

車体

NEWS

SPRING 2018 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言 2

NEWS 特集

第11回技術発表会を開催 3

2018年度税制改正の概要 10

2017年度補正予算案及び2018年度予算案の概要 11

NEWS FLASH

本部だより 12

部会だより 14

支部だより 16

官公庁だより 17

月度活動状況 23

会員情報 26

Net Work

Vol.90 株式会社オーディーエス 27

VOICE

イサム塗料㈱ 29

東京シンコーレザー㈱ 30

そこが知りたい

「2020年東京オリンピック・パラリンピック」とは? 31

働くクルマたち

第20回 日本のタクシー

(ユニバーサルデザインタクシー) 33

Coffee Break

我が社の元気人 35

DATA FLASH

2017年4月～2018年1月 会員生産状況概要 38

編集後記

..... 41

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



ヤマダボデー



Z FLAP 9:1

ゼット フラップ

さらなる進化がカタチに…《Zフラップ 9:1》



Z FLAP 9:1
ゼット フラップ

- あらゆる現場での荷役に対応できる《Zフラップ 9:1》。センターフレームを9:1の部分へ設置し、天井部分の開口を2100mm※以上確保出来ました。
- 積込、荷おろしを天井クレーンやラフター等で行う必要のある荷物などの輸送に最適です。
- 両サイドからフォークリフトでの荷役も出来るため、通常のウイング車と同様の使用も出来ます。

※全幅2490mm時

山田車体工業株式会社

本社沼津工場	〒410-0874	静岡県沼津市松長字改正 600番地	TEL.055-966-0815	FAX.055-968-7474
仙台工場	〒981-3302	宮城県仙台市三の宮 68-3	TEL.022-358-3171	FAX.022-358-3175
水戸工場	〒311-3116	茨城県東茨城郡茨城町長岡 3652-85	TEL.029-292-1247	FAX.029-292-1227
神奈川工場	〒243-0303	神奈川県愛甲郡愛川町中津 6789番地の1	TEL.046-280-6341	FAX.046-280-6342
仙台日の出町工場	〒983-0035	宮城県仙台市宮城野区日の出町 1-4-15	TEL.022-352-1047	FAX.022-352-1048

URL <http://www.yamada-body.co.jp>

モノづくりは不変

小型部会長 田ノ上 直人
一般社団法人日本自動車車体工業会
(トヨタ自動車東日本(株)・専務取締役)



自然の力は人知が及ばない領域をもっている。そうした自然に対し人間はこれまで甘えてきた。進化を通じ人間は他の生物とは異なり、生きるために身の回りのものから道具をつくり利用してきた。人間にとってのモノづくりは身近なところから始まり発展してきたと言える。最近、日本のモノづくりが揺らいでいる事象が散見されるが、モノづくりは人間にとって不変なものであり、クルマを通じあらためてモノづくりについて考えてみたいと思う。

[100年に一度の変革期]

昨年自動車業界は、世界の環境規制を踏まえEV(電気自動車)に代表される環境にやさしい技術の強化を打ち出し、産業構造が変わり始めた。この状況を「100年に一度」と表現し、クルマづくりそのものも変わっていく時を迎えたのだと思う。ただし、クルマの役割が変わってしまった訳ではなく、パワーユニットの変革以上に自動運転に関する技術開発は、ユーザーにとって関心が高い項目だと思う。日本では「若者のクルマ離れ」が言われて久しいが、クルマの役割を理解していないひとはいない。クルマ離れとは、自ら運転する、あるいはクルマを所有するという行動を取る人が、以前より少なくなっているということを意味している。しかし、日常生活ではクルマのお世話になっているのが現実であり、ひとがクルマ離れを本気で考えることはできないと思う。ただし、自動車業界が「100年に一度の変革期」を迎えていることは我々も理解しなければならない。

[クルマは生活を豊かにする]

クルマは移動手段のひとつであり、ひと、ものを運ぶ道具である。更に、車体工業会会員各社が得意とする「働くクルマ」は社会生活を豊かにする付加価値をつける役割を担っている。社会環境の変化やそれに伴う要望を実現していくためにはアイディア、技術、技能が重要であり、それらを融合していくことが製品を生み出していくことに繋がっていく。これが我々のモノづくりの根本であり、変わることはないと思う。そして、社会の要望と車体工業会会員各社の繋がりが強くなっていくこ

とが更なる生活の豊かさに結びつくと思う。

日本では少子高齢化が急速に進行し、一部地域では公共サービスが低下してきている。楽しく、充実した生活を送るために必要不可欠なインフラや公共サービスがあるはずであり、例えばインフラの設置が難しい場合の対応として「働くクルマ」が活躍できる場所、場面があると思う。また、移動手段としてバス路線が廃止された地域でのタクシーの利用は、公共福祉の視点からその重要性は高まり、より利用し易い車両開発や運行ルールの設定、見直しに適切な対応を考えなくてはならない。

グローバルではクルマの便益を享受できている人は限られている。これはクルマの利用には道路はもちろん様々なインフラが必要であり、整備ができていないということも要因である。生活を豊かにする道具としてのクルマの可能性はまだまだ大きいと考えられる。

[日本のモノづくり]

日本のモノづくりは関係する人達が協力し、お客様に喜んでいただける、更にはお客様が感動していただける製品をつくり、提供するという考え方で取り組んできたことが特徴である。日頃の改善活動やQC活動はそれらを支えている。ベースは働く人の意識、意欲であるがそれだけに頼ってはいけな時代である。社会では働き方改革への取組みが活発化している。ただし、業務の効率化というハードの対策だけでは実現は難しい。ソフトの部分は働く人、即ち人間の意識、意欲である。小型部会では会員相互の見学会を通じ勉強し合い、自社の取組みに活かしていただいている。決してハード面の取組みが参考にならない訳ではないが、ソフト面の取組みの方が参考になる。そこでは働く人達の知恵や行動が溢れており、気づかされることが多いということかもしれない。「モノづくりは不変」とはこうしたところにあるのだと思う。

これからも変革、改革の動きをとらえつつ、皆さまの支援、協力を得ながら切磋琢磨し、モノづくりを高めていきたいと思う。

第11回技術発表会を開催 NEWS 特集



加藤委員長

中央技術委員会(委員長・加藤幹章・新明和工業株顧問)では、1月19日、くるまプラザにおいて、第11回技術発表会を開催した。冒頭、加藤委員長から、「この技術発表会は今回で第11回を迎え、本日は6部会、6テーマの発表となり、ますます充実してきております。私たちを取り巻く情勢は、自動車業界では安全を追求した装備や自動運転そしてEV化、運送業界では輸送効率化、省力化、運転者不足による高齢者・女性ドライバー化への動きが加速されてきています。そんな中、上物架装を業とする車体工業会もこの動きに取り残されないよう技術革新を図っていかねばなりません。」と挨拶があった。

今回の技術発表会は約140名と多くの参加者があり、その内容は次の通り。

EVバスの車両設計製造技術について

(株)イズミ車体製作所 (特種部会)

常務取締役

宮崎 信也 氏



1. はじめに

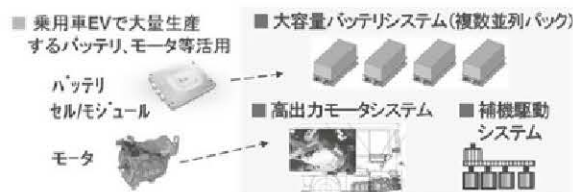
アジアを中心に世界各国で大型バスのEV化が進められている。しかし、日本は対応が著しく遅れている状況を打開するために、産学官連携で廉価で高品質な大型車用EVシステムの実用化を目指し、実証実験車を製作した。



2. 廉価で高品質なEVシステムとは

大型車用EVシステムの最大の課題は、コストと信頼性であり、従来のEVバスは主要部品が少量生産品で、実績も乏しいものであった。今回、開発したEVシステムは、高品質で量産品の乗用車用の部品を組み合わせることと、コンプレッサー関係の補機類をひとつにまとめてユニット化することで、課題を克服する見通しを得た。

【システム概要】



3. 性能・機能・商品性評価

目標性能：1充電航続距離50km

(使用条件:外気温度0℃、電熱式暖房使用、乗客60名程度)

：バッテリー電力容量120kwh

：モータ出力190kw

1) 性能・機能評価

- ・パワートレーンを日本自動車研究所(JARI)にて性能評価を行い、計画通りの結果が得られた。
- ・実証実験車(以下 車両)を第三者機関の試験場にて出力、回生、電費等の試験を行い計画通りの結果が得られた。また、車検取得後に実証実験コースを走行し、電費を実測した結果、計画通りの結果が得られた。

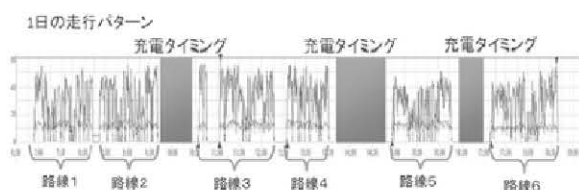
2) 商品性評価

- ・車両を前述した試験場で、運転性、水かきりや段差乗り越しも含めた走破性、高質感、保安防災等の評価を行い、良好な結果が得られた。また、車検取得後に第三者に依頼して、山間部、市街地を走行して、加減速で発生するGを含めた乗り心地、騒音等の評価を行い、良好な結果が得られた。



4. 今後のスケジュール

- 1) 熊本市内で実証実験として乗客を乗せた営業運行を2月5日から1年程度行う。航続距離50kmに対して1日当たりの走行距離が120kmのため、充電時間も含めて路線バスへの適応性を確認する。



- 2) 量産化に向けた協議を、協力企業と進める。
- 3) EVバスの普及・拡大には充電器の設置や電気料金等のインフラも伴う。また、品質保証や輸送費等も課題となるため、商流を協同実施者間で協議を進める。
- 4) 実証実験でEVバスの運行を担うのはバス会社である。そのバス会社のメンテナンスを行っている子会社に、作成した整備要領書を基にメンテナンスに対応していただくが、その適応性も確認する。また、その会社と協力して整備要領書を更新し、充実を図っていく。

5. 開発完了後

車体工業会の会員各社を中心にEVバスの改装に参加される企業には、生産技術を公開する。

<予定している公開又は配布する資料>

- ・レイアウト図 ・部品表 ・部品図 ・組図
- ・配線、配線経路図 ・配管、配管経路図
- ・製造マニュアル ・構造変更届出書フォーマット
- ・完成検査を含む検査表 ・整備要領書
- ・取扱説明書

6. まとめ

本開発は順調に進んでおり、2018年度に完了予定である。完了後の情報公開により、多くの会員各社に興味を持っていただき、EVバスの普及拡大に寄与することを期待しています。また、大型バスだけでなく、マイクロバスやトラックへの適応を視野に入れておりますので、皆様方に、この取組みにご理解をいただき、加えて見識をご教示いただければ幸いです。

クレーンでの積み下ろしを可能とした特殊ウイングボデーの製作について

山田車体工業(株) (トラック部会)

製造推進部 課長

山田 直樹 氏



1. はじめに

昨今、IoT・スマートフォン・EV・自動運転等の発展に伴い半導体製造装置の生産が非常に活況である。また工作機械や医療機器の出荷も好調である。これらの機器は大型化・精密化が進んでおり、標準的なウイング車では輸送困難なものも増えている。弊社でもここ数年そのようなニーズに応じていく必要性が高まっていた。

2. 当社における取組み

従来より弊社で生産しているオーバートーン型ウイング「片反転フラップ」(写真①)よりも大きく天井が開放できる、クレーンを使用した荷役がし易いウイング車両の開発プロジェクトが始まった。

弊社のボデー造りには、①溶接構造を中心とした高剛性、②クリーンなイメージを演出できる磨きステンレスを抵抗なくきれいに仕上げられる技術、③どのメーカーの



写真①

テールゲートリフタでも取付ができる体制など精密機械運搬車の生産には向いた特長がある。

しかしながら新たな機構を考えるに当たり、再度リンクや油圧機構の深掘りが必要であった。昨今の精密機械運搬車は積荷の結露を防止するために、定温で輸送する必要がある。これまでも温度管理車は多数生産してきたが、更に厳しい条件での使用を想定した深掘りが必要であった。

リンク部分に関しては、ウイングのシリンダーは上面に配置するものという概念を廃し、前後の柱部分へ配置することでセンタービームの位置を大きくオフセットさせることができた。油圧配管路についてもスィベルジョイントなどを使用することにより、今までできなかった配管の取り回しも可能となった。これらによりオーバートーンする側の天井開口部を2100mm以上確保することができた(写真②)。小開



