ改訂

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、トレーラの安全装置(ABS及び横転抑制装置)とその有効性を啓発するため、2011年に製作した「トレーラの安全装置の有効性説明ビデオ」

の内容を最新版に改訂した。ビデオは今年度継続実施中の日本全国のトラック協会での講演会で使用し、有効性を説明していく。このビデオは全日本トラック協会から各県トラック協会へ配布している。



トレーラの安全装置の有効性説明ビデオ

■ラジオコマーシャルを実施

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、トレーラ輸送のメリットを広くアピールするため、TBSラジオ系列の全国32局ネットでコマーシャルを放送した。

若い女性2人の掛け合いでトレーラ輸送のメリットをコミカルに紹介しており、女性のトレーラドライバー「トレーラガール」を「トラガール」と聞き違えるところがミソ。女性ドライバーの活躍促進に着目した「トレーラガール」という新語を盛り込み、トレーラ輸送のメリットである大量輸送や中継輸送に触れている。

第1回目は9月3日(月)～7日(金)に放送したが、引き続き10月～12月の間に5日単位で2回放送を予定している。[放送について]

番組名：TBSラジオ系列全国32局ネット

森本毅郎・スタンバイ！「日本全国8時です」

放送日：10月1日(月)～10月5日(金)

11月～12月の放送日は、決まり次第、車体工業会のホームページで紹介

放送時間：TBSラジオ(関東地区) 8:00～8:15

資材部会

■工場見学会を実施

材料分科会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)は、6月13日に11社14名が参加し、港湾空港技術研究所(神奈川県横須賀市)を見学した。

同研究所は、港湾及び空港の整備等に関する調査、研究及び技術の開発を行っている。施設見学では、大型構造実験施設、長期暴露試験施設、大規模波動地盤総合水路の各施設を見学した。大型構造実験施設は、広さ15m×16.5mの高強度の床(反力床)、高さ7mの壁(反力壁)を使用し、大型模型の載荷実験を行っている。また、壁は反力を保持するため、2mの壁厚となっている。長期暴露試験施設は1966年から稼働しており、実海洋環境を模擬した暴露実験を行うことができる国内唯一の施設で、海水を用いた実海域環境下でコンクリート、鋼材及び各種材料の劣化や耐久性の評価を行っている。大規模波動地盤総合水路は人工波として世界最大級の波(波風:高さ3.5m、津波:高さ2.5m)を再現することができる大型施設となっており、当日は実際に1.5mの波を起こし、津波の力の大きさを体感した。

当日の参加者は津波等の災害の怖さを体感するとともに、港湾等の設備の維持管理の重要性を再認識した見学会となった。



港湾空港技術研究所

■各支部で不正改造排除に関する講習会を実施

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き、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19日(火)	関東運輸局東京運輸支局 福嶋首席陸運技術専門官 油屋陸運技術専門官	13社16名
	埼玉県会	6月11日(月)	関東運輸局埼玉運輸支局 斉藤首席陸運技術専門官 新田陸運技術専門官	9社12名
	茨城県会	6月18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 稲葉自動車検査官	6社11名
	栃木県会	6月15日(金)	関東運輸局栃木運輸支局 森中首席陸運技術専門官 荒川陸運技術専門官	12社20名
	山梨県会	5月29日(火)	関東運輸局山梨運輸支局 村松首席陸運技術専門官 市川陸運技術専門官	6社10名
四国支部		6月8日(金)	自動車技術安全部 遠藤技術課長補佐 佐野技術係長	12社20名

支部だより

NEWS+FLASH

中部支部

■愛知県自動車会館展示会

中部支部(支部長・広瀬康宏・(株)東海特装車社長)は、事務局が入居する愛知県自動車会館にてPR展示を実施した。

愛知県自動車会館は、入居する自動車関連の17団体がロビーでのPRを実施しており、今年で2回目となる。

車体工業会中部支部は7月の担当として、車体工業会のパネル・車体NEWS・車体工業会70年史の展示を通じて、来館者への新規会員加入のためのPRを実施した。



近畿支部

■第9回製造部会を実施

近畿支部(支部長・須河進一・須河車体(株)社長)では、7月19日13社22名が参加し、ヤマトHD・関西ゲートウェイ(大阪府茨木市)及び芦森工業(株)本社工場(大阪府摂津市)を見学した。

関西ゲートウェイでは、ヤマト運輸(株)の歴史「現在・将来の物流における方向性」について案内・説明を受けた後、最新の商品選別からピッキングの現場を見学した。物流の先駆者としての取組みに関心させられる見学会となった。

芦森工業(株)では産業資材営業本部の対応で工場を見学した。会社説明を受けた後、2班に分かれてシートベルト・エアバッグ・消防用ホース等の製作現場を見学した。各製品を手に取り、仕上がり具合等を確認、その完成度に対して日々研究開発に取り組んでいることが良く感じられ、感銘を受けた見学会であった。今後も今回のような機会を設けることの大切さを痛感した製造部会であった。



九州支部

■「異業種の地域ニッチトップ企業工場見学会」を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、7月24日16社36名が参加し、「異業種の地域ニッチトップ企業工場見学会」を(株)三松(福岡県筑紫野市)で開催した。

(株)三松は半導体、一般機械、建築資材などをIoTと職人技の融合による「小ロット製造代行サービス会社」で、最先端のITを取り入れたシステムやユニークな社員教育制度などに一同が関心した。生産システム導入に関する注意点や社員教育に対する質問などがあり、参加会員の知見を高めることができ大変有意義な見学会となった。



官公庁だより NEWS+FLASH

保安基準の改正等について

国土交通省

1. 自動車点検基準等の一部改正について

【改正概要】

(1) 自動車点検基準(省令)

GVW8t以上の自動車(トレーラを含む)又は乗車定員30人以上の自動車の定期点検の基準を定める別表第3、別表第4について、3月ごとの点検項目に以下の項目を追加した。

- ① スペアタイヤの取付装置の緩み、がた及び損傷
- ② スペアタイヤの取付状態
- ③ ツールボックスの取付部の緩み及び損傷

(2) 自動車の点検及び整備に関する手引(告示)

点検の方法に以下の項目を追加した。

- ① スペアタイヤの取付装置に緩み、がた及び損傷がないかを点検すること
- ② スペアタイヤに異常な傾きや緩みなく確実に取付けられていることを点検すること
- ③ ツールボックスの取付部に緩み及び損傷がないかを点検すること

(3) 旅客自動車運送事業運輸規則、貨物自動車運送事業輸送安全規則(省令)

運送事業者が次の者に研修を受けさせなければならないことを定めた。

- ① 新たに整備管理者となった者
- ② 研修受講後一定期間を経過した整備管理者

(4) 道路運送車両法施行規則、指定自動車整備事業規則(省令)

整備主任者及び自動車検査員の研修にも前号と同様の措置を講じた。

(5) その他

【公布日】 2018年6月27日

【施行日】 2018年10月1日

2. 自動車型式認証実施要領等の一部改正について

【改正概要】

ディーゼル乗用車等への排出ガスの路上走行試験の導入及び排出ガス低減装置の機能を停止又は低下させる制御(保護制御)の許容範囲を限定すること等のた

め、自動車の認証に係る関係通達の一部改正を行った。

(1)自動車型式認証実施要領

- ①四輪車の申請書等の添付書面として、「排出ガス低減機能を低下・停止させる制御に係る説明書」を追加

- ②その他

(2)装置型式指定実施要領

- ①一酸化炭素等発散防止装置の装置型式指定基準において定める試験方法について、保安基準に定めるところによるほか、TRIASIによることを規定

- ②四輪車の一酸化炭素等発散防止装置の指定に係る申請書等の添付書面として、「排出ガス低減機能を低下・停止させる制御に係る説明書」を追加

- ③その他

(3)輸入自動車特別取扱制度

- ①路上走行時の排出ガスに係る基準に適合することを証する書面を規定

- ②四輪車の届出書の添付書面として、「排出ガス低減機能を低下・停止させる制御に係る説明書」を追加

- ③その他

(4)共通構造部型式指定実施要領

- ①特定共通構造部の範囲見直し

- ②その他

【公布・施行日】 2018年6月29日

3. 保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

【改正概要】

国連のWP29の第173回会合において、「事故自動緊急通報装置に係る協定規則(UN-R144)」及び「年少者用補助乗車装置取付具に係る協定規則(UN-R145)」が採択されたこと等に対応するため、関係法規について以下のとおり改正した。

(1)保運基準及び同細目告示

- ①事故自動緊急通報装置をGVW3.5t以下であって乗車定員9人以下の乗用車並びにGVW3.5t以下の貨物自動車に備える場合は、UN-R144に規定された要件に適合すること

- ②①の適用時期は、2020年1月(継続生産車は2021年7月)

- ③旅客自動車運送事業用のバスに追加的に備える補助ステップについて、以下の要件を定めた。

- ・次の上段の高さが地上450mm(GVW5t以下のバスは430mm(車高調整機能を備えたバスは、最も低い状態で380mm))以下であること

- ・有効奥行が200mm以上であること

- ・走行時に車体下部に格納されていること

- ④その他、協定規則の小改正に対応

(2)装置型式指定規則

- ①型式指定の対象に「事故自動緊急通報装置」と「年少者用補助乗車装置取付具」を追加

- ②①の装置について、型式指定を受けたことを表すマーク(Eマーク)を定めた。

- ③その他

(3)道路運送車両法関係手数料規則

- 「事故自動緊急通報装置」の試験手数料を定めた。

【公布・施行日】 2018年7月19日

4. 輸入自動車特別取扱制度の一部について

【改正概要】

- ①日米首脳会談の決議に基づきPHP車両がエコカー減税の対称となったため、所用の措置を行った。

- ※PHP(Preferential Handling Procedure)とは、少数輸入自動車のために特別に設けられた認証制度

- ②その他

【公布日】 2018年7月31日

【施行日】 2018年8月1日

5. 自動車燃費性能評価の細部取扱いの一部改正について

【改正概要】

日米首脳会談の決議に基づきPHP車両がエコカー減税の対象となったため、同車両の燃費性能の評価の申請をPHPの届出と同時に進めるよう措置した。

【公布日】 2018年7月31日

【施行日】 2018年8月1日

審査事務規程の一部改正について(第18次)