写真②

□側も大きく168°回転させるようにしたことで、左右どちらからでもフォークリフトによる荷役ができるようにした(写真③)。



写真③

3.温度管理について

前述のとおり、温度管理仕様の部分は考え方を一新するため、いろいろな方の知恵を借りながら開発を進めていった。今回製作した車両はお客様の拠点が寒冷地域であるため、 -5° の外気温で $+23^{\circ}$ の庫内温度を維持することが必須条件であった。

まず断熱については外気に触れる金属と庫内が直接繋がらないよう徹底した縁切りを行った。また、軽量化の目的も含め、断熱性強化の一変としてカーボンサンドイッチパネルの採用も試みた(写真④)。



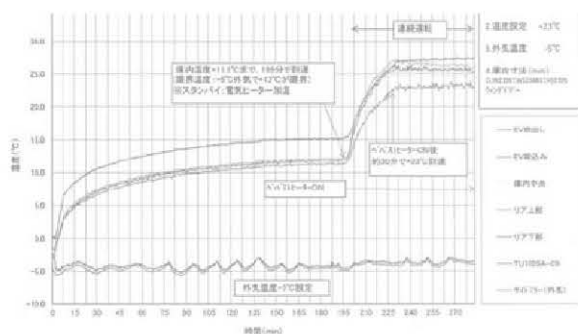
写真④

また、冷凍機
だけの加温で
は寒冷地域での
温度維持は難し
く、また積み置
きなどの時はアイ
ドリングがで
きない場合もあ
り、冷凍機の加
温機能に加え、
更なる暖房設備
が必要であった
ため、軽油を燃料
とした温風ヒーター
の導入を行なった
(写真⑤)。



写真⑤

これらの組み合わせにより条件をクリアすることができた
(図①)。



図①:温度測定データー

4.今後の課題

大きな課題の一つは、軽量化である。大型機械などの搬入先が大型車では入れない場合には中型増トンでの輸送が必要となる。その際に必要な内法高、積載量を確保するためには上部の軽量化は必須である。

また、モーターショー出展時、来場者の方から、①ウイング全開時の最大高を抑えることができないか、②センタービームが必要に応じてオフセットする方向を変えることができないか、等のご意見、問題提起をいただいた。また将来的にはより上部が広く開くボデーの開発にも挑戦していきたいと考えている。更なる検討深掘りを進めていき、顧客ニーズに応じて行けるよう努力を続けていく所存である。

輸送効率向上と安心・安全な 大型冷凍車の開発

(株)矢野特殊自動車 (バン部会)

バン車事業部技術部

バン設計課 係長

堀 美紀範 氏



1.はじめに

現在のトラック輸送業界は、全職
業平均と比べ2016年の有効求人倍率が約2倍になっており、ドライバー不足という大きな問題を抱えている。ドライバー不足の対策の一つとして、ロングボデー高容積車による輸送効率向上がある。今回は、ロングボデー高容積車の開発の中で後部出代の課題と対策の紹介、安心・安全が向上する製品の紹介をする。

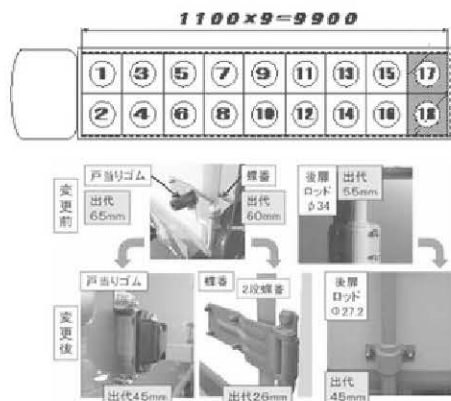
2. ロングボデー高容積車とは

一般的な大型冷凍車の有効内長は9300mmで、1100×1100パレットを16枚積載し、輸送を行う。ロングボデー高容積車はショートキャブ車を採用し、有効内長を約9970mm確保、上記パレットを18枚積載できる車両である。

3.開発の概要

庫内温度-25℃で使用可能な冷凍車で、18パレット積載可能な内長とする為に、各部仕様を見直した結果、後部出代を45mm以下にする必要があった。扉金具の見直しと、ビルトインステップを開発する事により、その課題を解決することができた。

扉金具の見直しについて、従来のリヤドアの部品は蝶番出代60mm・後扉ロッドの出代55mm、戸当たりゴム出代65mmだったが、蝶番は2段蝶番を採用し出代26mm、後扉ロッドはロッド径の小さい物を採用し45mmとした。戸当たりゴムは、取り付け位置を見直して45mmとし側壁に直接当てる構造へ変更した。



ビルトインステップの開発について、従来は荷台に昇降する場合、ステップとしてリヤバンパーやクッションゴムの出代が十分にあり、足を掛ける場所が確保できていた。後部出代45mmの場合、足を掛ける場所が無くなり安全に昇降することが困難な状況になる。その対策として、足掛け用ボックスを新規に開発する事で、足場を確保することができ課題を解決した。



足掛け用ボックス

4.安心・安全に使用する製品の紹介

1) ピタッとドア

アーム式ドアストッパー採用と戸当たりゴムを側壁に直接当てる事で、ドア解放時の側面出代を低くすることができ、扉開放時の後部視認性向上しホーム付けがより安全に行える。



2) ビルトインステップ

ビルトインステップ・フロア最後部の取手・リヤコーナーポストに設けた2段取手で、荷台への乗降がより安全に行える。



3) 後部警告LEDライト

側壁後部にLEDライトを設置することで後端が認識し易くなり、より安全にパレットローダー作業が可能。



4) コーナーライト

左右のコーナーに前から後ろまでLED素子を配置する製品。庫内どの場所でも均一の明るさが保て、伝票が読みやすく作業効率が向上。



後部警告LEDライト



コーナーライト

5.まとめ

今後も、お客様の要望に応える開発や自社主導の企画開発で「仮説-検証」を推進し、更にお客様に役立つ製品サービスを提供できるように、[輸送品質と輸送効率のパートナー]としての価値を追求していきたい。

新型コースターの企画開発

トヨタ車体株式会社 (バス部会)

製品企画ZU主査
宇佐美 彰英 氏



1.はじめに

昨年1月に新型コースターは24年振りのフルモデルチェンジをし、新たに4代目となった。

・開発の背景

近年のバスの安全性に対する意識の高まりの中で、各国の安全法規制への対応が



必須となり、また、快適性の向上・デザインの刷新・強度信頼性の向上、といった大幅な商品力強化も必要であった。更に、製造工程においては設計の古さが起因の3K(危険・きつい・汚い)作業を払しょくしたいという強い要望があり、新型では、これらの想いを受け「世界NO.1のマイクロバス」をつくらうと、全社一丸で開発しました。

2.企画概要

・コンセプト

「次の人流、次の時代を担うマイクロバス」

Tough & Excellent Modern

・セリングポイント

1)安全性向上

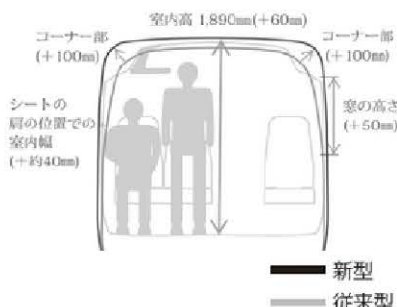
世界トップレベルの安全なバスにするため、ボデー骨格から見直し、スクエアなボデーシルエット及び環状骨格構造を採用し、安全性を向上させた。バスの世界標準であるUN-R66(ロールオーバー)基準を満足させている。



また、安全装備として運転席/助手席SRSエアバッグ、VSC、イモビライザーを国内向け標準設定とした。

2) 快適な室内

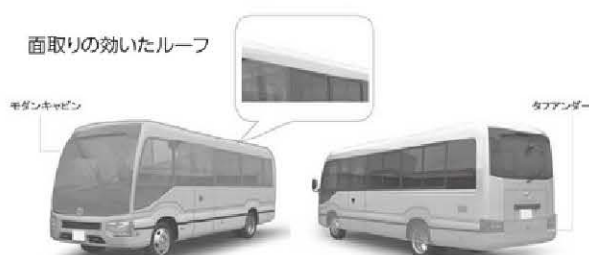
室内高を旧型+60mm、全幅を+45mm拡大、着座の肩の位置で幅+40mm拡大。さらに窓の高さを+50mm上げたことで、開放感のある室内空間を確保した。



開発初期に1/1のモデルで確認すると、外観は安全法規への対応でスクエアなボデー形状にしたことで、実際の寸法以上に大きく立派に感じられ、同時に室内は想像以上に広々で快適な空間になり、「これは高い商品力になる」と実感できた。

3) 飛躍的なデザイン

ボデー上部(青色部)はルーフサイドに面取りを効かせ、モダンなシルエットとし、下部(赤色部)はスクエアなデザインで、様々な環境に対応できるタフネススタイリングを表現した。ModernとToughの2つを融合させた新型は、街で見かければ間違いなく目を引き、新たなお客様にアピールできる。



4) 強化されたQDR(品質・耐久性・信頼性)

今回QDRも進化させるため、ボデー構造を根本的に見直した。前述の環状骨格構造、外板レーザー溶接、高張力鋼板の採用等により、耐久性を強化し、品質・信頼性を更に高めることに成功した。

3. おわりに

多くの仕様の同時開発、新工場での立上げと苦労の連続でしたが、乗用車並みの短い開発期間で無事完了できました。しかし、これでコースターの開発が終了したわけではありません。歴代モデルがそうであったように、今後も、世界中のお客様のニーズにお応えし、さまざまな改良を加え、常に進化を続けていきます。

JPN TAXI(UDタクシー)の開発について

トヨタ自動車東日本(株) (小型部会)

ボデー設計部
第5ボデー設計室 室長
北脇 久貴 氏



1. はじめに

22年ぶりに2017年10月、タクシー専用車「JPN TAXI」の販売を開始。日本のおもてなしの心を反映した様々な人に優しく快適な次世代タクシーとして、魅力あふれる車に仕上がっている。

2. 車両概要

トヨタ自動車東日本(株)東富士工場で生産。LPG HVシステムを搭載。国土交通省のUD(ユニバーサルデザイン)タクシー認定に全仕様で対応している。

3. JPN TAXIの魅力

1) デザイン

「おもてなしの心」をカタチにした独創的で流行に左右されない外形デザインは、「親しみやすさ」と「車格感」とを持ちあわせ、誰もが一目でタクシーとわかるスタイリングになっている。イメージカラーは専用色の深藍(コイアイ)。藍色は、飛鳥、奈良時代より染物等に使用され、日本を象徴する色として引き継がれている。

2) パッケージ

今後の更なる国際化を見据え、世界に通用するタクシーとして、ゆとりのヘッドクリアランスと前後席間距離を確保しながらも、コンフォートより全長の短いコンパクトなボデーサイズとした。



3) UD(ユニバーサルデザイン)

一般のタクシーと同じ運賃で誰もが普通に使い、高齢者、車いす使用者にもやさしいタクシーとなっている。

① 乗降口

足元の乗り込み高さを低く抑え、間口を広くとり、高齢者も子供も乗り降りし易くなっている。

② スロープ

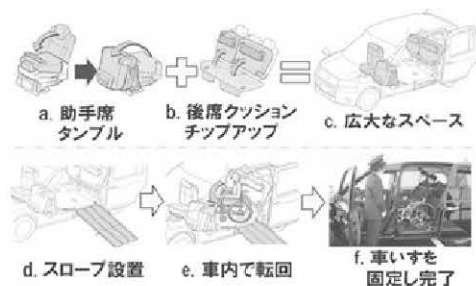
車両に搭載されている車いす用スロープを用い、車両左側のスライドドアから車いすのまま乗車できる。

③ 乗降用手すり

視認性の高い黄色のアシストアイテムを採用。また、チャイルドグリップを設定、更に後席にも、格納式で折り革タイプのアシストグリップを採用。

④ 車いすスペース

助手席をタンブルし後席クッションをチップアップすることで、客室内に広大なスペースが生まれる。車いすで乗車後、このスペースで車いすのまま転回することができる。転回後に車いすを車内に固定、フラットな姿勢で乗車できる。また、運転者席側のリヤシートクッションを通常状態に戻し、介護者が並んで座ることもできる。



⑤ 収納場所

ラゲージスペースは、折り畳んだ車いす1台、スーツケースなら大サイズが2個、ゴルフバッグなら4個搭載可能。

4) LPG HVシステム

LPG HVシステムを新規開発。従来型のタクシー専用車のコンフォートの約2倍の実用燃費を達成。

5) 安全性

Toyota Safety Sense Cを全車標準で設定、ドライバーをサポート。駐車時等のアクセルの踏み間違い等で起こる衝突を回避、被害を軽減するインテリジェントクリアランスソナーをオプション設定。

6) 快適性

客室は利用し易く快適に過ごせる「おもてなしの空間」。



間]、運転者席はプロの仕事場にふさわしい、「機能的な空間」として、ドライバーが操作し易く負担を軽減できるよう機器類、スイッチ、収納を用途に合わせ配置。LED照明付リヤシートベルト、読書灯等の装備を全車に標準設定。上級仕様には、リヤシートヒーターや天井サーキュレータ等を標準設定。