自動車機構

【改正概要】

(1)保安基準の細目告示の一部改正に伴う改正

- ①軽・中量車排出ガスの測定方法について、WLTPモード法に限定

- ②旅客自動車運送事業用自動車(乗車定員11人以上)に追加で備える補助ステップについて、その要件を定めた。

- ※使用過程車(登録済の自動車)にも適用される。

(2)その他の改正

①保安基準の適合性を証する書面として、当該自動車に適用される基準が判断できる資料を追加
例：型式の指定(又は新型届出の取扱い)を受けた日を確認する必要がある場合には、自動車製作者が発行する諸元表(仕様書)等の書面の提出を求めることができるよう措置した。

②審査方法の明確化、書きぶりの最適化等

【公布・施行日】 2018年7月19日

2018年度 「自動車点検整備推進運動強化月間:9月」について 国土交通省

国土交通省は、自動車の点検・整備の推進については、自動車ユーザーに適切な点検・整備の実施の必要性を理解してもらうために、これまでも「自動車点検整備推進運動」を中心に、全国的に展開してきた。

しかしながら、交通事故の発生状況等は依然として厳しいものがあり、中でも大型自動車については、依然として車輪脱落事故やバスの車両火災等が発生している。さらに環境の面においても、排出ガスによる大気汚染や地球温暖化問題への取組みも求められている。

このような状況の中、2018年度においても関係省庁、関係団体等と協力して「自動車点検整備推進運動」を実施することとしており、特に9月1日から9月30日までの1か月間を全国的な「自動車点検整備推進運動強化月間」とするとともに、各地方で設定する1か月間において、重点的に自動車使用者等への周知活動を行う。

2018年版 「中小企業白書」「小規模企業白書」を発行 経済産業省・中小企業庁

中小企業庁では、「平成29年度中小企業庁の動向」及び「平成30年度中小企業施策」(中小企業白書)、並びに「平成29年度小規模企業の動向」及び「平成30年度小規模企業施策」(小規模企業白書)をとりまとめた。(4月20日に閣議決定)

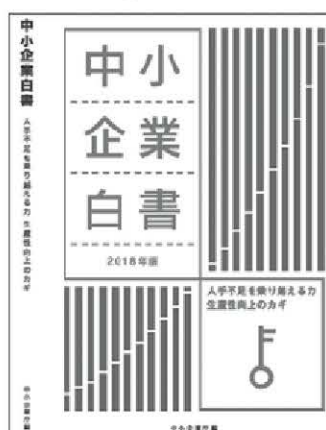
【2018年版中小企業白書・小規模企業白書の特徴】

アンケート調査結果に併せて、生産性向上に取り組む中小企業・小規模事業者の事例を豊富に紹介している(昨年の倍以上となる113の事例を紹介)。下記のポイントを中心に、中小企業者・小規模事業者が生産性向上に向けたヒントを提供することを目指す実践的な白書とした。

【2018年版中小企業白書のポイント】

第1部では最近の中小企業の動向について、中小企業の経常利益は過去最高水準にあり、景況感も改善傾向であること等を示した。

第2部では、人手不足の現状を分析した上で、中小企業の生産性向上に向けた取組みについて分析を行った。



【2018年版小規模企業白書のポイント】

第1部では、最近の小規模事業者の動向について、経常利益が回復基調にあるなど、改善傾向にある小規模事業者の景況等を示した。

第2部では、人手不足の現状を分析した上で、小規模事業者の生産性向上に向けた取組みについて分析を行った。

第3部では、地域課題に対応しながら成長する小規模事業者やいわゆるフリーランス等の「新しい働き方」としての小規模事業者について事例を取り上げた。

<詳細は以下を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/hakusyo/180420hakusyo.html>



「平成30年7月豪雨」により影響を受けている 下請中小企業との取引に関する配慮について

経済産業省

7月に西日本を中心に発生した豪雨によって、西日本の広範囲において工場の操業停止や交通のインフラの損害が確認される等、当該豪雨の発生に伴う取引上の影響は、西日本地域の親事業者、下請事業者と取引のある全国の親事業者、下請事業者に広がる可能性がある。

経営基盤の弱い中小企業者・小規模事業者に対するこれらの影響を最小限にするため、親事業者に対して、下記の事項について周知徹底を図るなど、適切な措置を講じるよう要請する。

1. 親事業者においては、今回の豪雨の発生を理由として、下請事業者に一方的に負担を押しつけることがないよう、十分留意すること
2. 親事業者においては、今回の豪雨によって影響を受けた下請事業者が、事業活動を維持し、又は今後再開させる場合に、できる限り従来の取引関係を継続し、あるいは

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が成立(2018年7月6日公布)

厚生労働省

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を総合的に推進するため、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方実現、雇用形態に関わらない公正な待遇の確保等のための措置を講ずるとして「働き方改革を推進する関係法律」の整備に関する法律が成立、7月8日公布された。

【概要】

- (1)第1の柱として、働き方改革の総合的かつ継続的な推進(雇用対策法改正)
- (2)第2の柱として、長時間労働の是正と多様で柔軟な働き方の実現等

- ・労働時間に関する制度の見直し(労働基準法等改正)、時間外労働の上限規制の導入、長時間労働抑制策・年次有給休暇取得促進、フレックスタイム制の見直し、企画型裁量労働制の対象業務の追加、高度プロフェッショナル制度の創設 等

(3)第3の柱として、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保

- ・不合理な待遇差を解消するための規定の整備(パートタイム労働法・労働契約法改正として)、派遣先との均等・均衡待遇方式か労使協定方式かを選択(労働者派遣法の改正) 等

<関係省令は現在整備中であり、施行期日等詳細は以下を参照>

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322.html>



会員情報

■入会	準会員	(有)平成自動車	代表取締役 堀内 秀一	
		〒661-0033 大阪府大阪市此花区北港2-4-80	TEL: 06-6466-3001	
		【業務内容】	ダンプ車用収納式可動バンパ開発・取付 他	
		【所属部会】	資材部会	
■社名変更	準会員	旭硝子(株) → AGC(株)		
■合併に伴う 社名変更及び 代表者変更	準会員	(株)ナンカイテクノート → 共和ライフテクノ(株)	取締役社長	瀬崎 省二
■代表者変更	正会員	イワフジ工業(株)	代表取締役社長	川崎 智資
		(株)エムビーエムサービス	代表取締役社長	鷺見 義弘
		北関東自動車工業(株)	代表取締役社長	松井 峰夫
		(株)竹内ボデー工場	代表取締役	大上 勝美
		東京特殊車体(株)	代表取締役社長	西岡 偉久
		飛鳥車体工業(株)	取締役社長	奥村 勝美
		トヨタ自動車九州(株)	取締役社長	永田 理
		日本トレックス(株)	代表取締役社長	中島 光彦
		富士車輛(株)	取締役社長	鳥居 周
		古河ユニック(株)	代表取締役社長	中戸川 稔
	準会員	エバスペヒャー ミクニ クライメット コントロール システムズ(株)	代表取締役	ウベ・サース
		共和レザー(株)	代表取締役社長	花井 幹雄
		信和自動車工業(株)	代表取締役	島津 一郎
		セーレン(株)	代表取締役社長	坪田 光司
		大日本塗料(株)	代表取締役社長	里 隆幸
		泰平電機(株)	代表取締役社長	岩城 哲人
		日本シーカ(株)	代表取締役社長	番馬 健一
		(株)ゆう	代表取締役	西村 翔士
		ヨースト・ジャパン(株)	アジアプレジデント	ヴァルトラウト・マツゼンベルガー

NEWS+FLASH

月度活動状況

6月		
8日	バン部会／技術委員会	①「安全輸送ニュース」テーマのウイングバンの点検内容論議 ②中央技術委員会各WG会議の最新情報の共有
12日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①新制度運用状況の把握と対応について意見交換 ②法定点検追加のツールボックスの定義について意見交換
13日	中央技術委員会／ テールゲートリフト技術分科会	①協定規則に関する最新情報共有 ②突入防止装置に関する協定規則の改訂版適用の対応検討 ③点検整備推進分科会の最新情報共有
	バス部会／技術委員会	①バス使用銘板の多言語化内容の確認 ②座席関連のJABIA規格改正内容について意見交換
	資材部会／材料分科会見学会(神奈川)	港湾空港技術研究所を見学 ▶P.13
14日	環境委員会／架装物リサイクル分科会	①産業構造審議会報告資料内容の確認検討 ②各種調査項目の内容確認
	バン部会／業務委員会	①本年度テーマのバン車営業中堅社員教育の手引きを論議 ②架装物点検制度の最新情報を共有
15日	中央技術委員会／ISO26262WG	自工会機能安全分科会と規格内容について再確認
	中央業務委員会／ 管理・監督者対象合同研修会	「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.9
18日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.46(格納式ゲート)の検討 ②点検整備推進分科会の最新情報共有
	トレーラ部会／業務委員会	①ラジオ広告内容検討と選定結果の展開 ②トラック協会宛講演会内容の確認と継続検討
19日	環境委員会／工場環境分科会	①各種調査内容の確認 ②環境対応事例発表会内容確認
	トラック部会／業務委員会(栃木)	①平ボデー見積項目サンプル表の内容を論議 ②架装物点検制度の最新情報を共有 ③小平産業株式会社工場の見学会実施 ▶P.12
20日	特種部会／技術・業務合同委員会	①見学会(3回)の訪問先等を論議・決定 ②本年度技術検討会の開催日を決定 ③車体NEWS秋号の「働くクルマたち」の内容を決定
21日	特装部会／清掃車小委員会	①協定規則に関する最新情報共有 ②高圧洗浄車の点検項目の共通化のための検討実施
	トレーラ部会／サービス委員会	①ツールボックスなど点検項目手引き内容の検討 ②整備手引き書の内容確認
22日	特装部会／技術委員会	①協定規則に関する最新情報共有 ②突入防止装置に関する協定規則の改訂版適用の対応検討 ③点検整備推進分科会の最新情報共有
25日	特装部会／粉粒体運搬車技術分科会	①協定規則に関する最新情報共有 ②粉粒体運搬車の空圧部品の点検要領の標準化検討
	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内容の確認検討 ②点検整備記録簿による点検整備の実施検証
26日	中小会員ネットワーク強化WG	①業務軸ネットワーク：「EVバス生産分担等」を論議、確認 ②モチベーションネットワーク：訪問ヒアリング先を2社決定

26日	特装部会／塵芥車技術分科会	① 協定規則に関する最新情報共有 ② 塵芥車のISO規格化への対応検討
27日	特装部会／ダンプ車技術分科会	① 協定規則に関する最新情報共有 ② ダンプ車の新型荷台の荷台降下防止基準認定審査の実施
	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、テーマについて協議 ② 中央技術委員会各WG会議の最新情報の共有
28日	特装部会／ローリ技術分科会	① 協定規則に関する最新情報共有 ② 突入防止装置に関する協定規則の改訂版適用の対応検討
	トレーラ部会／技術委員会	① 自動車点検基準等の一部改正について内容確認 ② 改造自動車の審査補法見直しについて確認
29日	特装部会／クレーン車技術分科会	① 協定規則に関する最新情報共有 ② みなしパンパの自主基準検討
	バン部会／部会会議	① 基準化・標準化項目の進捗状況報告 ② 架装物点検制度の情報を共有、パン車の点検整備を論議 ③ 本年度秋実施予定の工場見学先の意見交換

7月		
2日	特装部会／業務委員会	① 市場状況の分析 ② 中央業務委員会への対応検討
	資材部会／企画推進委員会	① 事業計画進捗状況の確認・今後の事業計画の企画検討 ② 「新技術」紹介の進め方を検討
3日	特装部会／ミキサ車技術分科会	① 協定規則に関する最新情報共有 ② ドラム型式登録規定の改訂検討
	トラック部会／部会会議	① 基準化・標準化・共通化項目の進捗状況報告 ② 架装物の点検制度の情報を共有、会員の制度利用を論議 ③ 本年度秋実施予定の工場見学先の意見交換
4日	第1回環境委員会	① 各種調査項目内容の確認 ② 産業構造審議会報告項目確認
5日	第1回中央技術委員会	① 協定規則に関する最新情報共有 ② 今後適用開始される保安基準の周知 ③ 燃料タンクへの協定規則適用に伴う対応検討 ④ JABIA規格化、部品等共通化、調査研究の進捗状況共有 ⑤ 点検基準改正に伴う対応検討
6日	第1回中央業務委員会	① 中小企業支援に関する計画を論議・決定 ② 2019年度税制改正要望案を論議、合意
10日	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	① 突入防止装置に関する協定規則改訂版に対応する新識別表示制度検討 ② JABIAプレート制度運用実態調査の計画検討
	バス部会／技術委員会	① バス使用銘板の多言語化内容の確認 ② 座席関連のJABIA規格改正内容について意見交換 ③ 技術発表会テーマについて意見交換し決定
12日	常任委員会	① 正会員会費の検証と2019年度予算設定の考え方を論議 ② 現地現物による技能系社員研修実施内容の確認
	第247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) 2018年度事業計画 本部・部会・支部別1/4期実績まとめ 2) 2018年度1/4期 収支実績まとめ 3) R34(燃料タンク)法改正での課題と対応 4) 商用車架装物リサイクルに関する自主取組の進捗状況 5) 2019年度税制改正に関する要望 6) 管理・監督者層対象合同研修実施報告 7) 東京モーターショー2019『働くクルマ合同展示』 8) 2018年度海外視察計画 他

7月

12日	環境対応事例発表会(東京)	発表テーマ数：5件(日本トラックリファインパーツ協会、 架装物リサイクル分科会、工場環境分科会 3件) 参加者：95名 ▶P.4
13日	トレーラ部会／業務委員会	①トラック協会講演会内容見直し検討 ②ラジオ広告内容の現状報告
18日	トラック部会／技術委員会	①冊子「普通荷台取扱説明書」に車体工業会点検ツール取込を論議 ②中央技術委員会各WG会議の最新情報の共有
19日	中央技術委員会／ISO26262WG	走行中の車両へ影響を与えないための架装物の電気電子システムに関する 意見交換と今後の進め方確認
20日	特装部会／ 脱着車キャリアコンテナ合同分科会	①協定規則に関する最新情報共有 ②突入防止装置に関する協定規則の改訂版適用の対応検討 ③脱着車キャリア・コンテナの互換性定期審査結果共有
	特種部会／工場見学会(茨城・栃木)	日野自動車㈱、小平産業㈱の工場見学会を実施 ▶P.11
24日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①トラック・バン共通のツール(点検ノート、点検実施要領書)の確認 ②法定点検追加のツールボックスの定義に関する照会文書確認
25日	トレーラ部会／製品安全委員会	①自動車分解整備記録簿の内容確認と今後の進め方確認 ②点検整備費用の工数設定について確認
26日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュース№46(格納式ゲート)の最終チェック ②架装物の安全点検制度の普及状況調査
	トレーラ部会／技術委員会	①みなしバンパ：ただし書き理由書内容確認 ②共通構造部型式指定制度への移行時期確認
	人事労務研究会／ 労政合同分科会(東京)	「多様な働き方の実現のために」をテーマに講演会を開催 ▶P.10
	人事労務研究会／ 自動車産業労政合同会議(東京)	①「人事部として知っておきたいLGBT基礎知識」をテーマに 講演会を開催 ▶P.10 ②労働災害統計等を報告
27日	バン部会／技術委員会(石川)	①「バン型車安全輸送ニュース」に記載のウイングバン点検項目等 について論議 ②中央技術委員会各WG会議の最新情報の共有 ③㈱トランテックス本社工場の見学会実施 ▶P.12
	トレーラ部会／サービス委員会	①自動車点検基準改正に伴う各種変更資料内容審議 ②都道府県トラック協会講演会用資料内容の確認

8月

2日 ～3日	現地現物による 技能系社員研修会(愛知)	中小会員支援策の一環として現地見物による技能系研修会を実施 ▶P.9
	人事労務研究会／ 自動車産業労務担当役員懇談会(東京)	①「AIの現状と今後の可能性について」をテーマに講演会を開催 ②三工業合同活動について状況報告 ▶P.11
7日	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集補足版案の作成と内容確認 ②JABIA規格(座席関連2件)の改正案作成と内容確認 ③異業種見学会の企画意見交換
	バス部会／ワンマン機器小委員会	①バス車体規格集補足版案の作成と内容確認 ②JABIA規格(ワンマン機器関連3件)の改正案作成と内容確認
8日	安全衛生活動WG	ジェイ・バス㈱宇都宮工場を安全衛生の視点で工場見学 ▶P.10

9日	トレーラ部会／業務委員会	①ラジオCM収録内容確認と今後の進め方 ②地方トラック協会講演会関係内容確認
23日	トレーラ部会／サービス委員会	①自動車点検基準改正に伴う変更資料確認 ②自動車点検整備推進運動について確認
24日	第2回広報委員会	①2018年度事業計画進捗確認・論議 ②車体NEWS秋号の校正と冬号の企画の論議
	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	①突入防止装置に関する協定規則改訂版に対応する新識別表示制度検討 ②JABIAプレート制度運用実態調査の計画検討
27日	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①協定規則に関する最新情報共有 ②突入防止装置に関する協定規則の改訂版適用の対応検討 ③リヤオーバーハングの取扱い明確化のための対応検討
	商用車ショー企画委員会	①「東京モーターショー2019」の開催概要の共有 ②当会合同展示の方向性について意見交換
28日	特装部会／ 塵芥車分科会・清掃車小委員会	ISOの概要と規格制定のプロセス等に関する勉強会実施
30日	トレーラ部会／技術委員会	①突入防止装置第二次試験に向けた進め方検討 ②R13・TRIAS対応への今後の進め方確認
	トレーラ部会／製品安全委員会	①分解整備記録簿改訂への今後の進め方確認 ②点検整備工数まとめの今後の進め方確認
31日	海外視察結団式	ドイツ商用車モーターショー視察参加会員の結団式(7社13名参加)及び行程、 内容、役割分担の確認
	自民党自動車議員連盟主催 緊急役員懇談会(東京)	本年は自動車関係諸税の抜本改革の「勝負の年」であることを踏まえ、自動車 関係団体と連携し自民党自動車議員連盟主催緊急役員懇談会での意見交換な らびに陳情活動を実施

お知らせ

■ 秋季会員大会のご案内

◆日 時：2018年10月26日(金) 14:30～18:15

◆場 所：WTCコンファレンスセンター「フォンテーヌ」

東京都港区浜松町2-4-1 世界貿易センタービル38階

●JR山手線・京浜東北線・東京モノレール「浜松町駅」

●都営浅草線・大江戸線「大門駅」

◆会員大会：講演会1部 「消費税の軽減税率制度について」

講演者：経済産業省

講演会2部 「戦国武将から学ぶ人材育成、事業承継」

講演者：小和田哲男氏(戦国時代史研究の第一人者)

◆懇親会：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。

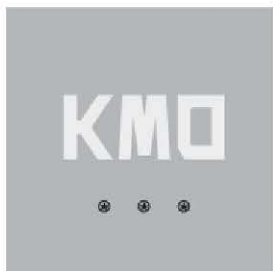


神尾 将光 代表取締役社長



DATA

- 本社 〒379-2213 群馬県
伊勢崎市五目牛町324-5
TEL 0270-63-0332
FAX 0270-63-1770
URL <http://www.kmo-body.co.jp>
- 資本金 1,000万円
- 従業員 20名
- 事業所規模(本社工場)
敷地 約3,600㎡
建坪 約1,000㎡
- 車体工業会加入
2012年(特種部会)



(株)ケイエムオー

「個性」を持った一台を創り上げていく ものづくりマイスター集団を目指す

群馬県の(株)ケイエムオーはバスの修理から車体に携わってきたが、日本初の低床リチウムイオン電池電源レントゲン車や産学共同開発の自動運転バス等、様々な車体を作り出している元気カンパニーである。

取材/車体工業会業務部長 瓜谷 優一

● 特徴・沿革

1971年に現会長である神尾秀男氏が独立し、様々な溶接の仕事をこなす(有)神尾製作所を創業し、1975年に富士重工業(株)(現(株)SUBARU)がバスのサービス業務を立ち上げた際に、業務請負契約を締結、さらに、1978年に富士重工業(株)のバスリニューアル部門の設立に合わせ、バス修理、二次架装も請け負い、架装事業へと参入する。

1986年に(株)ケイエムオーに社名変更。1989年にそれまで伊勢崎市波志江町に借りていた工場から、現在の群馬県伊勢崎市五目牛町に工場を新設し、観光バス・路線バスの修理とリニューアルを中心に、バスベースのレントゲン車、霊柩車等の特種車の製作を開始する。地元バスユーザー、バスメーカー、ディーラー各社の認定工場となり、順調に業容を拡大していった。