お客様が車内でくつろげるようにソフトでフラットな乗り心地を実現。リヤシートは包まれるような優しい座り心地となっている。ハイブリッド化や静遮音材の最適設計により静粛性を



高め、上級仕様は高級セダン並みの静粛性を獲得。

7) メンテナンス性

衝突形態の大半を占めるコーナー部の軽衝突に対し、バンパのサイド部分のみ交換できる



JPN TAXI はシールをはがしアウターレンズの着脱可能

構造とし、ヘッドランプとリヤコンビネーションランプのレンズキズ付きや破損時に対し、アウターレンズのみ交換できる構造とした。

4. おわりに

17年11月の東京モーターショーでは、多くの来場者に見て触れて体感していただき、大変ご好評を得ることができた。今後も様々なお客様のご意見を真摯に受け止め、JPN TAXIの更なる改良に努めていきたい。

積載型トラッククレーンの新制御システムについて

古河ユニック株 (特装部会)

生産本部 佐倉工場
開発設計部 開発一課
伊東 直貴氏



1. はじめに

弊社主力製品である積載型トラッククレーンは、荷物を“吊る”、“運ぶ”という一連作業を一台で行うことができる省力機械である。普通トラックを主な架装対象としていることから、開発の要点として以下の項目が挙げられる。

- ・多段ブーム化…コンパクトかつ広い作業領域
- ・ラジコン装置…省人化
- ・安全装置…災害の未然防止

現在までの開発により、車両から離れて作業をできるようになった反面、破損や転倒事故の要因にもなっている。これらを考慮し、弊社として17年振りとなるフルモデルチェンジ機「URGシリーズ」(2016年11月7日発売)のハイグレードモデルのスマートセーフティ仕様で、安全装置と自動制御機能に着目した次世代のクレーン制御システムを構築した。



図1 中型トラック架装用クレーン“URG370シリーズ”

2. システム構成

従来採用していた制御システムでは、油圧コントロールバルブを制御するためのメインコントローラ以外に、それぞれの安全装置が独立して存在する構成であった。一方、より高度な安全機能を実現するためには、クレーンのあらゆる状態の認識が必要である。そこで、新制御システムはクレーンの各所に配置したセンサ情報を複数のコントローラによって中継し、メインコントローラにフィードバックし、油圧コントロールバルブの制御に反映させる構成とした(図2)。また、クレーンの様々な情報は新型の液晶ディスプレイ付ラジコン操作器(図3)に表示し、離れた場所からでも現在の状態を容易に把握することが可能である。

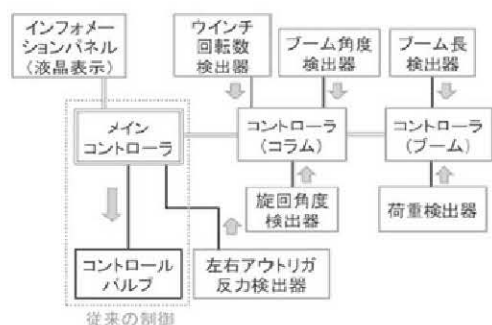


図2 URGスマートセイフティ仕様の制御システム



図3 液晶ラジコンJOY

3. 安全装置

各種安全装置を統合制御することで、高機能化を実現。

1) 過負荷警報装置

クレーンの強度に基づく定格荷重に達すると警報を発し、過負荷によるクレーン本体の損傷を防ぐ。また、定格荷重に近づくにつれ作動速度を自動減速する。

2) 転倒防止装置

アウトリガの接地反力を検出して転倒前に警報を発する。また、接地反力の減少に応じて作動速度を自動減速し、滑らかに自動停止する。

3) 前方領域検出装置

定格荷重が大幅に下がる車両前方領域への進入を検出し、過負荷警報装置を適切に作動させる。

4) 高さ制限装置

設定した任意の高さにブーム先端が近づくと警報を発する。また、設定高さに近づくにつれ自動減速し、滑らかに自動停止する。

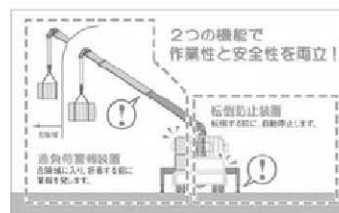


図4 過負荷警報装置と転倒防止装置

4. 自動制御機能

センサ情報をフィードバックしクレーン作動を適切に制御することにより、複雑な操作の組み合わせを必要とする下記の動作を、全て1操作で可能とした。

- 1) フック平行移動：ブームの伸縮操作にフックの巻上／巻下が連動することで、フックがブームと平行に移動
- 2) 対地平行移動：ブームの伸縮／起伏操作にフックの巻上／巻下が連動することで、フックが地面と平行に移動
- 3) 直交動作モード：ブームトップとフックの距離を一定に保ちつつ、車両に対して前後左右上下方向に平行移動や垂直移動
- 4) 記憶動作モード：あらかじめ記憶させた位置へ最短距離でフックを移動する(ショートカット移動)。また、記憶させた一連動作を繰り返し再現(軌跡移動)
- 5) 全自動格：従来はフックの巻上げ、ブームの縮み・伏せのみであったが、巻上げ・縮み・旋回・伏せを順次作動させ、全格納状態を自動化



図5 直交動作モード

5. まとめ

今回、複数のセンサ情報を一括監視しクレーン制御に反映することで、安全性・操作性に優れた積載型トラッククレーンの新たな制御システムを構築した。将来的には、今までの操作器に代わる新たなインターフェイスの導入や、環境認識による自動運転などが求められてくると考えられる。今後もクレーン作業の更なる省力化に取組み、お客様の要望を満たす製品開発を目指していく。

「2018年度税制改正大綱」の全体のポイントと自動車関連税制、中小企業に関わる税制等の結果概要を、次の通り、報告する。

1. 2018年度税制改正の全体のポイント

- ・ 年収850万円超の会社員への所得増税やたばこ増税で約3,700億円の税収増、一方事業継承税制の見直しなどで約900億円減税となり、全体では約2,800億円の増税
- ・ 森林保護のための「森林環境税」や観光インフラ整備の財源とするため日本を出国する旅行者から1,000円／人／回徴収する「国際観光旅客税」(400億円／年)といった27年ぶりの新たな国税を創設
- ・ 法人税は既存の税制を見直し、増減額がほぼ同等の税収中立。生産性向上を後押しする賃上げや設備投資を進める企業は税負担を減らす。大企業は3%以上の賃上げなどの条件を満たすと最大20%減税。中小企業は1.5%の賃上げで減税。ただし、賃上げなど一定の条件を満たさない企業は一部の税優遇を使用不可
- ・ 中小企業の代替わりを促すため、事業継承税制を10年間の特例措置として拡充。非上場会社の株式を経営者から後継者が引き継ぐ場合、相続税を全額猶予

2. 「自動車関連税制」の結果概要

- ・ 消費税率10%への引き上げの2019年10月への再延期に伴い、「自動車取得税の廃止時期並びに自動車税及び軽自動車税における環境性能割の導入時期をそれぞれ2019年10月に延期。環境性能割の税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2019年度税制改正において見直しを行う」ことを2016年7月に決定
- ・ 2017年度税制改正大綱では、2016年度末で期限切れを迎えたエコカー減税・グリーン化特例について、一部対象範囲が見直されることとなったものの、自動車ユーザーの税負担増に一定の歯止めがかけられる形で2年間延長を決定
- ・ 2017年度税制改正大綱には、「消費税率10%への引き上げの前後における駆け込み需要及び反動減 対策に万全を期す必要があり、自動車を巡るグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を含め、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度(2019年度)税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方税制に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、

必要な措置を講ずる」旨明記



- ・ 2018年度税制改正大綱においては、自動車関連税制は特に明記されず、上記の通り、「自動車の保有に係る税負担の軽減に関する総合的な検討」が、2019年度税制改正に向け、実施される

【その他自動車関連の税制改正】

- ・ 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

①車線逸脱警報装置を備えたトラック・バスについて自動車重量税及び自動車取得税の特例措置を拡充

②衝突被害軽減ブレーキ・車両安定制御装置を備えたトラック・バスについて自動車重量税の特例措置を延長

3. 「中小企業関連税制」の結果概要

- ・ 中小企業軽減税率の特例の適用期間を2017年度から既に2018年度まで2年延長済
- ・ 「税法上の中小企業定義の見直し」については2018年度税制改正大綱では記載されず、継続検討

【その他中小企業向け税制改正】

- ・ 事業承継・再編の促進円滑な世代交代を推し進めるため、10年間限定で、事業承継税制を抜本拡充
- ・ 中小企業の少額資産の特例措置の延長
- ・ 中小企業の賃上げ支援強化(所得拡大促進税制の拡充)
- ・ 交際費課税の特例措置の延長
- ・ 赤字を含む中小企業の投資の強力後押し

当面の自動車関連税制の動き

	2017年4月	2018年4月	2019年4月	2019年10月 取得税10%
自動車取得税		エコカー減税の延長		廃止
自動車重量税		2017年5月 エコカー減税の延長	2019年5月	
自動車税・ 軽自動車税		グリーン化特例の延長		環境性能割 導入
自動車の保有に係る税負担の軽減に関する 総合的な検討・必要な措置の実施				

当会の2018年度税制改正要望

自動車取得税	・消費税率10%引き上げ(2019年10月)時の確実な廃止
自動車重量税	・将来的な廃止を目指し、まずは「当面の間税率」の廃止
環境性能割	・2019年度(平成31年度)税制改正で税率の見直し

2017年度補正予算案及び 2018年度予算案の概要

中央業務委員会

NEWS
特集

政府は昨年12月22日に2018年度予算案を閣議決定。1月召集予定の通常国会に予算案を提出。

高齢化で医療・介護等の社会保障費の拡大が止まらず、昨年度比2,581億円増の総額97兆7,128億円と6年連続で過去最高を更新。戦後2番目の景気回復期が続く中、税収は1兆3,670億円増の59兆790億円を見込むが、歳出は税収を大きく上回る。

同日に閣議決定された2017年度補正予算案もあわせて、当会に關係する経済産業省、国土交通省関連の予算について説明する。

1. 2017年度補正予算案

【競争力強化】

- Connected Industriesの実現のための協調領域におけるデータ連係(トラック自動隊列走行等)の実証等* (21億円)

【中小企業支援】

- 革新的サービス開発・試作品開発・生産プロセスの改善を行う中小企業の設備投資等を支援(1,000億円)
- 中小企業のバックオフィス業務の効率化や売上向上に資するITツール(クラウド型サービス等)の導入を支援 (500億円)
- プッシュ型の事業承継診断、経営革新・事業転換を図る中小企業の設備投資等を支援 (50億円)
- 政策金融・信用保証による金融支援、認定支援機関による経営改善支援* (132億円)

【その他】

- トラック運送業の働き方改革 (2億円)
 - 自動車運送事業の生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置 (107億円)
- 注)*印は2018年度も継続。内容は下記「2018年度予算案」参照

2. 2018年度予算案

【Connected Industriesによる社会的課題の解決・競争力強化】

- 高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業等 (67億円)
- 運輸部門の省エネルギー推進やドライバー不足等社会課題解決を図るため、複数台のトラックによる隊列走行等の高度な自動走行システムを世界に先駆け社会実装するため、安全性評価技術の研究開発を進めるとともに、公道を含む実証事業等を通じて社会環境を整備

【中小企業支援】

- 事業引継ぎ支援センターの人員拡充等 (69億円)
- 技術力のある中小企業・地域中核企業が行う研究開

- 発の補助等 (162億円)
- 小規模事業者に対する事業計画策定等の伴走型支援、無担保無保証での低利融資 (92億円)
- 中小企業への人材マッチング(女性、高齢者、ミドル人材、外国人等)や定着化に向けた助言等 (19億円)
- 政策金融・信用保証による金融支援、認定支援機関による経営改善支援 (227億円)
- 下請かけこみ寺の運営など下請事業者の取引条件改善に向けた取組み (14億円)
- 省エネ補助金、省エネ診断等による、中小企業等の省エネ投資を喚起するための補助 (631億円)

【次世代自動車開発支援】

- 自動車の省エネを加速させるため、次世代自動車の導入補助 (130億円)
- 運輸部門に革命をもたらす後続無人隊列走行、遠隔監視に基づく無人自動走行の実証 (35億円)
- 蓄電池の可能性を徹底追求する研究開発 (47億円)
- 自動走行システムの動作要件の標準開発等、省エネ分野等での戦略的な国際標準化 (27億円)
- 水素社会実現に向けた水素ステーションの導入補助や新たな水素サプライチェーンの構築実証等 (284億円)
- 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進 (5.73億円)
- 次世代大型車開発・実用化促進事業 (2.39億円)