2008年には、車いす車両、移動販売車、広報宣伝車等の様々な架装製作を始める。当時、レントゲン車は特種ベースのバスシャシを使うのが主

流であったが、バスが観光と路線に特化されていく時期であり、トラックシャシでのレントゲン車製作の要望が出始めていた。

(株)ケイエムオーは自社で設計を開始することに挑戦し、2010年にオリジナル設計のトラックシャシレントゲン車を完成させた。このプロジェクトがボデーメーカーとなる契機となった。

技術力や法規制等の情報収集力の向上が必要だと考え、2012年に車体工業会に加入し、その後も婦人検診車、骨密度測定車、リフト付胸部レントゲン車等を製作、2015年には日本初となるリチウムイオン電池電源の低床レントゲン車を製作し、車いすに乗ったままでレントゲン検診を受けられるようになることに貢献した。

2018年は群馬大学と産学共同で自動運転バスを製造し、6月よりレベル2での公道実験を開始している。



自動運転バスの実証実験

● 製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

企画・設計から完成検査終了までを一貫作業で行っています。また、観光バス・路線バスのリニューアルと修理、近在のバス会社、メーカー、ディーラーから依頼される二次架装も行っています。

創業以来、中古車の修理を行ってきた経験から、構造を熟知しているため、実際に壊れやすい箇所や錆びやすい箇所を経験的に把握している強味も持っています。

見えない所まで、きめ細かくチェックするという観点から、床下の防錆には特に気をつけており、試験片を使って何年も試し、塗装や施工方法を工夫しています。お客様からは錆の発生が少ないと喜ばれております。



日本初のリチウムイオン電池電源の低床レントゲン車

トラックベースにすることで広い検診スペースを確保したレントゲン車

— どのような製品を手掛けているのでしょうか？

トラックベースのレントゲン車や婦人検診車と呼ばれる医療防疫車をはじめ、移動販売車、広報宣伝車の他に、貸切・路線バス、ロケバス、また車いす移動車等の福祉車両関係の架装も行っています。



電動アシスト自転車を試乗できる広報宣伝車両



工場内で、スタッフが協力し合いながら一台一台車体を作り上げていく



— 御社の経営方針は？

“一台入魂”のものづくりへのこだわりで、お客様の要望に技術と経験でお応えしていきます。

理想となりますが、従業員が幸せに仕事をする事ができる環境作りを大切にしていきたいと思っています。

困難な仕事をやり遂げた時に得られる達成感を共有して、お客様に喜ばれ、会社が豊かになり、社員が豊かになり、社会を豊かにしていくような企業でありたいと思っています。



トラックベースのレントゲン車



丁寧な作業を心がけている

● 人

— 御社の特徴は？

世代交代はほぼ終了して平均年齢は30代後半です。22歳の若手から64歳のベテランまでバランスの良い年齢構成となっています。

弊社の業務は少人数で様々な仕事をこなさなければなりません。そのため覚える技能が多いのですが、一人ひとりの頑張りや従業員同士の協力ですべてをやり遂げています。

社内の潤滑なコミュニケーションを図るために、年に3～4回従業員の家族も同伴できるようなレクリエーションや旅行を行っています。

— 次世代の教育について

若手と指導者の年齢差が小さいので、先輩後輩の関係なく、下からの意見も受け入れやすい風通しの良い環境になっていると思います。

社内で培われた技術だけでなく、

新しい技術や他社の方法を多く学んでほしいので、車体工業会主催の講演会や技術講習会、工場見学会にも積極的に参加しています。



デザイン性と機能性を併せ持つシート生地

小松精練(株)

小松精練(株)は1943年「小松織物精練染工」として創業。絹織物を洗浄する「精練」と「染色」を生業とし、現在の社名にも「精練」を残している。

石川県に本社を置き、75年の歴史を持つ日本有数のファブリックメーカーである。2017年度の売上高は約360億円、年間生産規模は2億mを誇る。

下請工場として長く事業を続けていたが、1973年から始めたゴルフ手袋の製造販売を皮切りに自社製品の開発を加速し、現在は世界の高級アパレルブランドに向けた衣料用生地のデザイン開発・製造・販売を数多く手掛けている。またスキーウェア、ゴルフウェア等の機能性が重視されるスポーツ衣料用生地の開発も行っている。

特殊な供給先では、中近東に向けた現地の男性が着用する「トープ」という民族衣装に使われる白い生地も製造している。各部族で微妙に異なるため、800種類の白い生地を作り出す技術と経験が必要になるという。

衣料関係以外の製品向けには、ヘッドフォン、車両用シート、湿布材、カーテン、椅子、化粧パフ等の幅広い業種に資材ファブリックを提供する。生地染色産業において日本一の企業であるといえよう。

ニットのプリントでバス用シート生地へ新規参入

売上高の1/4を占める資材ファブリックの比率を更に増やす目標を掲げて、2017年よりバス用シート生地の製造販売を開始した。

現在、バス用シート生地には座り心地のよい厚さが必要とされるため、「モケット織」と呼ばれる製法が主流となっているが、小松精練(株)では、製造スピードが速くコストメリットも大きい「ニット生地」製法を敢えて採用し、生産性を高



「トリコット」
「ダブルラッセル」
「スパーサーラッセル」等、
様々なニット生地の製法でニーズに対応

めた製品を投入した。さらに、長年に亘ってファッション業界へ提案を続けてきた洗練されたデザイン力と、後加工で付けられる機能性という付加価値によって、後発メーカーとして製品の差別化を図ることに挑戦している。

同社のシート生地は、デザインを繊細な柄でプリントし、後加工によって「消臭」「防汚」「滑り止め」等のオプション機能を自由に付加することができる。併せてニット生地だけでなく「合成皮革」「スエード生地」もラインナップに加えている。見本カタログは、金沢美術工芸大学がデザインした生地見本とバスの内装をイメージ写真で見やすい構成となっている。生地の色については細かく調整することもできる。



生地デザインとともに
車内内装全体を提案するカタログ

即効性抗菌加工

2018年には、特殊な加工によって優れた抗菌機能を半永久的に持たせることができるオプション機能を追加した。銀を利用した特殊加工で、シートに座って1時間以内に99%の菌を滅菌する。医療用のシート等で採用されている小松精練(株)が開発した技術の応用である。

ファッション業界で培われた洗練されたデザイン力と、幅広い業界に供給している製品バリエーションを活用して、バス用シート生地に新風を巻き起こしていく。



信谷 竹洋
営業本部付顧問

小川 直人
(株)コマグソン(100%出資子会社)
代表取締役社長

小松精練(株) 代表取締役社長 池田 哲夫

小松精練は人々の感動を創造します。小松精練は地球・社会に貢献します。小松精練は社員と共に成長します。

【本社】〒929-0124 石川県能美市浜町又167番地

Tel: 0761-55-1111 (大代表) <https://www.komatsuseiren.co.jp/>

※小松精練(株)は2018年10月1日「小松マテリアル(株)」に社名が変わります。



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。

国内最大級の超大型塗装ブース

(株)デサン

(株)デサンは埼玉県内を拠点に大型車両塗装、マーキングフィルム、広告サインの3つの事業を手がけている。

1970年にタンクローリー等の大型車両塗装を専門としていた同社の母体である(有)藤池塗装工業の社長(現:デサン会長)がアメリカを視察した時に、カラフルな3M社のマーキングフィルムに彩られたアルミバンが現地の至る所を走っているのを見て衝撃を受けたのがマーキングフィルムとの出会いである。当時の日本は、主流が平ボデーであり、マーキングフィルムの需要は見込めなかったが、10年の歳月を経た1981年に、国内でアルミバンが走り始めたのを契機として、家一軒分に相当する3M社の「カッティングマシン」を購入して立ち上げたのが、(株)デサンである。

フィルム施工は1日で作業が完了でき、納期や運行を急ぐディーラーやユーザーに歓迎されて仕事は急増した。満を持したタイミングでの導入が時代のニーズと見事にマッチして、マーキングフィルム事業は拡大していった。その後、塗装事業も(株)デサンに集約し、1997年には企画・デザイン、塗装とマーキングフィルム施工を「ワンストップ」で行う大型工場を埼玉県蓮田に設立。トラックのみならず、航空機や建機等、様々なジャンルの塗装を手がけるようになり、更に技術力を磨いていった。

バブル崩壊がきっかけでサイン事業を開始

それでも(株)デサンの成長は順風満帆ではなかった。蓮田工場を開設した頃はバブル崩壊直後の大不況であり、トラックの需要は激減。車両塗装のニーズが急速に減少してしまったのだ。

そんな苦しい状況の中、数千円程度の小さな看板の制作を依頼されたことで、自社の持つデザインと技術が「車両」だけでなく、看板やサインにも活かせると確信したこ

とが、サイン事業を立ち上げる一つのきっかけになった。だが積極的に企画営業を推進したものの、不景気の中で新規事業が、すぐに軌道に乗ることはなかった。

しかし、2001年に埼玉県内でラッピング広告バスの運行が解禁となるという幸運

に恵まれた。大型車両に対応できる同社には、県内の各バス会社から数多くの仕事が舞い込んだ。また、継続的な需要を掘り起こすために、広告代理事業を立ち上げ、ラッピングバスをはじめとする屋内外広告看板の施工・管理や、駅構内の広告等の様々な媒体を取り扱うように事業を広げ、さらに、サイン事業も積極的に推し進めた。

国内最大級の超大型塗装ブースで対応力を増強

2014年、埼玉県栗橋に敷地面積8,780㎡を誇る塗装専門の大型工場を設立。工場内には、20m長



2014年に完成した栗橋工場は全長250mを誇る



国内最大級の乾燥炉付の塗装ブース

トレーラが丸ごと入る国内最大級の乾燥炉付塗装ブースが設置されており、十分な作業エリアを確保した上で、大型シャシ2台の同時塗装を可能にするこの超大型塗装ブースを活かして、更なる飛躍を目指している。

塗装やマーキングフィルムの「仕上がり」は、見た目ですぐに分かるため、求められる品質水準が想像以上に厳しい。複数台を同時に納品する場合、全く同じ品質であることが顧客にとっては「当たり前」である。従業員全体の技術レベルを高い水準で保持し、顧客に、この「当たり前」を提供し続けていることが(株)デサンの強さでもある。

(株)デサン 代表取締役社長 藤池 一誠

私たちの事業を通じて、我社に関わる全ての人たちの明るい未来が描ける会社づくりを目指します。

【本社】〒331-0815 埼玉県さいたま市北區大成町4-140
Tel: 048-651-1881 <http://www.dessin.co.jp/>



加藤 康則	三枝 淳	大城 淳一
製造本部 製造部長	営業本部 本部長	営業本部
栗橋工場長	東京支店 支店長	デザイン室 室長

コネクテッドカーという言葉を目にするようになり、乗用車の中にはコネクテッドカーを前面に打ち出した車種も販売されてきている。今回は、コネクテッドカーの現状と今後の動きについて報告する。

Q1 コネクテッドカーとはどういうもの？

コネクテッドカーとは、※ICT端末としての機能を有する自動車のことであり、車両の状態や周囲の道路状況などの様々なデータをセンサーにより取得し、ネットワークを介して集積・分析することで、新たな価値を生み出すことが期待されている。既に多くの車がETCやカーナビなどの通信機器を搭載しているにもかかわらず、コネクテッドカーという次世代の車を連想させる言葉を使うようになったのは、通信の高速・大容量化で、提供できるサービスが格段に広がったことを社会にPRするためである。

※ ICT (Information and Communication Technology)：情報処理及び情報通信、つまり、コンピュータやネットワークに関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称

- ① 無線通信の高速・大容量化
- ② 車載情報通信端末の低価格化
スマートフォン等による代替化
- ③ ビッグデータの流通の大幅な増加

コネクテッドカーへの注目

【出典：総務省HPより当会が作成】

Q2 コネクテッドカーではどのようなことができるの？

現在、コネクテッドカーとして実現が見込まれる具体的なサービスには次のようなものである。

1. 緊急通報システム

自動車事故によって失われる人命を減らすことを目的として、自動車事故発生時に自動で警察や消防などの緊急対応機関に緊急通報を行うシステムの導入が各国で進みつつある。欧州では、緊急通報システム「eCall」システムの普及が進んでおり、2018年4月からeCallシステムの新型車への搭載が義務化された。



- ① 緊急通報 (Emergency Call)
エアバッグ等のセンサーが事故発生を感知した場合や車両の緊急通報ボタンが押し下された場合、その直後に欧州圏内の緊急電話番号「112」に発信する。
- ② 位置特定 (Positioning)
事故発生位置 (GPS座標) とともに、車両の進行方向や車種等の車両情報を最寄りの緊急通報センターに送信する。
- ③ 緊急通報センター (Emergency Call Center)
オペレーターが事故の場所等をモニターで確認した後、事故車両の乗員と会話により事故情報を取得する。なお、乗員から全く反応がない場合は、即座に救急サービスを派遣する。
- ④ 迅速な救助 (Quicker help)
自動通知により、救急車両は従前よりも迅速に事故現場に到達することができ、生命の安全確保に繋がる。

【出典：総務省HP】

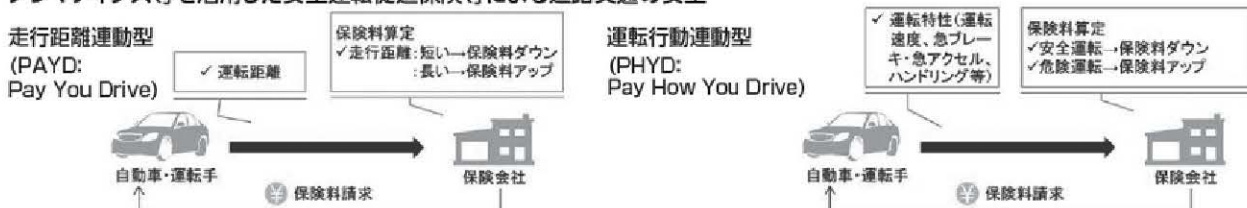
2. テレマティクス保険

欧米の保険会社は、利用者の運転中の行動（ブレーキの回数や加減速動作など）や時間帯を収集し、利用者の運転行動・振る舞い (How) に基づき運転の危険度を評価し、保険料を策定するPHYD (Pay How You Drive) を提供している。

また、米国企業は、走行距離、速度、時間帯等を記録し、運転行動・振る舞いに応じて保険料を算定している。一方、英国企業では、上記に加えてGPSを活用した位置情報等を収集することで、制限速度超過、危険の多い道路の走行割合などを含めて保険料を策定している。なお、テレマティクス保険は日本でも普及しつつある。

テレマティクス等を活用した安全運転促進保険等による道路交通の安全

【出典：国土交通省HP】



3. 盗難車両追跡システム

盗難車両追跡システムとは、車両の盗難が判明した場合に車両の位置を追跡することができるシステムである。GMが1996年より提供しているテレマティクスシステム「OnStar」には盗難車両の追跡機能が搭載されており、2007年には遠隔操作により、緩やかに減速させる機能が追加されている。また、国内ではトヨタ自動車(株)が2002年より提供しているテレマティクスサービス「G-BOOK(現在は「T-Connect」)」に盗難車両抑止システムを搭載しており、契約者の要望に基づきトヨタスマートセンターで盗難車両の位置を追跡することができる。

トヨタ自動車株のマイカーセキュリティのイメージ

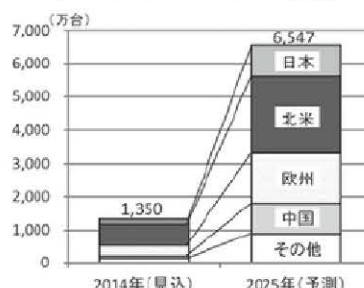
マイカーセキュリティとは、車両に搭載されたDCM(Data Communication Module)により、車両盗難などの異常察知や位置追跡を行えるカーセキュリティサービス



Q3 コネクテッドカー市場動向

概富士経済によると、2014年のコネクテッドカーの世界市場は、1,300万台以上となり、スマートフォンを含むモバイル端末連携型のコネクテッドカーを中心に今後、更に拡大すると予想している。2025年は新車のコネクテッドカーと既存車のコネクテッド化を合わせ、2013年比6倍弱の6,500万台を超えると予測している。

コネクテッドカーの世界市場推移



【出典：総務省HPより当会が作成】

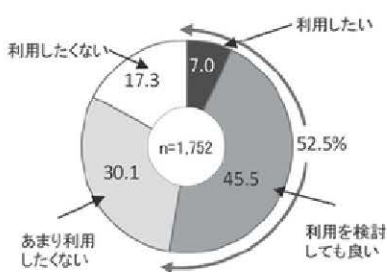
Q4 コネクテッドカーの課題

このように、各社からコネクテッドカーの様々なサービスが提供され始めており、市場として大きな成長が見込まれている。総務省が2015年に実施した「社会課題解決のための新たなICTサービス・技術への人々の意識に関する調査研究」の一環でコネクテッドカーの利用意向のアンケート調査を実施した。それによると「利用したい」あるいは「利用を検討してもよい」と回答した人の割合は、過半数の52.5%に達した。

このことからコネクテッドカーに対する期待が高いことがわかるものの、消極的な考えが約半数となっていることは更なる普及に向けた課題と言える。

実際、コネクテッドカーでサービスを利用するには料金がかかるため、お客様に喜んでいただけるサービスの充実に取り組んでいくことがサービスを提供する側に求められている。

コネクテッドカー利用意向



【出典：総務省HPより当会が作成】

Q5 コネクテッドカーは「働くクルマ」にどのような影響を及ぼすのか？

コネクテッドカーは決して乗用車だけのものではなく、自動運転技術同様商用車においても導入されていくものである。物流の領域では、効率的な物流、すなわち物流の生産性向上に資する取組みに活用していくことが求められる。具体的には、荷卸し作業の効率化を含めた物流管理の視点で、物流システム(ロジスティクス)との連携強化を図る必要がある。バスにおける効率的運用も同様であり、特区で行われる無人バスの実証実験等の情報を収集し、バス架装における対応検討も必要となる。ミキサー車や塵芥車の運行管理等は、お客様である事業者の情報を活用しなければならず、建設業、産廃処理業者等との更なる連携も必要となる。

コネクテッドカーという情報を活用し、社会生活や個人生活を豊かに、便利に、快適なものとしていくため、業界、団体の枠を越え、オールジャパンとして取り組んでいかなければならない。

働くクルマたち



第22回：馬匹運搬車

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

第22回目は、特種部会会員が製造する馬匹運搬車を紹介する。

1. 馬匹運搬車とは

競走馬の輸送

- ・厩舎・トレーニングセンターから競馬場間の輸送を担う。
- ・現在では大型トラックの4軸フルエアサスペンション仕様車がベース車両である。
- ・最大6頭搭載可能な車内造作となっている。
- ・厩務員が同乗できる広いキャビンスペースがあり、壁を隔てて空調が効いている馬室とつながっている。



乗馬・馬術競技馬の輸送

- ・乗馬倶楽部、練習場、競技場間の輸送を担う。
- ・中型トラック、小型トラックがベース車両である。
- ・2頭搭載が大半である。
- ・ほとんどの車両がトラックキャビンと箱型馬室は独立している。



競争馬搭載風景

下記URLで搭載風景の動画をご覧になることができます。
https://www.youtube.com/watch?v=psylW_5-u3Y



2. 馬匹運搬車の歴史（競走馬輸送の場合）

昭和初期から戦前は、厩舎と競馬場が近接している場合は牽馬車、遠距離は鉄道の貨車や船舶での輸送が行われていた。ただし、東京近郊や関西地域では、昭和初期にトラック荷台に競走馬2頭積みで輸送できる車両が現れていた。

終戦直後も鉄道貨車輸送が主であったが、輸送の効率化を目的に自動車輸送の必要性が高まり、競走馬輸送専門の車が開発整備された。

当初は積載重量の関係でトレーラーベースの車両からスタートし、トラックの性能向上に伴いキャビン別体タイプを経てバスの顔をしたキャビン一体タイプへと進化した。

馬の搭載・積み下ろし方式も昭和40年代には現在と同じ前向き搭載・後方で地上からの積み下ろしが標準となった。また、馬室内のクーラー設置は昭和57年(1982年)から始まっている。



戦前のトラック馬運車



貨車への積込風景



トレーラー車両



ボンネットバス車両



キャブ別体車両



バス面車両

参考文献「日本馬匹輸送自動車株式会社 50年史」

3.馬匹運搬車の製作について

東京特殊車体㈱

東京特殊車体㈱では1992年から馬匹運搬車の製造を開始した。当初はバスベースでの架装を行っていたが、現在では4軸トラックベースが採用されている。

トラックシャシをベースに観光バスの前構造を移植し、バス車体のように架装を行うことを得意としてきたが、近年の座席、扉、被害軽減ブレーキ等の保安基準への対応が難しくなり、現在ではトラック標準車のキャブをそのまま利用する架装に切り替えている。