【その他】

- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進(3.25億円)
- ユーザーへの適切な点検整備の促進 (0.73億円)
- トラック運送業の働き方改革 (1.01億円)

<2018年度公共事業関係費予算案(ほぼ前年度並)>

総額	一般公共事業費	災害復旧費等
5兆1,827億円	5兆1,284億円	544億円

■2017年度環境自主取組み廃棄物 フォローアップ結果

産業廃棄物最終処分量削減について

当会では、経団連による産業廃棄物の最終処分量削減を統一目標とする環境自主行動計画〔循環型社会形成編〕を策定し、毎年度フォローアップ調査を行うことにより、循環型社会の形成に向けた産業界の主体的な取組み推進活動に参画しています。この度、当会の2017年度廃棄物フォローアップ調査(2016年度実績)を行いその結果をまとめた。

- ・ 2016年度の産業廃棄物最終処分量は、0.26万トン(昨年比14%低減)となり、目標である0.29万トン以下(2000年度比89%削減)を達成した。
- ・ またサブ目標である売上高カパー率についても98.3%と目標95%以上を昨年に続き達成。



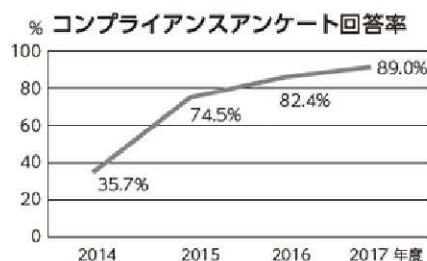
売上高カパー率については、当活動への参加会員数の維持と更なる向上にむけ、会として独自に目標設定し、推進しています。

■2017年度「コンプライアンス優先経営」 アンケート結果

中央業務委員会(委員長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所会長)では、中小企業会員を対象とした「コンプライアンス優先経営」に関するアンケート結果をまとめた。本アンケートは中央業務委員会での重点項目である『コンプライアンス優先経営の徹底』を図るための実態調査として、2014年度から開始、今年で4回目となる。

今回は、中小企業会員163社中145社から回答が寄せられ、回答率が89.0%とアンケート開始時(2014年度)の35.7%から毎年継続して上昇し、これまでで最高の実答率となり、「コンプライアンス優先経営」の重要性に関する意識向上が年々高まっていることがうかがえる。

また、アンケート結果では「企業行動憲章」、「コンプライアンス基本規定」や「内部通報制度」を制定し活動している



中小企業会員、そして規定を制定してなくても、社長や工場長が朝礼等で徹底を図るなど実質的な活動を行っている中小企業会員も着実に増加してきている。具体的には、2014年度からの3年間で「企業行動憲章」についての活動を実施している会員は35社から125社、「コンプライアンス基本規定」は31社から124社、「内部通報制度」は29社から115社と、3項目とも、3~4倍に増加した。

そして、中小企業会員が多い特装、特種、トラック、バンの4部会とも回答率が85%超となっている。

このようにコンプライアンス遵守に関する中小企業会員の意識は向上してきているが、活動へのサポートを拡充するため、2016年10月に開設した当会ホームページの会員専用「コンプライアンスサイト」の拡充や規定制定のサポート活動を継続していく。

■理事会メンバーによる工場見学・ 熊本地震復興状況視察実施

2月16日に理事・監事18名で、㈱イズミ車体製作所(熊本県大津町)の工場見学と熊本地震復興状況の視察を行った。

㈱イズミ車体製作所では、胃・胸部検診車などの医療関係車両や福祉車両などを生産している。また環境省の委託事業としてEV路線バスの実用化に向けて熊本大学などと共同で取り組んでいる。当日は、最初にEV路線バスの試作車に乗車した。スムーズで力強い走りを実感するとともに、九州産交バスによる実証試験でのドライバーの高い評価を伺い、街中を走るバスこそ、環境に優しいEVバスが必要だと感じた。



イズミ車体製作所

続いて検診車の生産工程を見学したが、多種多様なお客さま仕様に応えるためのオーダーメイド&ハンドメイドでのモノづくりでは、製造現場における熟練した職人的技術には感心した。

熊本地震復興状況視察では熊本城及び南阿蘇村を視察した。熊本城では二の丸広場で熊本観光ボランティアガイドの案内の下、^{いぬいやぐら}戌亥櫓などを視察したが地震発生当時と変わらぬままの状態であり、地震発生から約2年が経とうとしているが、本格的な復旧はこれからとの印象を受けた。南阿蘇村周辺では山崩れによる崩壊した橋の復旧が進み、新たな長陽大橋などが開通するなど、一見、順調に復興しているかのように見えるが、住民はまだほとんどが戻って



熊本城



きていない話を伺い、安全に安心して暮らせる日が早く来ることを願うばかりである。

■2018年自動車工業団体新春賀詞交歓会を開催

日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車機械器具工業会及び当会の自動車工業4団体による新春賀詞交歓会を、1月5日、グランドプリンスホテル新高輪・国際館パミール「崑崙」にて開催した。来賓として世耕弘成経済産業大臣、石井啓一国土交通大臣をはじめ、多数の国会議員が参列され、出席者は関係者をあわせ1,800名となった。当会からは57社98名が出席した。

主催団体を代表して日本自動車工業会の西川会長から挨拶があった。

続けて、日本自動車部品工業会志藤会長の音頭で乾杯が行われ、新年のスタートが切られた。



■労政合同分科会・見学会を開催

人事労務研究会では、12月18日、19日に、第39回労政合同分科会・工場見学会を開催した。18日は福岡市の八

仙閣本店会議室で労政合同分科会を開催。「秋の労使交渉状況」、「2018年4月以降の『無期転換ルール』の対応状況」について情報交換を実施した。有期契約労働者の無期転換を円滑に行うための無期転換ルールへの対応では、就業規則の整備と合わせ法定どおりの切り替えを予定している会社がほとんどであった。その後事務局から「自動車産業安全衛生大会」、「最近の労働分野の動き」等の報告を行い、情報共有を図った。

19日は2か所を見学した。ダイハツ九州(株)では、2004年に群馬県から移転した際の様子等の説明を受けた後、第一工場の軽自動車量産ライン、車体架装ラインを見学した。また、(株)ヨロズ大分では、経営環境が厳しい時代への取り組みやヨロズグループとしての生産性向上施策等の説明を受けた後、自動車のサスペンション生産ライン、及び設備改善状況を見学した。



■労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では、2月2日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、経団連会館会議室にて第29回労政合同勉強会を開催した。最初に日本経済団体連合会労働法制本部の布山上席主幹による『経労委報告』の中で「賃金は様々な考慮要素を勘案しながら、適切な総額人件費管理の下、支払能力を踏まえて決定する大原則に則り、経済の好循環を力強く回すという社会要請も重視しながら、自社の収益等に見合った積極的な賃金引き上げの検討を」との話があった。また、現在政府で進めている「働き方改革」の中の課題でもある「同一賃金同一労働の実現に向けた取り組み」や「労働法関係の法整備の状況等」についての説明があった。

引き続き、「春季労使交渉の見通し」について参加会社の取り組みについて情報交換等を行い、参加者からは、とても有意義な勉強会であったとの声が多くあがった。



特装部会

■工場見学会を実施

特装部会(部会長・高橋和也・極東開発工業(株)社長)では、12月1日、8社16名が参加し、(株)矢野特殊自動車(福岡県新宮町)の工場見学会を実施した。

同社は1922年に創業開始、海軍向けの特種車、ダンプ車、電気工事車等の開発・製造を経て、現在は、冷凍車、各種ローリ、車両運搬車、空港内作業車等を生産している。

今回は、冷凍車・ローリ・車両運搬車等の製造工場並びに完成検査場及び資材倉庫を見学した。

参加者からは、同社の丁寧なモノづくりの体制や合理的な経営スタイルが大変参考になったとの声が多く、有意義な見学会となった。



矢野特殊自動車

■工場見学会を実施

脱着車キャリア技術分科会(主査・池上慎也・新明和工業(株)佐野工場設計部課長)及び同コンテナ技術分科会(主査・足立大志・極東開発工業(株)横浜工場技術部課長)では、1月26日、5社11名が参加し、川崎重工業(株)西神戸工場(兵庫県神戸市)の工場見学会を実施した。

同社は、オートバイ、航空機、船舶、鉄道車両等の幅広い製品を製造しているが、同工場では油圧ポンプ、モーター、バルブ等の油圧機器の他、産業用ロボットの生産を行っている。

今回は、油圧機器の生産ラインとロボットのショールームを見学した。参加者からは、同じものづくりを行うメーカーにとって同工場内での改善活動、安全活動、部品・工程の品質管理等の実施内容は大変参考になったとの声が多く聞かれ、有意義な見学会となった。



川崎重工業

特種部会

■「2017年度自動車技術総合機構との技術検討会」を開催

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所会長)では、自動車技術総合機構検査部検査課 高橋勇一課長補佐、奥山渉係長、また北村副部会長をはじめ18社27名の参加のもと、1月19日に技術検討会を実施した。

この技術検討会は、法規についての解釈や車検時の課題等について、相互理解を深めるため、2005年度に自動車検査独立行政法人(2016年度より独立行政法人自動車技術総合機構に組織変更)との間で開始し、今回で11回目の開催となる。

事前に部会員から寄せられた以下の8件の質問項目に加えて当日の多くの質問について論議、検討会結果としてまとめ、部会員に発行した。また、今回は事前質問のひとつである「特種車に適用される技術基準」については2月の審査事務規定改正にも反映された。

審査業務がスムーズに実施されることは、自動車機構、そして会員ともども重要であることから、今後もこの技術検討会を継続して行く予定である。

<事前の質問項目>

- ・新規検査届出書の運用について
- ・特種車に適用される技術基準について
- ・幼児専用車の大人の乗車設備の床面積
- ・補助シートの基準ゾーン(UN R80)について
- ・車検時の重量確認について
- ・医療防疫車(特種用途自動車)の構造要件について
- ・自動車を特定する書面について
- ・指定部品の扱いについて



トラック部会

■トラック部会工場見学会を実施

トラック部会(部会長・田村元・(株)浜名ワークス社長)では、1月16日、17社20名が参加し、札幌ボデー工業(株)(北海道札幌市)の見学会を実施した。

同社では製品主力は難しい曲面でも繋ぎ目のない仕上

げが可能なFRP成形により救急車や移動販売車等の特種車であるが、近年食品の小口配送の需要が高くなっており自社製造のサンドイッチパネルを使用したバン型冷凍車も増えている。

また、製造現場と設計との間の連携を強化し、製造現場での改善案を設計や工法書にも取り入れて品質や生産効率の向上を図っている活動については高い関心が寄せられた。

特種車ならではの多種多様な車を並行して製造する工程は、トラックでは見られない工程であるため、参加者からは参考になったとの声が聞かれ、有意義な見学会となった。



札幌ボデー工業

トレーラ部会

■日本全国のトラック協会で講演を継続実施中

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、トレーラを安全に使用していただくことを狙いに日本全国のトラック協会にて2015年2月から講演会をスタート、2017年度は、北海道から沖縄までの22か所で実施した。

本講演ではトレーラのより安全な使用、トレーラ輸送による輸送効率向上、ト



レーラの安全装置をテーマとし、トレーラ部会の委員が交代で講師を務めている。

本講演は、全日本トラック協会の協力、国土交通省の支援のもと、スタート以来、49か所で実施し延べ約2,100名が参加した。参加者から大変有意義であると好評を戴いており、次年度についても活動を継続していく。

小型部会

■見学会実施

経営企画部門委員会(委員長・浜地利勝・日産車体(株)取締役専務執行役員)と技術委員会(委員長・大森幸男・トヨタ自動車東日本(株)第1ボデー設計部副部長)共催で、12月20日に4社8名が参加し、サイエンススクエアつくば及び日本自動車研究所の見学会を実施した。

サイエンススクエアつくばは、産業技術総合研究所で研

究している最先端の科学技術の成果を展示している。人間の接し方で動きや鳴き声が変わる、人の心を豊かにするあざらし型のセラピー用ロボット「パロ」に暖かく迎えられたあと、「ライフテクノロジー」、「グリーンテクノロジー」、「ものづくり」の3つの展示ゾーンに分けられた技術をツアーガイド方式で見学した。

日本自動車研究所では、2017年4月から運用開始した自動運転評価施設「Jタウン」を見学した。施設は、雨・日照・霧などの影響を評価する「特異環境試験場」、交差点・工事・駐車車両などの影響を評価する「多目的市街地」、信号・標識などの認識を評価する「V2X市街地」の3つの施設で構成されている。当日は特異環境試験場で雨・日照・霧の環境体験したが、太陽光のまぶしさや濃霧での見え方など実環境を高く再現しており、公道前の事前確認などに大いに活用されると思われた。