馬匹運搬車が当社で製作している車両の中でも一番大きいことから、塗装ブースや床下防錆場等会社内の設備に関しても馬匹運搬車に合わせて導入している。

馬匹運搬車の製作に当たり一番苦労している点は、錆への対策である。ステンレスや「溶融亜鉛-アルミニウム-マグネシウム合金めっき鋼板」を採用する等、製作当初から現在まで改善を続けている課題である。

㈱トラバス

近年の保安基準の改定や国際協定期間の施行による車両法の中で、お客様のニーズに合わせて車両製作することに大変苦労している。温暖化の影響で夏季の気温が高くなり、荷室冷房の能力アップが求められており、冷凍機メーカーの協力のもと、そのニーズに応えられるよう試行錯誤を繰り返している。また、馬匹搬送車は量産できる車両ではなく、それぞれのユーザーや製作会社により、外観形状や庫内の馬を仕切る金具等が異なる。そのため外観を見比べてみるだけでも形状の違いがあり、面白いものとなっている。

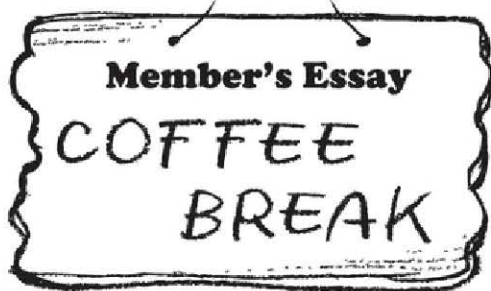
馬匹運搬車の製作に当っては、1台1台、形状・仕様が異なり、手作業が主体となっているので製作に約3か月かかっている。そのような状況の中、北海道特有の高速道路の融雪剤大量散布によるボデーへの錆の影響や、生体輸送には付き物の排泄物による荷室の錆に対して、防錆性能の高い素材を多く使用し、シーリング剤の種類も何種類も使い分け、さらに、塗布施工手順も研究を重ねている。錆びにくいボデーを目標に製作しているので、ある程度年数の経過した当社の馬匹搬送車を見てもらうと、錆に対しての効果を確認してもらえと思う。

図面への反映が難しい内容も多数あり、現場作業員の技術力の伝承にも苦労している状況である。



馬匹運搬車 年度別生産台数

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
台数	10	12	7	8	8	7	6	10	21	20



工場見学会

東南興産株式会社 化工機部特装 みなみ りんご 三田村 富里子

弊社では昨夏より従業員家族を招いての工場見学会を開いています。我が家には小学2年生の男の子がおり、幼稚園の頃から将来の夢は大工さんなので見学会では様々な大きさや種類の機械や工具を見ることができて大喜びです。1歳未満の赤ん坊から中学生までが参加してくれました。みんなそれぞれに、お父さんの仕事ぶりや大型車・フォークリフト等動く車を間近で見たり、溶接や研磨等についての説明を聞いたりして、夏休みの絵日記や自由研究の題材にするなど楽しい思い出作りになります。付き添いのお母さん達にも普段は見る事のないご主人の仕事姿をご覧いただける機会です。私達社員は事故のないように、1か月以上前から段取りをし、暑い夏の日での見学になるので、できるだけ日陰を移動するような動線を考え、触ると危険な物を手の届かないように処置し、足元に障害物がないよう整理する等、安全の確保に尽力します。また、待ち時間に子供が退屈しないように食堂を開放してシートを敷き、おもちゃを並べて遊ぶスペースを確保の上、職員が付き添って危険のないように見守りもします。私は前職で子育て関連のNPOを手伝っていたので大勢の子供が集まる場所には慣れており、自ら出産・子育てをする上で培ったノウハウも駆使して親子が安心して楽しめる時間になるよう努力しています。まだまだ社員全員に参加してもらえる状態ではないので、今後改善や工夫が求められる部分をク



子どもたちにスライドで説明をする筆者

リアするために皆で情報や知恵を出し合ってより多くのご家族が参加できるようにしたいです。会社からはお弁当とおやつ、お土産も用意してもらえるので、親子共々充実した一日を過ごせる会になり、毎年の夏の楽しみのひとつとして社員とご家族に定着させたいと思います。



工場見学会の様子

吾輩の・・・

横浜名ワークス 技術部 特装第一グループ ほかに なぐとし 外間 永博

7年にわたり二人の相棒と暮らし、「彼等は魔性の生き物である」と思うようになりました。不思議なことに彼等は、360度、何時、何処から見ても絵になります。腹が減って真っ直ぐ私を見つめる瞳。窓から何気の外を眺める横顔。一心不乱に食事をとる後姿。

夜中に堅物だと思っていた父親が、彼等にデレデレしている姿を見たときは絶句したものです。そう、「彼等は魔性の生き物である」のです。

最初の彼は「トラ」という名前で、キジトラ白模様でした。よく鳴くほうで、少しちょっかいをかけると困ったような表情で「アーン」

と。なんともかわいい彼でした。「彼らは群れない」とはよく聞きますが、家族の気配を感じなくなるとお気に入りのめ



初代「トラ」

いぐるみを抱えて鳴き回ったり。もちろん寂しがりやの一面も持っていることは言うまでもありません。



二代目「レオ」

二代目の「レオ」は「トラ」に比べて横柄な性格ですが、おやつケースを探り当てたり、お手を覚えたり、相手によって態度を変えたりと、なかなか(ずる)賢い性格を持っています。そのおかげで私たちの会話の中には、いつも彼等がでてくるのです。

私と初めて暮らしたのは「うのすけ」という名で、彼等とは別の種族でした。「うのすけ」も私を魅了してくれたのですが、やはり彼等は別格です。少し「うのすけ」には申し訳ないのですが、無理やり彼等と比較してみると、①彼等は感情表現方法の幅が広く、目を離していても気持ちが伝わる。②彼等は顔の構造が私とそっくりで、しっかりと目と目が合う。「目は口ほどにものを言う」というが、これは彼等のことです。③彼等は頑丈である。「うのすけ」は骨折すると治らないので、気を使って付き合わなければならない。④「うのすけ」は仕事で疲れた私を癒してくれるが、更に彼等は私をモチベートしてくれる。といった差があるように感じます。

「喋る犬が父親」というテレビCMが流行ってからは、テレビで犬同様に彼等を見る頻度が増したように思います。皆さんも彼等の魅力に翻弄されているのではないのでしょうか。もう虜になっている? それは結構なこと。です。

P.S. なお、「うのすけ」はウサギ族です。。。



自転車と私

吉村製材株式会社 第2事業部 第3営業グループ ひらいわ てつろう 平岩 哲郎

私がサイクリングに興味を持ち始めたのは、中学3年生の時だったと記憶しております。

友人と一緒に名古屋市東部の自宅から岐阜市へ行ったのがきっかけです。

大学3年生の時に同じく名古屋市の自宅から愛媛県の松山市へ大学の友人と行きました。



往路は、四日市か

ら亀山～生駒山～大阪へと入りました。途中、大雨に降られて辛かったことと生駒山の峠を下っている時に大阪平野が見えとても嬉しかったことを覚えております。当日の夜、大阪市・南港からフェリーに乗船し、翌朝、愛媛県の新居浜市に到着しました。それから3、4日間、松山に滞在しました。風情のある道後温泉の坊ちゃん風呂にも入りました。

復路は松山港から広島県の呉港に向かい、そこから広島～岡山～神戸～大阪～京都～名古屋という経路で帰ってきました。

私は、約2年前に脳梗塞を患いました。運よく軽度だったため、後遺症もほとんどなく済みました。お蔭様で当該趣味の1つである自転車にも病気になる前と同様に乗れています。現在は、妻も自転車を購入し、休日是一緒に街乗りを楽しんでおります。行き場所は、名古屋駅地区、栄地区で片道10～15km程度の距離です。

それと東京に住んでいる長男の自宅にも、ロードバイクが1台置いてあります。ですから東京に行った際には街乗りを楽しんでおります。

この頃は、本格的なサイクルジャージに身を包み、スピードを競っているレーサーを街中でも見かけますが、私はこれからもマイペースでいくつもりです。

この先、何歳まで自転車に乗れるか分かりませんが、無理をしない程度にサイクリングを楽しんでいきたいと思っています。



休日は妻と一緒に街乗りを楽しんでいる

日産車体(株)
第2モノコック開発部
とのむら はるか
外村 遥さん



我が社の 元気人

知識が増えていくこと
が知的好奇心をくすぐ
られて面白いです。

(株)リトラス
架修・架装部
たなか たかゆき
田中 貴之さん



自分が製作した
部品を取り付けた
時の満足感 !!

Q1 どんなお仕事ですか？

商用車・乗用車のシート設計を担当しています。現在担当している主な業務は、開発初期段階で、周辺部品との関係、車両としての要求性能を考慮し、部品の構造決定をしています。

Q2 仕事で楽しいときは

車両レイアウト変更や周辺部品の構造変更により、自部品の構造をどのように決めなければいけないのかを検討する時です。情報収集した項目や知見者からのアドバイスをベースにどのように結論を持っていくか、積み重ねて考えていくことと自分の中での知識が増えていくことが知的好奇心をくすぐられて面白いです。

Q3 仕事でつらいこと

今までで商用車・乗用車の数車種を担当したことがあり、それぞれつらいことは多々ありました。その中でも商用車を担当していた時に、遠方のサプライヤーまで出張に行き、納入前品質確認をしていると、図面通りになっていないところがあったりなどのハプニングが起きた時です。予期しないことが起こった時の対応の仕方に当初困惑し、辛かったです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

どの車種でも同じことを思っていますが、CADの画面上で作っていたデータが、実際に部品として作られて納入された時です。2Dでデータを見ているとあまり実感はわからないのですが、3Dになってみると、ものづくりをしている実感がとても湧いてきます。

Q5 御社のPRをしてください！

品質の高い魅力のあるクルマ作りを目指し、開発から生産まで社員一丸となって取り組んでいきますので、よろしくお願いします。

Q1 どんなお仕事ですか？

トラックの架修・架装を担当しています。様々な種類のトラックに携わる仕事なのでたくさんの知識が必要です。トラックが出来上がるまでには数々の工程があり、覚えることがいっぱいありますが、とてもやりがいを感じています。

Q2 仕事で楽しいときは

トラックの主要部品を製作しているときです。自分が製作した部品をトラックに取り付けたときには大きな満足感を得られます。また、溶接等の作業もプライベートではできないことなのでとても楽しく作業に取り組みます。

Q3 仕事でつらいこと

この仕事を始めた頃は先輩の作業についていけず、追いつこうと焦るあまり失敗してしまうことが何度かありました。当時は自分の思い通りに作業ができないことが悔しく、どうすれば作業が遅れずについていけるかを考え悩んだりしました。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

特殊な形状のトラックの製作に携わった時です。今まで製作してきたトラックとは架装の方法が違い、難しかったのですが、沢山の知識を得ることができました。また、そのトラックの製作が無事に完了した時には大きな達成感を味わうことができました。これからも色々なトラックを手掛けることで自分の知識が増えていくことを楽しみにしています。

Q5 御社のPRをしてください！

「品質第一」をモットーにしており、お客様のニーズにお応えし、お客様に喜んでいただける車両を提供できるようにしたいです。従業員一同、日々試行錯誤しながら向上できるように努力していきます。

2018年1～6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3.1%減と、2年ぶりに前年割れ
- ・ 乗用・小型商用・軽の委託生産車及び特装車、大中型バスが前年割れとなったため

② 非量産車

- ・ 1月～6月の累計台数は前年比1.1%減と2年ぶりに前年割れ
- ・ 特種車、平ボデートラック、バン、トレーラが前年超えであったが、特装車、大・中型バスが前年割れとなったため

③ 特装車

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比8.4%減と2年ぶりに前年割れ。2017年11月以降8か月連続して前年割れ
- ・ リヤダンプ車等輸送系は8か月連続で前年割れ、また高所作業車等作業系はこの6か月間では3月と5月以外は前年割れ

④ 特種車

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比6.0%増と2年ぶりに前年超え
- ・ 量産系は警察車両が増加したため、同4.1%増。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15.6%増。この6か月間で4月と6月以外前年超え

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0.7%増と2年連続で前年超え
- ・ 大型、小型・軽が増加、中型は減少。普通あおり、車両運搬車が増加

⑥ バン

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比4.4%増。2016年に対しては同15%増と大幅に増加
- ・ 大型、小型・軽は前年超え、中型は前年割れ。ドライバン・冷凍車・ウイングが前年超え、保冷車・オープンバン・ボトル運搬車は前年割れ

⑦ トレーラ

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比8.6%増。本年2月以降前年超えが継続中
- ・ 車種別では、主力のコンテナが同8.7%増、バンが同10.1%増

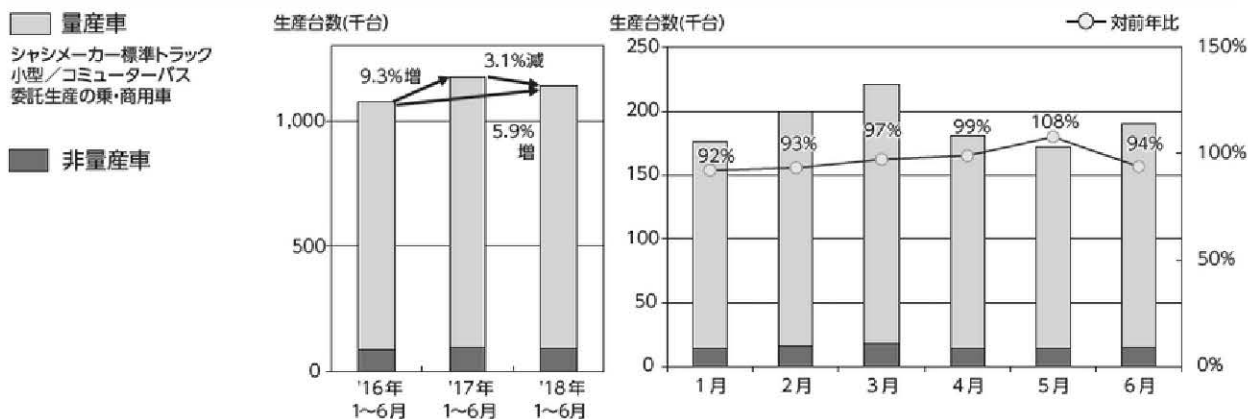
⑧ 大・中型バス

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比37%減、2016年に対しては同24%減と大幅に減少。2017年7月以降12か月連続で前年割れ
- ・ 観光バス(同45.3%減)、路線バス同42.9%減)、自家用バス同25.2%減)ともに前年割れ

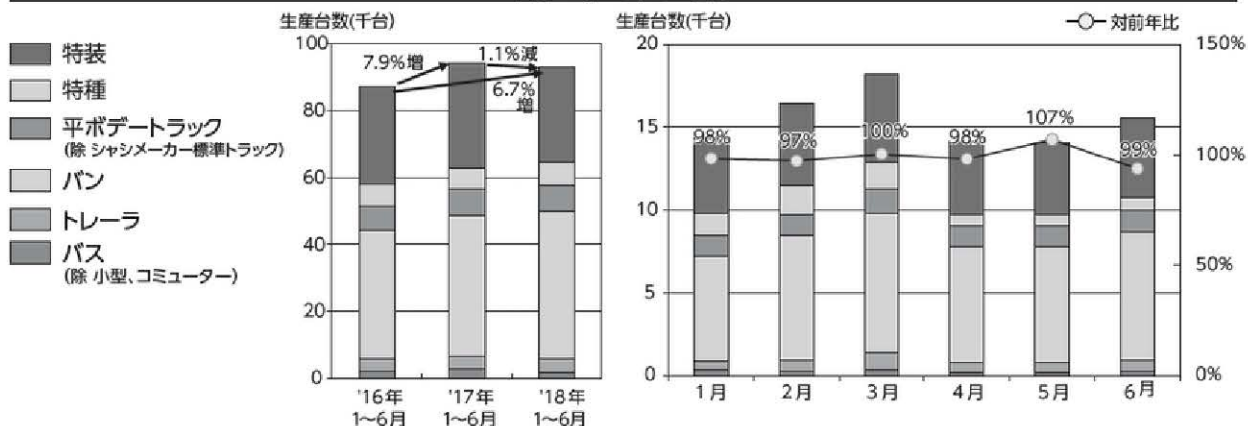
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比3.4%減。国内向けは同13.7%増、輸出向けは同10%減

合計 (非量産車+量産車)



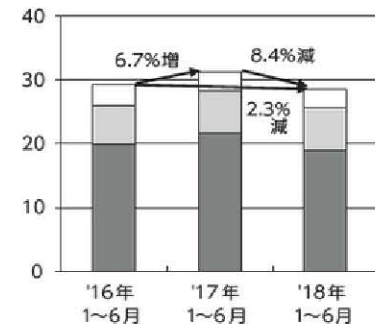
非量産車合計



特装車

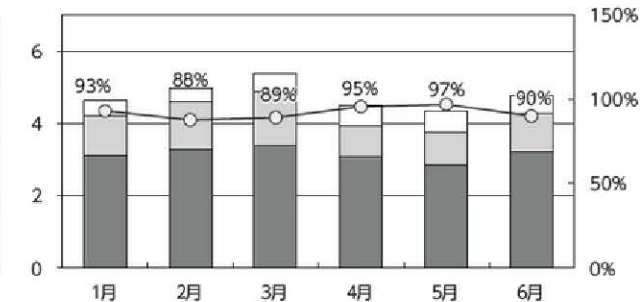
□ 輸出
 ■ 作業系・その他
 ■ 輸送系

生産台数(千台)



生産台数(千台)

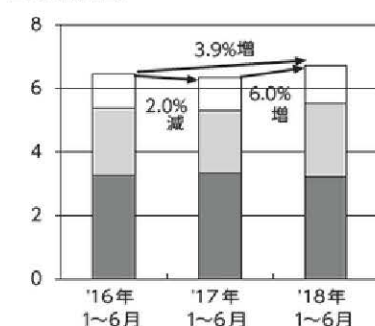
○ 対前年比



特種車

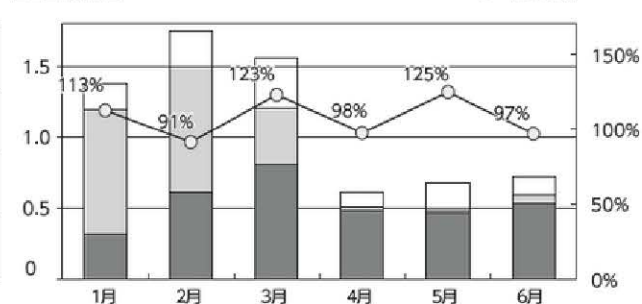
□ その他
 ■ 緊急用
 ■ 車いす移動車

生産台数(千台)



生産台数(千台)

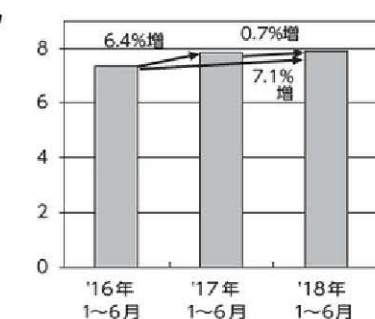
○ 対前年比



平ボデートラック

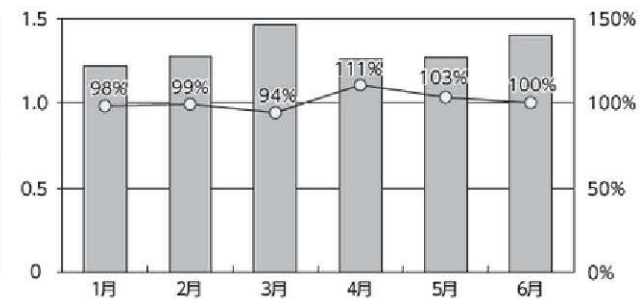
■ 平ボデートラック
 (除 シャシメーカー
標準トラック)

生産台数(千台)



生産台数(千台)

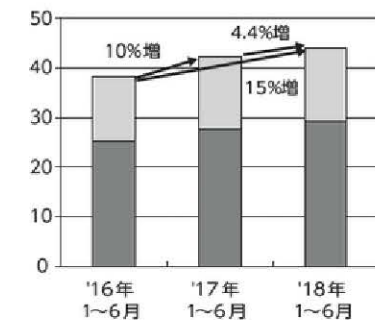
○ 対前年比



バン

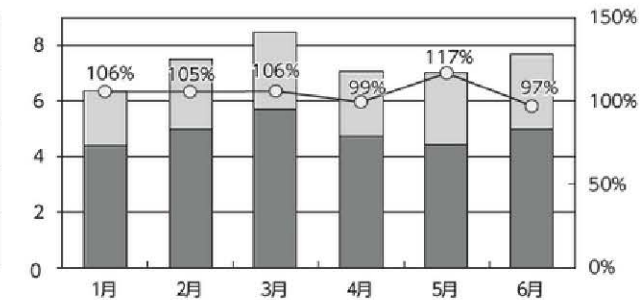
■ 冷凍・保冷車
 ■ バン
 (除 冷凍・保冷車)