濃霧の再現



日照の再現

資材部会

■役員会・工場見学会を開催

資材部会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)では、12月15日、15社16名が参加し役員会を開催。その後、トラック部会の参加者とともに三菱ふそうトラック・バス(株)川崎製作所(神奈川県川崎市)を見学した。

役員会では、広報委員会で作成を進めている「車体工業会70年史」の進捗状況について報告。その後2017年の部会事業報告の進捗状況、2018年度の事業計画案について審議、承認され、2018年度部会総会に上程することとした。

三菱ふそうトラック・バス(株)では、トラックのシャシ組立を見学。従来からある2つの工場を接合、大型車の生産工程を1本の直線ラインに変更、部品の納入をスムーズにするとともに、シャシを反転させて部品の組付けを行い生産効率を向上させていた。

参加者からは大変参考になったとの声が多数聞かれ、有意義な見学会となった。



三菱ふそうトラック・バス

北海道支部

■第24回年末懇親会を開催

北海道支部(支部長・坪川弘幸(株)北海道車体副社長)では、12月1日、支部会員17社18名と来賓4社8名が参加し、第24回となる2017年年末懇親会を札幌第一ホテルで開催した。

冒頭、支部長より、本格的な冬を迎え、全国の中でも一段と事業環境が厳しい北海道支部では各ディーラーの協力を仰ぎながら良い車体架装、製品作りを心がけていきたい旨の挨拶があった。来賓代表の北海道いすゞ自動車(株)の菊池常務の後は、支部会員と来賓のディーラーの代表との間で、車体架装に関する動向等についての活発な情報交換が行われ、余興も含め懇親会を実施した。



坪川支部長の挨拶と懇親会

中部支部

■愛知県自動車会議所展示会

中部支部(支部長・景井啓之・(株)東海特装車社長)は、12月に、愛知県自動車会館において車体工業会のPR展示を実施した。

愛知県自動車会館は昨年2月に新築工事が竣工、中部支部も入居している。竣工以降入居する自動車関連の17団体が交代でロビーで、それぞれのPR活動を行っている。



中部支部は12月の展示担当団体であり、パネル・出版物等を展示して車体工業会の事業活動の紹介と来館者への新規会員加入の促進のためのPRを実施した。



近畿支部

■研修会を実施

近畿支部(支部長・須河進一・須河車体(株)社長)は、1月25日、メルパルク大阪で、支部会員26社35名が参加、研修会を実施した。

この中で、現在課題となっている『ワーク・ライフ・バランス』のテーマで厚生労働省大阪労働局から派遣された働き方・休み方改善コンサルタントの小池俊二社会保険労務士が講演した。従業員個人、そして企業の双方の観点からの注意点や人口ピラミッドの変化、人手不足を補うポイント等についての説明があった。そして、政府の昨今の取組み状況や働き方改革実現に向けての様々な指標の活用についても説明があった。各会員毎に課題・問題は様々であるが、参加者からは今後自社での課題・問題にきちんと取り組んでいくべきとの声が多く聞かれ、有意義な研修会となった。



九州支部

■販売会社4社との業務懇談会を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、1月23日、福岡市内において「大型車販売会社4社との業務懇談会」を開催した。

販社4社からは役員2名を含む8名、支部からは12社22名が参加し、「最近の市場動向と課題等の情報交換」について販社並びに支部会員各社の近況などを報告した。

報告の中では、人手不足や残業時間について法令順守することでの納期長期化への対応等に各社とも苦慮しているとの声が多かった。またポストポスト長期規制や共通構造部型式指定制度への対応を確実なものとするため、販社との情報交換も行うことができ、大変有意義な懇談会となった。



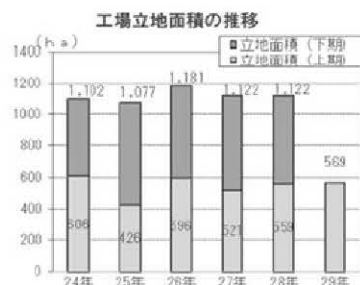
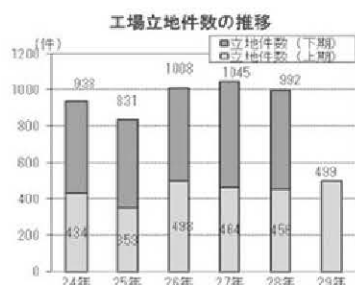
2017年上期(1月～6月期)工場
立地動向調査結果(速報)

経済産業省

経済産業省は、工場を建設する目的で2017年上期(1月～6月期)に1,000㎡以上の用地を取得した製造業、ガス業、熱供給業、電気業の事業者を対象に「工場立地動向調査」を実施し、結果を取りまとめた。

<調査結果の概要>

2017年1月から6月における全国の製造業等の工場立地件数は499件(前年同期比9.4%増)、工場立地面積は569ha(前年同期比1.7%増)となり、立地件数は3年前(2014年)の水準にまで回復。



【公表日】 2017年10月30日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/10/20171030002/20171030002.html>

下請取引の適正化等について、
親事業者等に要請

経済産業省・中小企業庁

我が国経済は、景気の緩やかな回復基調が継続する中、中小企業の業況も緩やかに改善しているが、原材料価格の上昇や人手不足への懸念等、中小企業を取り巻く環境は依然として厳しい状況にある。こうした経済情勢を踏ま

え、経済産業省は、親事業者(約21万社)等に対し下請取引の適正化等について要請する。

具体的には、下請代金支払遅延等防止法の遵守、金融繁忙期の下請事業者の資金繰りへの配慮、適切な取引価格の決定、原材料価格等の上昇への配慮、消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保等を要請している。

1.「下請取引の適正化」について(下請代金支払遅延等防止法関連)

経済産業大臣及び公正取引委員会委員長の連名で、親事業者(約21万社)及び業界団体代表者(660団体)に、下請取引の適正化等について要請

2.「下請事業者への配慮等」について(下請中小企業振興法関連)

経済産業大臣名(他省庁所管の業界については主務大臣との連名)で、業界団体代表者(892団体)に、下請中小企業振興法に定める「振興基準(2016年12月14日改正)」の遵守について要請

(参考)

「下請代金支払遅延等防止法」とは:

下請取引の適正化、下請事業者の利益保護を目的とした法律。中小企業庁は、公正取引委員会と連携し、同法違反の疑いのある親事業者に対する検査等を行っている。

「下請中小企業振興法」とは:

親事業者の協力のもと、下請事業者の振興を図ることを目的とした法律。この法律により定められた「振興基準」には、親事業者の協力に関する事項及び下請事業者の努力に関する事項が規定されている。

【公表日】 2017年11月15日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/11/20171115001/20171115001.html>

第150回中小企業景況調査
(2017年10-12月期)の結果

経済産業省・中小企業庁

「中小企業景況調査」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。この度、中小企業の業況判断、売上額及び経常利益等の2017年10-12月期の実績(DI)及び2018年1-3月期の見通し(DI)について、中小企業庁と同機構が共同で結果を取りまとめた。

【公表日】 2017年12月13日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/12/20171213004/20171213004.html>



「地域未来牽引企業」を選定

経済産業省

経済産業省では、地域経済牽引事業の担い手の候補となる地域の中核企業として「地域未来牽引企業」を2,148社選定。今回選定された「地域未来牽引企業」は、地域の特性を生かして高い付加価値を創出し、地域の事業者等に対する経済的波及効果を及ぼすことにより地域の経済成長を力強く牽引する事業を更に積極的に展開されること、または今後取り組まれることが期待される。経済産業省としては、今後選定された方々が地域未来投資促進法などの支援施策も活用し、地域未来牽引事業が活発に行われることを通じて、事業性の高い地域産業や良質な雇用・賃金が、地域に投資・人材を更に呼び込む好循環の形成を目指していく。

選定を受けた当体会員

<正会員> 7社

愛宕自動車工業(株)、兼松エンジニアリング(株)、
(株)トノックス、(株)花見台自動車、(株)ヤシカ車体、
(株)矢野特殊自動車、山田車体工業(株)

<準会員> 1社

信和自動車工業(株)

【公表日】 2017年12月22日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/12/20171222003/20171222003.html>



経営革新等支援機関として新たに 257機関を認定

経済産業省・中小企業庁

中小企業等経営強化法第21条第1項に基づき、本日、新たに257の機関を経営革新等支援機関として認定。これにより、経営革新等支援機関数は27,460機関となった。近年、中小企業を巡る経営課題が多様化・複雑化する中、中小企業支援の担い手の多様化・活性化を図るため、中小企業に対して専門性の高い支援事業を行う「経営革新等支援機関」を認定する制度が2012年8月に創設された。

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

【公表日】 2017年12月22日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/12/20171222005/20171222005.html>



「製造業の品質保証体制の強化に向けて」

経済産業省

経済産業省は、最近の製造業の製品検査データ書き換えの不正事案を受け、製造業の品質保証体制の強化に向けた対応策を取りまとめた。

1. 背景

最近の製造業の製品検査データ書き換えの不正事案については、安全性検証が最優先課題であり、引き続き、当事者には、早急な対応を求めている。

今回の一連の事案は、各社の品質保証体制に関わることであり、品質保証体制の強化は、企業の競争力に直結する経営問題である。さらに、サプライチェーンの存在などを考慮すると、日本の産業界全体の競争力にも影響を及ぼしかねない。産業界が、今回の一連の事案を、上記の事実を再認識する契機と捉え、今後の具体的なアクションに結び付けていくことが基本であり、その成果は市場が評価すべきものである。経済産業省は、こうした産業界の取組みを多面的に後押ししていく。

2. 対策の概要

(1) 自主検査の徹底(民間主導)

- ・ 各個社の不適切事案の徹底的な原因究明等の報告書の産業界での共有。
- ・ 12月4日、経団連が、会員に対し、不正事案の点検・不正防止策の実施の徹底を呼びかけ。アルミ協会、伸銅協会、ゴム工業会、化学繊維協会が品質に関するガイドラインを検討中(年度内目途)。

(2) Connected Industriesの推進

品質データ等をサプライチェーンの協調領域となりうるものと位置付けて、共有する等の取組を推進。

- ・ 先進事例の共有(ウソのつけない仕組み、トレーサビリティの確保等)
- ・ 業界内やサプライチェーン間等におけるデータ共有等を通じた品質保証・向上に向けた取組みを支援(予算)
- ・ 一定の要件を満たすシステム、ロボット等の導入により企業内外でのデータ連携・利活用を図り、生産性向上を図る取組みを支援(税制)
- ・ 「データの利用権限に関する契約ガイドライン」(平成29年5月)の改訂を検討中(平成30年夏までを目途)

(3) ガバナンスの実効性向上等

- ・12月8日、子会社を含めた「グループガバナンス」の実効性向上等に向け、ベストプラクティスの収集整理を通じた検討を開始
- ・JIS法改正の検討(JIS対象に経営管理等を追加、法人への罰則強化を検討中(2018年通常国会に改正法案の提出を検討中))

【公表日】 2017年12月22日

<詳細は以下を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2017/12/20171222001/20171222001.html>



保安基準の細目告示の一部改正

国土交通省

【改正概要】

- (1)保安基準の細目告示の別添112(後付消音器の技術基準)

交換用マフラーを装着した自動車について、UN-R51(四輪車に適用する騒音に関する協定規則)又はUN-R41(二輪車四輪車に適用する騒音に関する協定規則)に適合したものは、当該マフラーの性能等確認済表示の末尾に「A」の表示を行うこととした。

- (2)改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面

交換用マフラーを装着した自動車について、性能等確認済表示の末尾に「A」の表示があるものは、新規検査時に加速走行騒音試験結果成績書の提出を不要とした。

- (3)自動車検査業務等実施要領

交換用マフラーを装着した自動車について、当該自動車の自動車検査証の備考欄に記載する近接排気騒音値の取り扱いを定めた。

【公布・施行日】 2017年12月13日

自動車型式認証実施要領等の一部改正

国土交通省

【改正概要】

保安基準の細目告示に定める次の技術基準について、これと同等と認めたFMVSS(米国連邦自動車安全基準)の最終確認年月日を更新した。

- ①衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準(圧縮水素ガスを燃料とする自動車を除く。)
- ②前面衝突時の乗員保護の技術基準
- ③運転者席の座席ベルト非装着時警報装置の技術基準