生産台数(千台)



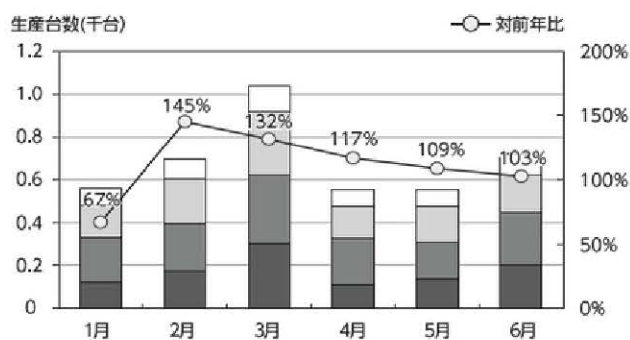
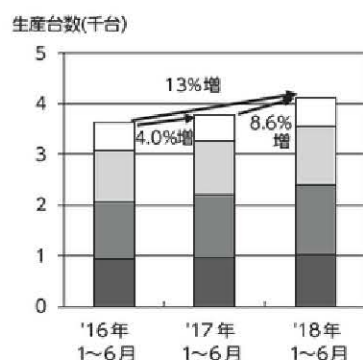
生産台数(千台)

○ 対前年比



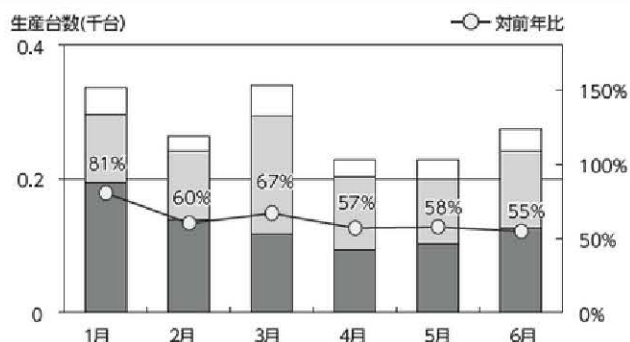
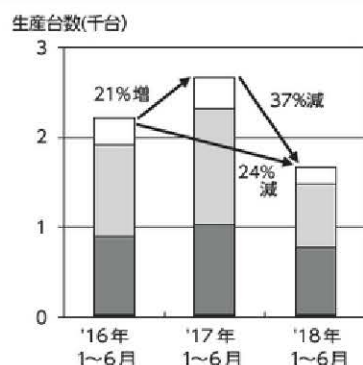
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- パン
- 平床・低床



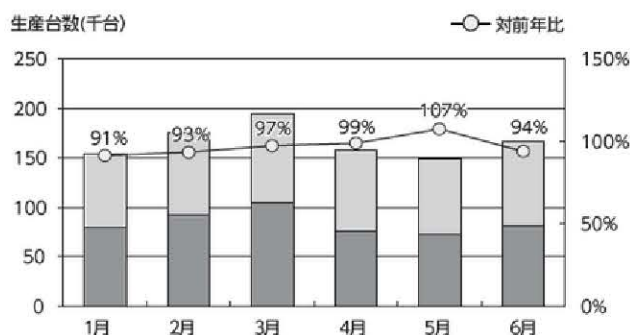
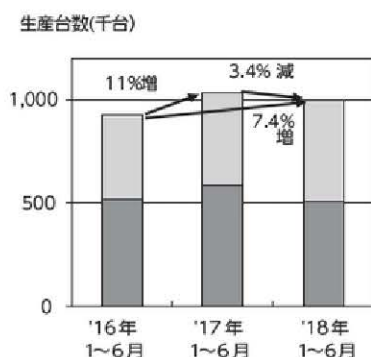
大中型バス

- 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

今年の夏は長く、暑さが収まるのが待ち遠しい。一時、最高気温が30℃を下回りほっとしていると猛暑日が復活する。蝉の声もどこか弱々しく、蚊が人を刺すのも控える天候には驚かされるばかりであった。

熱中症対策の呼びかけが強化され、理解も高まってきているが、体調を崩される方も多く、総務省消防庁が公表しているデータによると全国で4月30日から8月19日までに約82千人が救急搬送されたとのこと。昨年の同時期が約45千人であり、今年がいかに熱中症を発症させる気候であったのか分かる。

台風は発生数が多いだけでなく、発生場所や動きが数十年前と異なっている。台風本体に加え、台風から遠く離れた場所での豪雨や、それに伴う災害の発生は多くの方を悲しませている。避難や救助の際に地域の皆さんが連携し、お互いに助け合う「協同」が奏功したニュースは、あらためて人的交流の大事さを教えてくれる。

本誌が発行される頃も暑さが続いているのではないか。過去の統計では9月に発生した台風が上陸する比率が最も高く、甚大な被害を伴うものも多い。熱中症対策を含め、決して油断せず、家族、近所の皆さんと一緒に防災についての備えと行動をお願いしたい。

(吉田)

表紙写真について

特装部会

自動車精工(株)製 飼料運搬車

家畜用配合飼料を運搬する飼料運搬車です。配合飼料の種類は多く、配送先ニーズも多いため、90%以上はオーダーメイドによる製作です。部屋割はもちろん、配送先のルートにより車高制限、サイロに合わせたブームの長さを考慮して製作しています。最近ではエアースクリューで残飼料を極限まで排出する装置「スーパーゼロ」と、排出時、音を低減できる「制音バルク」で、より繊細に、よりタフに進化を続けています。



お知らせ

講演会のご案内

日 時：2018年10月18日(木) 14:30~16:00

場 所：日本自動車会館 くまプラザ1・2・3会議室 東京都港区芝大門1-1-30

講演会内容：「国内大型トラックの市場動向と架装メーカーに望むこと(仮)」

講 演 者：UDトラックス株式会社

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 2018 秋

広告掲載会社

トヨタ自動車九州株式会社 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

2018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™コンスピキュイティ反射シートと3M™反射シート680Eシリーズを提供しています。

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

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



3M™ダイヤモンドグレード™
コンスピキュイティ反射シート

3M™反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

コントロールタック™プラスフィルム

3M™ ダイヤモンドグレード™ コンスピキュイティ反射シート

入射光を光源方向にまっすぐ戻す、再帰反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キュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

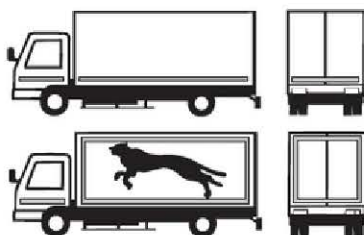
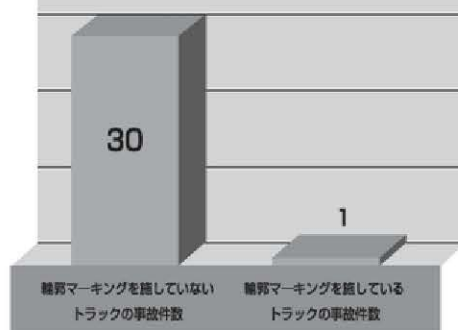
■ヨーロッパにおける研究報告

- 夜間や薄暮におけるトラックの側面・後面への衝突事故の約40%が“みられやすさ”(コンスピキュイティ)不足により発生している。
- 再帰反射材の輪郭マーキングを施したトラックの事故件数は、施していないトラックの事故件数の約1/30だった。

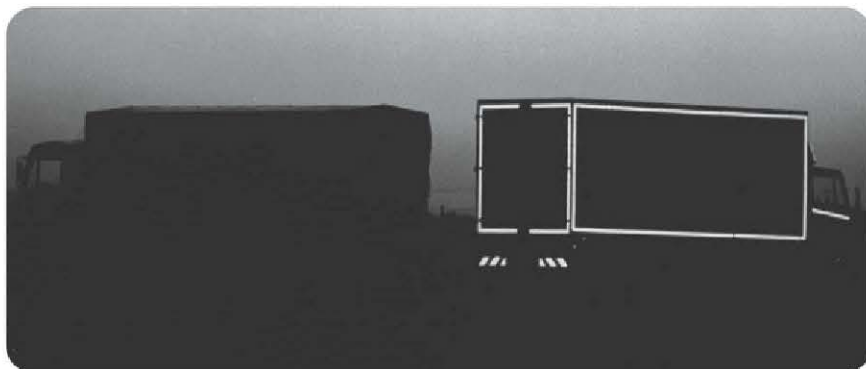
■米国における研究報告

- 再帰反射材による車両マーキングは重量トレーラーの側面・後面への衝突事故を約30%減少させた。特に夜間では約40%減少させた。

■事故件数対比



※Eマークとは: 国連の車両等の相互承認協定規則(ECE) R104の要件に適合した製品に付記することが出来るマーク。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 トランスポートेशन セーフティ事業部

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

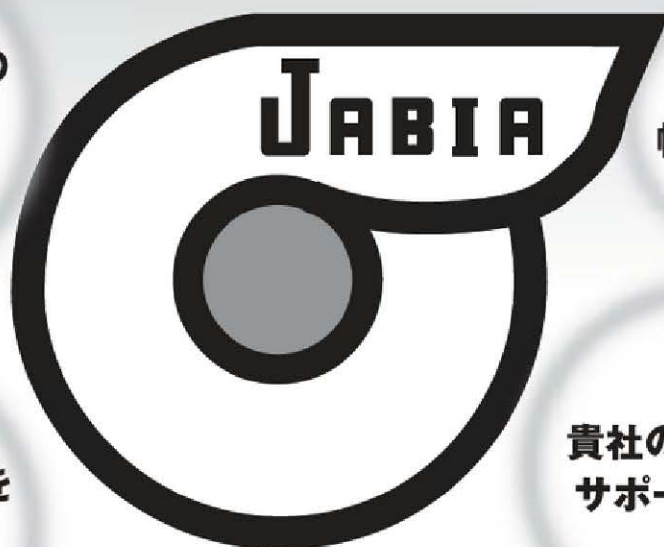
生産物賠償責任保険

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。

- 2018年度 一斉募集申込〆切 2018年9月21日(金)
- 以降の中途加入も随時受付しております。

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活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

SJNK18-05441 2018/07/31