【公布・施行】 2018年1月12日

保安基準及び道路運送車両法関係手数料規則等の一部改正

国土交通省

【改正概要】

- (1)保安基準

自動車の燃料消費率及び電動消費率の測定方法を保安基準で規定した。

- (2)手数料規則

自動車の燃料消費率及び電動消費率の試験手数料を定めた。

【公布・施行日】 2018年1月31日

保安基準及び道路運送車両法関係手数料規則等の一部改正

国土交通省

【改正概要】

- (1)保安基準の緩和に関する告示

保安基準の緩和できる装置にデフロスタを追加した。

- (2)超小型モビリティ認定要領

- ①地方公共団体等の長以外の者による申請を可能とした。
- ②運行地域が複数の地方公共団体にまたがる申請を可能とした。
- ③認定実績のある超小型モビリティの提出書面の簡略化した。

【公布・施行日】 2018年1月31日

保安基準等の一部改正

国土交通省

【改正概要】

- (1)装置型式指定規則

UN-R113(対象配光型前照灯に係る協定規則)改訂に対応するための所要の整理

- (2)保安基準の細目告示

UN-R48(灯火器の取付に係る協定規則)、UN-R113(対象配光型前照灯に係る協定規則)等の改訂等に対応するため、以下の事項について改正を行う。

- ①方向指示器・非常点滅表示灯を後面に追加で装着する場合について、点滅方式の統一を義務付けた
- ②その他

- (3)装置型式指定実施要領

①UN-R113(前照灯(対称配光型)に係る協定規則)改訂に伴う所要の整理

②協定名称変更に伴う所要の改正

③その他

(4)自動車型式認証実施要領

①協定名称変更に伴う所要の改正

②その他

(5)輸入自動車特別取扱制度

①協定名称変更に伴う所要の改正

【公布・施行日】 公布:2018年2月9日

施行:2018年2月10日

審査事務規程の一部改正(第14次)

自動車機構

【改正概要】

(1) TRIASの一部改正

保安基準の細目告示の改正等に対応するため、以下のTRIASを改正する。

①乗用自動車用空気入タイヤ試験 (TRIAS 09-R030-01)

②トラック、バス及びトレーラ用空気入タイヤ試験 (TRIAS 09-R054-01)

③二輪用空気入タイヤ試験 (TRIAS 09-R075-01)

④タイヤの車外騒音・ウエット路面上での摩擦力・転がり抵抗に係る試験 (TRIAS 09-R117-01)

⑤かじ取装置試験 (TRIAS 11-R079-02)

⑥車両接近通報装置試験 (TRIAS 43(7)-R138-02)

(2) その他

①外国の試験機関の追加

②車両接近通報装置試験 (TRIAS43(7)-R138-02)の試験手数料を187,000円と定めた。

【改正・施行日】 2017年11月22日(水)

審査事務規程の一部改正(第15次)

自動車機構

【改正概要】

自動車の燃料消費率及び電動消費率の測定方法に関する保安基準等の改正に対応するため、新たに次のTRIASを追加した。

①燃料消費率試験 (JC08モード) … TRIAS08-001-01

②燃料消費率試験 (WLTCモード) … TRIAS08-002-01

③燃料消費率試験 (重量車) … TRIAS08-003-01

④電気ハイブリッド重量車燃料消費率試験 (システムベンチ) … TRIAS08-004-01

⑤電気ハイブリッド重量車燃料消費率試験 (HILSシステム) … TRIAS08-005-01

⑥一充電走行距離及び交流電力量消費試験 (JC08モード) … TRIAS08-006-01

⑦一充電走行距離及び交流電力量消費試験 (JC08モード計算法対応) … TRIAS08-007-01

【改正・施行日】 2018年1月31日

審査事務規程の一部改正(第16次)

自動車機構

【改正概要】

(1) 保安基準の細目告示の改正に対応するため、以下の改正を行う。

①圧縮天然ガス燃料とする自動車及び液化天然ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、UN-R110 (圧縮天然ガス燃料自動車及び液化天然ガス燃料自動車の安全基準に係る協定規則) の技術的な要件に適合しなければならないこととした。

②バスの車枠及び車体の車両転覆時の乗員保護性能について、UN-R66 (バスの車両転覆時の車体強度に係る協定規則) の技術的な要件に適合しなければならないこととした。

③座席ベルト非装着時警報装置について、UN-R16 (座席ベルトに係る協定規則) 改訂に伴い、対象自動車及び対象座席を拡大した。

④使用過程の二輪車 (自動車検査証の備考欄に記載された近接排気騒音値が89dbを超えるものに限る。) について、消音器を改造又は交換を行う場合の取り扱いを定めた。

⑤ハイブリッド自動車等について、UN-R138 (静音性車両の技術基準) の技術的な要件に適合しなければならないこととした。

(2) その他

①特種用途自動車について、「専ら乗用の用に供する自動車」として扱う自動車を明確化した。

②リヤオーバーハングの制限に関する規定について、衝撃緩和装置を備えた道路維持作業用自動車の扱いを明確化した。

③みなしバンパについて、衝撃緩和装置を備えた道路維持作業用自動車の幅及び奥行の要件の明確化・書きぶりの適正化を行った。

④ダンプ車に備える飛散防止装置の枠材の太さ・間隔等の要件について、表現の明確化・書きぶりの適正化

を行った。

⑤新規検査等提出書面審査要領について、事前書面審査の対象とする技術基準にUN-R141(タイヤ空気圧監視装置に係る協定規則)、UN-R66(バスの車両転覆時の車体強度に係る協定規則)、UN-R138(静音性車両の技術基準)を追加した。

⑥新規検査等提出書面審査要領について、第2号様式(連結車両総重量及び牽引重量計算書)に最高速度が60km/h以下のトラクタで牽引される場合の計算式を追加した。

⑦改造自動車審査要領について、改造自動車として取り扱うことができるトレーラの要件の見直しを行った。

【改正・施行日】 改正日：2月9日

施行日：2月10日

粉状物質の有害情報の伝達による 健康障害防止のための取組み

厚生労働省

有害性が低い粉状物質(表示・通知義務の対象とならない物質)においても譲渡提供の際のラベル表示や安全データシート(「SDS」という。)の交付により粉状物質の有害性情報が事業場の衛生管理者や労働者等に的確に伝達されるよう「粉状物質の有害性情報の伝達による健康障害防止のための取組み」を定めている。粉状物質の有害性情報の伝達に関する取組みの趣旨を理解し、当会会員において周知の協力をお願いする。

【公表日】 2017年10月24日

<詳細は以下を参照>

<http://www.hourei.mhlw.go.jp/hourei/doc/tsuchi/T171026K0020.pdf>



工業製品等における石綿含有製品等の 把握の徹底

厚生労働省

石綿等の製造、輸入、譲渡、提供及び使用は1995年及び2004年の一部禁止を経て、2006年9月1日に全面禁止されてきたが、禁止日時点で機械に組み込まれていたものは禁止が除外されていたため、現在でも工業製品に組み込まれている。

石綿含有部品の把握漏れをなくすためのリーフレットを作成したので活用し、石綿含有物の把握徹底をお願いする。

【公表日】 2017年12月7日

<詳細は以下を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000028652.html>



2017年度「安全優良職長厚生労働大臣顕彰」 受賞者の決定

厚生労働省

厚生労働省では、すぐれた技能と経験を持ち、担当する部署で作業の安全を確保して優良な成績を挙げた職長141名を2017年度「安全優良職長厚生労働大臣顕彰」として顕彰することを決定、当会からは下記の方々を受賞された。

顕彰式典は2018年1月15日(月)に厚生労働省講堂で開催された。

川西 和美氏 (株)オーテックジャパン

星野 雅人氏 トヨタ自動車東日本(株)

大川 恵一氏 旭硝子(株)

八木 努氏 TBカワシマ(株)

受賞、おめでとうございます。

【公表日】 2017年12月19日

<詳細は以下を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000188278.html>



トレーラブレーキ利き不良に注意

オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備のお願い

オートマチック・スラック・
アジャスタの点検を怠ると



トレーラのブレーキ利き不良

第7回「ものづくり日本大賞」受賞者が決定

経済産業省、国土交通省、厚生労働省、文部科学省は、1月15日、第7回「ものづくり日本大賞」の内閣総理大臣賞受賞者(24件71名)を決定した。併せて経済産業省では、経済産業大臣賞、特別賞、優秀賞の受賞者(51件244名、3団体)も決定した。

「ものづくり日本大賞」は、製造・生産現場の中核を担っている中堅人材や伝統的・文化的な「技」を支えてきた熟練人材、今後を担う若年人材など、「ものづくり」に携わっている各世代の人材のうち、特に優秀と認められる人材を顕彰するものである。本賞は、経済産業省、国土交通省、厚生労働省、文部科学省が連携し、2005年より隔年開催しており、今回で7回目を迎える。



内閣総理大臣表彰

ものづくり日本大賞

当工業会関連(車体関連)の経済産業省関連の受賞者は次の通り。

<経済産業大臣賞> ■製品・技術開発部門 株式会社小糸製作所

LED ヘッドランプの普及拡大に大きな役割を果たすコンパクト化技術の開発

<特別賞> ■「ものづくり+」(プラス)企業部門 株式会社タダノ(他企業と共同受賞)

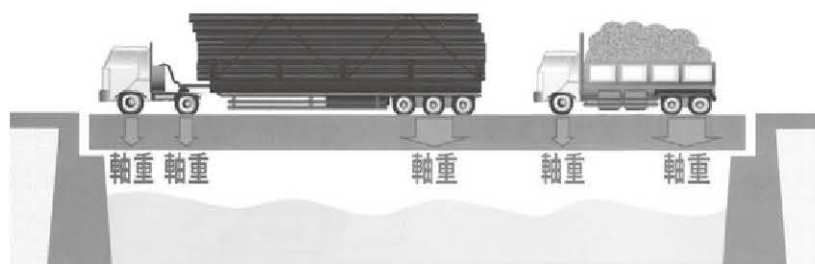
世界に先駆けた、建設用クレーン技術の応用による文化財保護・修復支援サービスの展開

<優秀賞> ■製品・技術開発部門 北海道車体株式会社

緊急時・災害時対応LP ガス仕様移動電源システムユニットの開発

適正重量を守って通行しましょう

あなたが想像する以上に
違法な重量超過車両は道路を傷めます。

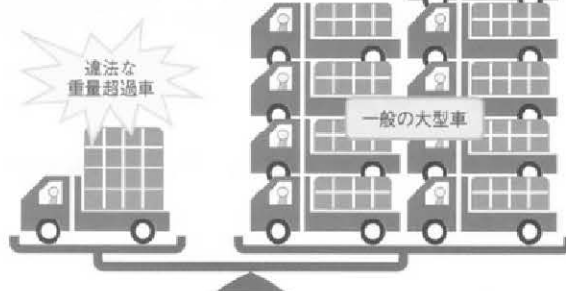


車軸それぞれにかかる重量を「軸重」といいます。

※総重量とは別に「軸重」にも制限があります。

道路を末永く安全にご利用
いただくために適切な積載
へのご理解とご協力をお願い
します。

2トンの違反で9倍の影響に!



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

12月

1日	特装部会／工場見学会	㈱矢野特殊自動車工場見学会実施	▶P.14
4日	特装部会／業務委員会	①各分科会の事業進捗状況について共有 ②中央業務委員会への部会報告内容検討	
5日	特装部会／技術委員会	①各分科会主査から事業進捗状況報告 ②最近の課題等について討議	
6日	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①中央技術委員会結果報告 ②架装物の安全点検制度情報共有	
7日	特種部会／合同委員会	①中小会員の困りごとと調査結果共有及び支援策について論議 ②今後の合同研修内容について論議 ③2018年度事業計画案についての論議	
	第2回支部連絡会	①支部事業活動の共有化と良いとこどり活動について論議 ②各支部での新規検査での困りごと等の意見交換	
8日	中央業務委員会	①中小会員支援に関する各部会取組みの共有 ②今後の中小会員支援策(合同研修実施等)について論議 ③2018年度事業計画案についての論議	
11日	特装部会／ダンプ技術分科会	①荷台降下防止基準運用見直し検討 ②ゲート落下防止基準見直し検討	
	人事労務研究会／国際人事合同分科会	①「グローバル人材動向調査レポート」について講演会を実施 ②「国際人事部門の課題」について情報交換を実施	
12日	環境委員会	①環境ラベル取得状況について ②産業廃棄物減量化会員支援活動状況 ③環境事例発表会の進め方	
13日	中央技術委員会	①2017年度事業進捗状況報告 ②協定規則改訂等の最新情報共有 ③最新の車両法規改正情報共有	
14日	商用車ショー企画委員会兼出展社会議	①東京モーターショー2017振り返り ②次回に向けた方向性論議	
	特装部会／塵芥車技術分科会	①ISO/TC297の最新情報共有 ②R58-03対応WGの結果共有	
15日	特装部会／粉粒体運搬車分科会	①2017年度事業テーマ検討 ②最近の問題点等について検討と情報共有	
	トレーラ部会／サービス委員会	①各県トラック協会講演内容の展開 ②次年度トラック協会講演会の進め方 ③次年度トラック協会講演会教材検討	
	トレーラ部会／業務委員会	①トラック協会での講演会実施結果の展開 ②次年度広告事業の進め方について	
	資材部会／ トラック部会合同工場見学会(神奈川)	三菱ふそうトラック・バス(㈱)川崎製作所工場見学会実施	▶P.15
18日 ～19日	人事労務研究会／ 労政合同分科会(福岡・大分)	①「秋の労働諸条件調査要求状況」等について情報交換を実施 ②ダイハツ九州(㈱)、㈱ヨロズ大分の工場見学を実施	▶P.13
19日	特装部会／クレーン技術分科会	①アウトリガー使用時のコーションプレートの表記内容検討 ②R58-03対応WGの結果共有	
	トレーラ部会／技術委員会	①ROHが短いトレーラのみなしバンパーについて ②トラクタ・トレーラ連結可能証明書について ③R13 TRIAS様式統一化について	

20日	パン部会／部会会議	①基準化・規格化項目の進捗報告 ②日冷工・パン技術委員会意見交換会を報告 ③中央各委員会の最新情報を共有	
	小型部会／見学会(茨城)	サイエンススクエアつくば及び日本自動車研究所見学	▶P.15
21日	バス部会／ワンマン機器委員会	①次年度活動テーマの意見交換 ②バス用ワンマン機器の多言語化内容の意見交換	
22日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①安全点検制度啓発用ポスター・チラシの内容確認 ②架装物年次点検済ステッカー貼付の対象範囲の確認	
25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 ②2016年度版 点検整備方式の周知	

1月			
5日	自動車工業団体新春賀詞交歓会(東京)	2018年自動車工業団体新春賀詞交歓会をグランドプリンスホテル新高輪国際館パミール「崑崙」にて開催	▶P.13
10日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.45(トラック積載クレーン)検討 ②点検整備推進分科会の結果共有	
	バス部会／塗装デザイン研究会	①今年度実施の塗装勉強会の振り返り ②次年度活動計画の立案	
	バス部会／技術委員会	①次年度活動計画の合意 ②バス用銘板の多言語化内容の意見交換	
15日	特装部会／ミキサ車技術分科会	①JABIA規格(コンクリートミキサ車の標準仕様)報告 ②最近の問題点等について検討と情報共有	
16日	中央技術委員会／R58-03対応WG	①各部会技術委員会への依頼事項確認 ②突入防止装置技術委員会への引継ぎ事項確認	
	トラック部会／ 部会会議・工場見学会(北海道札幌市)	①調査研究・部品共通化の進捗報告 ②中央各委員会の最新情報を共有	
		①札幌バデー工業体工場見学会実施	▶P.14
17日	特装部会／ローリ車業務分科会	①タンクローリの各社塗装仕様の情報共有 ②関係情報共有	
18日	常任委員会	①東京モーターショーの動向と当会の対応(案)を論議 ②車工会としての会員様の管理・監督者の人材育成策の取組みについて論議	
	第239回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員について ②報告事項 1) 2017年度 事業計画 本部・部会・支部別3/4期実績まとめ 2) 2017年度 3/4期 収支実績まとめ 3) 2017年度 基準化/共通化/調査研究テーマ進捗状況 4) 産業廃棄物2017年度実績集約結果 5) 2018年度税制改正大綱の概要 6) 当会に関係する2018年度予算案の概要 7) 2017年度「コンプライアンス優先経営」アンケート結果 8) 東京モーターショー2017実施報告 9) 最近の商用車販売及び会員生産台数 10) 最近の官公庁情報 11) その他報告事項	
	技術発表会 (くるまプラザ会議室)	発表テーマ数：6件 (特種、トラック、パン、バス、小型、特装)	▶P.3
19日	特種部会／自動車機構との技術検討会	①自動車技術総合機構と特種部会の間で審査業務等に関する質問・意見について論議 ②当日の論議・質疑結果を部会員に展開	▶P.14

23日	バス部会／塗装デザイン研究会(滋賀)	①次年度塗装勉強会企画(テーマ・運営方法)の意見交換 ②イサム塗料(株)塗装ブースの見学
	トレーラ部会／技術委員会	①R58 みなしバンパ理由書について ②JISTトラックスケール分科会内容の展開 ③R13 TRIAS様式統一化
24日	中小会員ネットワーク強化WG	①2016～17年度活動報告内容案について論議 ②2018年度活動計画案について論議
26日	特装部会／脱着車キャリアコンテナ 合同異業種見学会	川崎重工業(株)西神戸工場を見学 ▶P.14
	トラック部会／技術委員会	①荷台のシーリング材料の露露経過並び物性試験結果を協議 ②中央技術委員会各WGの最新情報を共有 ③2018年度技術案件テーマを協議
29日	トレーラ部会／業務委員会	①次年度広告事業の進め方 ②トラック協会宛て講演結果のフィードバック ③プレスリリース用2018年度国内需要見通し台数見積もりについて
	トレーラ部会／サービス委員会	①次年度トラック協会宛て研修の教材変更について ②点検整備方式統一化について
30日	中央技術委員会／ISO26262WG	①ISO26262進捗状況の共有 ②次年度活動の進め方合意
	トレーラ部会／製品安全委員会	①自動車分解整備記録簿による点検整備の実施 ②点検整備費用の工数設定の検討
31日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①安全点検制度啓発用ポスター・チラシの内容合意 ②2017年度の実績と2018年度の課題について意見交換

2月

2日	特装部会／ 脱着車キャリア・コンテナ合同分科会	①脱着車用リヤバンパの取付基準(JABIA規格)検討 ②脱着車用途拡大に向けた工場見学会結果報告
	人事労務研究会／ 労政合同勉強会(東京)	①「経労委報告」についての講演会を実施 ②「春季労使交渉の見通し」についての情報交換の実施 ▶P.13
13日	環境委員会／架装物リサイクル分科会	①第4回環境委員会に向けた資料検討 ②次年度事業計画内容確認
14日	環境委員会／工場環境分科会	①第4回環境委員会に向けた資料検討 ②次年度事業計画内容確認
	バン部会／業務委員会	①「営業社員教育の手引き書」(営業新人社員編)のまとめ ②中央・点検整備推進分科会の情報を共有 ③2018年度業務委員会役員体制を確認
15日	常任委員会(熊本)	2018年度事業計画案の審議確認 1) 取り巻く環境 販売台数、生産台数、市場動向、会員状況 2) 2017年度事業計画 本部／部会別実績と課題 本部：中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会、広報委員会 部会：特装、特種、トラック、バン、トレーラ、バス 3) 会員サービス向上 4) 2018年度事業計画骨子 5) 2017年度決算見込みと2018年度予算概要
16日	理事会メンバー見学会	㈱イズミ車体製作所工場見学及び熊本震災復興状況視察 ▶P.12
	バン部会／技術委員会	①「その他灯火」のまとめ、次年度JABIA規格作成確認 ②2018年度技術案件テーマを合意 ③2018年度技術委員会役員体制を確認

	安全衛生活動WG	①会員会社の労働災害事例の研究 ②災害事例以外での安全意識醸成づくりについて意見交換
19日	トレーラ部会／業務委員会	①プレスリリース用資料内容確認 ②次年度トラック協会向け講演会について
	トレーラ部会／サービス委員会	①広島県トラック協会での研修会実施内容について ②分解整備方式統一化について
20日	特装部会／業務委員会	①2017年度各分科会事業進捗状況確認 ②2018年度事業計画確認 ③中央業務委員会報告内容検討
	トレーラ部会／技術委員会	①R13 TRIAS様式統一化継続検討 ②次年度事業計画内容検討
21日	特種部会／合同委員会	①2017年度事業計画の振り返り ②今後の合同研修、見学会実施内容について論議 ③2018年度事業計画案の論議、決定
22日	トラック部会／業務委員会	①「人材育成と教育」(工場・技能継承他)を協議 ②中央・点検整備推進分科会の情報を共有 ③2018年度業務案件テーマを合意 ④2018年度業務委員会役員体制を確認
	バス部会／ワンマン機器委員会	①次年度活動計画の合意 ②バス用ワンマン機器の多言語化内容の意見交換
	特装部会／クレーン技術分科会	①アウトリガー使用時のコーションプレートの表記最終確認 ②R58-03対応WGの結果共有
23日	広報委員会	①「70年史(冊子・CD)」の最終版確認・合意 ②車体NEWS夏号の構成案の論議 ③2018年度事業計画案の論議・合意
28日	特装部会／技術委員会	①2017年度各分科会事業進捗状況確認 ②2018年度事業計画確認 ③最近の課題等討議

会員情報

■入会	正会員	山崎自動車株式会社	代表取締役	山崎 広志	
		〒003-0005		北海道札幌市白石区東札幌5条5-14-12	TEL:011-831-7602
		【主要製品】		消防車、消防指揮車	
		【所属部会】		特種部会	
■代表者変更	正会員	笠原自動車工業株式会社	代表取締役	笠原 美香	
		(株)東海特装車	取締役社長	広瀬 康宏	

訃報

当会の元理事 田村慎一氏(株)浜名ワークス 前代表取締役社長)が12月11日に逝去されました(享年88歳)。

当会トラック部会事業に大きく貢献され、また1994年～1996年に亘って当会理事に就任されました。

謹んでご冥福をお祈り申し上げます。



故 田村 慎一氏



岡本 敬義 代表取締役社長



DATA

■本社 〒612-8284 京都府
京都市伏見区横大路畔の内32-1
TEL 075-611-0190
FAX 075-621-4481
URL <http://www.ots-tb.com/>



■資本金 2,000万円
■従業員 30名
■事業所規模(本社工場)
敷地 約4,000㎡
建坪 約3,000㎡
■車体工業会加入
2013年(トラック部会)



(株)オーティーエス

不屈の職人魂を継承し、若い力とともに 関西の雄を目指す京都の架装メーカー

16歳から60年間架装一筋の会長がゼロから作り上げた(株)オーティーエスは、二代目社長の元でベテランの技術力と豊富な若い人材を融合させて、次のステップを目指す伸びしろの大きい会社である。

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

(株)オーティーエスは1984年、現会長である岡本理弘氏が、16歳から27年間勤めた架装メーカーから独立して、京都市にほど近い東一口の40坪程度の小さな場所で創業した。

独立当時、日本は第2次オイルショックの余波がまだ響いており、業界全体に仕事も少なく、1年半ほどは、当時流行していた“デコトラ”の装飾や、近隣各地で飛び込み営業をしていた。仕上がり良から、デコトラ業界では知名度が高かったという。

そのような中、東一口の工場の向かいで営業していた運送会社の専務が、理弘氏の技術と仕事ぶりを見て、現在の敷地のスペースと必要資金を融資してくれる幸運に恵まれた。

広くなった工場に移転してからは、デコトラ事業は縮小して、大型トラックの架装を中心にしていった。16歳から長年現場で培ってきた技術力で

仕事は徐々に増えていった。

信用も少なく、しばらくは部品の調達にも苦労した。社内に技術者も設計士もいない中で、30年培った技術力と勘を頼りに、不屈の精神で難しい仕事に立ち向かう日々が続いた。

できることは全て自分たちだけで作業を行い、得た利益を新しい人材の採用へ投資して、従業員も増やしていった。また同じ敷地内にあった別の会社の移転も重なって、他の土地を探すことなく工場敷地面積を増やせたことも幸運であった。

二代目となる現社長の敬義氏は20年近くのキャリアを持ち、会長の培ってきたノウハウと新しい技術の融合を成功させて、次のステップを目指している。



敷地内に所狭しと並ぶ大型トラック

OTS TRUCK BODY PRODUCT

製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

京都から滋賀を中心に、主に大型平ボデートラックの架装を多く手掛けています。弊社の独自製品というものは特にありませんが、お客様のご要望に応え、満足いただけるボデー作りを大切にしています。

また、細かい部分に工夫を加えて、ユーザーの使い勝手を良くすることも心がけています。弊社では昔からトラックの側面アオリの前部分のパーツをわずかに曲げることで、強度を上げて、軽量化に貢献し、引っかかりも防いで安全性を高める工夫をしてきました。



細かな工夫で
使い勝手を向上



木材運搬車

— どのような車体を手掛けているのでしょうか？

お客様の要望に合わせて、大型トレーラから軽トラックまで、数多くの架装を行っています。

紹介で依頼される仕事も多く、京都の水産物、木材、家畜類を運ぶ車両や、精密機械運搬車、起震車、救命艇の運搬車等、様々な業種の架装を手掛けています。

修理につきましては、困ってきているお客様の仕事は断らないをモットーにして、可能な限り、1分1秒でも早く直す迅速な対応を心がけています。



アコーディオン式幌架装



重量物運搬車



4t平ボデー

— 御社の経営方針は？

事業拡大は常に意識していますが、対応力が弊社の信頼でもあるので、既存のお客様のためにも、大きな背伸びはしないように慎重に取り組むべきだと考えています。

しかし、現状に満足せず、従業員と共に育つ「共育」の気持ちを忘れずに“良い仕事の七か条”を推進して、着実に進んでいきたいと思っています。

オーティーエスの良い仕事の七か条

- 一、お客様に感謝されよう！
- 二、きれいな仕事をしよう！
- 三、作業のスピードアップ！
- 四、仕様書の打ち合わせを徹底する！
- 五、全員でチェックしよう！
- 六、前向きな行動と素直な気持ちを！
- 七、クレームゼロを目指そう！

人

— 御社の特徴は？

年代は20代を中心に、下は19歳、上は75歳と幅が広く、平均年齢は30歳以下で、この業界の中では恵まれた年齢配分となっています。

仕事に関しては、各部門ごとにどうしたら働きやすいかを“自分たち”で考えてもらうようにしています。

仕事の進め方、時間の管理も含めて、その考えをできる限り尊重するようにし、従業員が自分の意見を言いやすい風通しの良い雰囲気作りを大切にしています。

— 次世代の教育について

経験によって学ぶ点が多い“技術”というものを、ベテラン職人が若い世代へ言葉だけで教えることはとても難しいことですが、ベテランの技術を見て、積極的に溶接の練習を行う若手も多くいます。



ベテランの持つ技術の素晴らしさを、次世代へ伝えるために、40～50代の中堅とともに、試行錯誤を繰り返しながら、限られた時間の中で、このジェネレーションギャップを改善していく努力を続けています。

大型車両用塗料「ハイアートCBエコ」

イサム塗料(株)

イサム塗料(株)は、創業者の北村勇氏が1927年に設立した個人商店を始まりとし、2017年に創業90周年を迎えた。世界トップレベルの品質と実績を誇る「自動車補修用塗料」を主力とし、自動車・建築・工業・汎用等の塗料を滋賀工場において集中生産している。2000年に最新設備の工場に一新、生産体制を強化し、「お客様に一番近いメーカーであり続けよう」を合言葉として、挑戦を続けている老舗企業である。

大型車両用塗料のニーズ

補修用塗料には乗用車と大型車両での区別はないが大型車は全塗装するケースが多い。その中で近年、車両寿命の伸びとともに大型車に特化した塗料のニーズが増え、専用塗料の登場が待ち望まれていた。

多種多様の車体が存在する大型車両向けの塗料の開発は、開発担当者自らが現場に出向き、ユーザーの声を集めることから始めた。実際に始めてみると、車体の種類以上に細かい需要が散在していることに直面。

ある現場では多くの台数を短時間で塗装したいので速乾性が優先されるが、別の現場では乾燥時間が長くても綺麗な光沢が出る塗料が求められた。同じ工場の中でも車両によって求められる塗装も異なった。

大型車両用環境対応型塗料「ハイアートCBエコ」

ヒアリングしたニーズを踏まえ、2015年に大型車両用塗料「ハイアートCBエコ」が開発・販売された。主剤と硬化剤(ハードナー)を組み合わせる2液ウレタン塗料で、主剤を共通化し、硬化剤の種類や配分を変えることで、様々な塗装に対応できるようにした。

例えば、乾燥性を飛躍的に高めた「テーピングハードナー」を使えば、1日で最大3色塗りが可能となり、作業効率を50%近く向上できる。



北出 友輔

営業企画部 塗料事業部
車両塗料グループ 主任

三崎 義治

滋賀工場
技術部長

坂口 則文

滋賀工場 技術部
第二グループ 係長

鋼板・アルミ板・亜鉛メッキの金属だけでなく、FRP・樹脂パーツ等の幅広い材質にも対応。多岐に渡る複雑な組み合わせになる

ため、営業や塗装現場で分かりやすいように下地からトップコートまで各工程の塗装仕様をまとめた「COM-BOYシステム」としてシステム化した。製品の良さを分かりやすくシンプルに伝えるため、開発陣が一番苦心した点であるという。また多彩な色を正確に再現するコンピュータによるカラーマッチングシステムで補修に適した調色が可能だ。

「ハイアートCBエコ」は環境対応製品として、特化則※にも対応し、作業環境改善と従業員への健康にも配慮している。

※特化則 特定化学物質障害予防規則(労働者が化学物質による健康障害を受けることを予防する目的で制定)

更に第2石油類となり、消防法によって塗装現場で在庫できる量が、第1石油類の5倍となった。安全性の向上とともに、塗装面積が多い大型車両向けに進化を遂げた。

オプションによる付加価値の追求

「ハイアートCBエコ」の販売後も、現場に出向いては様々な要望を聞いて、製品の改良、新製品の開発が進められている。塗装効率を向上する「静電塗装対応」、車内温度上昇を低減する「遮熱機能」、雪の付着を防ぐ「滑雪機能」等のオプション製品が開発され、付加価値を高めている。

車体塗装とは異なるが滑り止め塗料も開発された。ステップによく使われている縞鋼板に塗るだけで高い滑り止め効果を発揮できると好評を得て、単独製品として販売される予定だ。

『お客様に一番近いメーカーであり続けよう』というビジョンの元で多くのアイデアが生み出されている。



パンフレットには、工程をフローチャートで解説



滑り止め塗料を塗布した縞鋼板(右部分)

イサム塗料(株) 取締役社長 古川 雅一

「良質な塗料を通して、広く社会に貢献する」

【本社】〒553-0002 大阪市福島区鶴洲2-15-24

Tel: 06-6458-0036 <http://www.isamu.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。

本革調PUレザー「レフィーノ(refino)」

東京シンコーレザー(株)

内装資材(カーテン、壁紙、カーペット、合成皮革)を扱う総合インテリアのグループ企業シンコーグループの中で、東京全域を担っているのが東京シンコーレザー(株)である。グループ全体で3年サイクルで制作するカタログの商品1,000アイテムを全て在庫して、オンデマンドでオーダーに応える態勢を整えている。

東京シンコーレザー(株)は社名の通り、合成皮革から始まった企業であり、合成皮革を主力製品とし、1956年の創業時から家具業界を主な顧客としているが、合成皮革の性能向上と多品種化に合わせて、高度経済成長とともにPVCレザーの需要が増大し、現在はあらゆる産業へ製品を供給している。車両関係では、天井材・運転席周り・座席シート向けの合成皮革を扱い、バスや鉄道に多く採用されている。

多彩なオリジナル製品

東京シンコーレザー(株)では、情報が集中する東京の優位性を生かし、シンコーグループ全体とは別に多くのオリジナル製品を開発している。

菌の繁殖を抑える抗菌よりも、より強力な“制菌”作用を持った製品「アクアベル」は病院や介護施設、スポーツジム等での利用が進んでいる。展示パネルや幅広い場所で使用できる掲示板クロス「Sボード」は東京の学校掲示板の大きなシェアを持っている。環境ホルモンといわれるフタル酸を一切使用しないノンフタル酸系の「Safe」は欧州のREACH規制※に対応した優れた環境対応製品である。

※ REACH(Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals)

人の健康や環境の保護のために、化学物質とその安全な使用・取扱・用途を管理する欧州議会及び欧州理事会規則である。



田村 賢
取締役
第一営業部 統括部長

長尾 達也
代表取締役社長

鈴木 剛
第一営業部
産業資材一課 主任

本革調PUレザー「レフィーノ(refino)」

様々な業界に顧客を持つ東京シンコーレザー(株)は、各産業の動向や情報を横断的に収集し、ヒアリングした情報を収斂して製品開発に役立たせている。

数年前から高級感のある資材として潜在的な需要があるのではないかと、本革のような風合いを持つ車両用シート向けの合成皮革の開発を進めてきた。

専門性が高い車両用資材の開発は、求められるスペックが高く、厳しい製品開発が強いられる。長年に渡り車両向けの合成レザーを開発してきた同社でも、様々な高いスペックをクリアすることに予想以上の時間がかかった。特にカタログ掲載製品は、大量の在庫を持たなければならない。完成の妥協点を低くすることは許されなかった。幾度となく工場と営業現場で意見をぶつけあい、製品としての品質の高さを上げていった。

3年に及ぶ開発期間を経て、高級感のある質感を実現し、合成皮革ならではの汚れにくさとメンテナンス性の高さ、縫い目の強さを備えた製品は、社内プレゼンを無事にクリアし、本革調PUレザー“レフィーノ”として誕生した。

色についても多くの業界からヒアリングを徹底的に行い、6色を揃えた。



ブラック、アイボリー、ベージュ、ライトブラウン、ダークブラウン、ワインレッドの6色を揃える。

高級感のある落

ち着いた風合いを持ち、シート以外の用途にも広がる可能性を持つラインナップとなっている。

3月中にカタログで展開する予定であったが、得意先数社にサンプルを送ったところ、すぐに発注が入ったという。

東京シンコーレザー(株)は潜在需要を読む力と果敢な挑戦によって、新しい製品を世に送り出していく。

東京シンコーレザー(株) 代表取締役社長 長尾 達也
マテリアルの供給から、オリジナル商品の企画開発・製造まで。
レザー製造にとどまらないトータルプロデュース。

【本社】〒116-8533 東京都荒川区東日暮里4-12-1

Tel : 03-3803-0154 <http://www.tky-sincol.co.jp/>



知りたい

そこが

第36回

「2020年東京オリンピック・パラリンピック」とは？

2018年は韓国平昌で冬季オリンピック・パラリンピックが開催された。2年後の2020年には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、競技場をはじめ各種インフラの建設、整備が進められている。

今回は、東京オリンピック・パラリンピックの概要について報告する。

Q1

2020年東京オリンピック・パラリンピックとは？

大会ビジョン

スポーツには世界と未来を変える力がある。

1964年の東京大会は日本を大きく変えた。2020年の東京大会は、「すべての人が自己ベストを目指し(全員が自己ベスト)」、「一人ひとりが互いを認め合い(多様性と調和)」、「そして、未来につなげよう(未来への継承)」を3つの基本コンセプトとし、史上最もイノベティブで、世界にポジティブな改革をもたらす大会とする。

大会概要

	オリンピック競技大会	パラリンピック競技大会
正式名称	第32回オリンピック競技大会(2020/東京)	東京2020パラリンピック競技大会
開催期間	2020年7月24日(金)～8月9日(日)	2020年8月25日(火)～9月6日(日)

競技概要

「東京2020組織委員会」はオリンピックの追加種目として、野球・ソフトボール、空手、スケートボード、スポーツクライミング、サーフィンの5競技を提案し正式決定を受け、全33競技で行われる。

パラリンピックではこの大会から、バドミントンとテコンドーが新競技として採用され全22競技で行われる。



【写真は公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会HPから転載】

Q2

基本計画は？

東京都は大会後のレガシーを見据え、都市としての成熟を示すために8つのテーマを設定し、セーフシティ、ダイバーシティ、スマートシティに向け、実行プランに取り組んでいく計画である。

No	テーマ
1	競技施設や選手村のレガシーを都民の貴重な財産とし未来に引き継ぐ
2	大会を機に、スポーツが日常生活にとけ込み、誰もがいきいきと豊かに暮らせる東京を実現する
3	都民とともに大会を創りあげ、かけがえのない感動と記憶を残す
4	大会を文化の祭典としても成功させ、世界をリードする文化都市東京を実現する
5	オリンピック・パラリンピック教育を通じた人材育成と、多様性を尊重する共生社会づくりを進める
6	環境に配慮した持続可能な大会を通じて、豊かな都市環境を次世代に引き継いでいく
7	大会による経済効果を最大限に生かし、東京、そして日本の経済を活性化させる
8	被災地との絆を次代に引き継ぎ、大会を通じて世界の人々に感謝を伝える

セーフ シティ もっと安全、もっと安心、もっと元気な首都・東京

▶テロ・防災対策【テーマ1】

- ・無電柱化の推進
- ・危機管理体制の構築

セーフシティ



ダイバーシティ 誰もがいきいきと生活できる、活躍できる都市・東京

- ▶大会競技会場の施設整備【テーマ1】 ▶バリアフリー化【テーマ1・テーマ5】
- ▶障害者スポーツの推進【テーマ2】 ▶大会開催気運の醸成【テーマ3】
- ▶ボランティア活動の推進【テーマ3】
- ▶オリンピック・パラリンピック教育【テーマ5】
- ▶被災地復興支援【テーマ8】

ダイバーシティ



スマートシティ 世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京

- ▶交通ネットワーク【テーマ1】 ▶文化プログラム【テーマ4】
- ▶スマートエネルギー化【テーマ6】 ▶3Rの推進【テーマ6】
- ▶産業振興【テーマ7】

スマートシティ



【出典：東京オリンピック・パラリンピック準備局HP】

Q3 会場計画は？

会場コンセプト 「Infinite Excitement -無限の可能性-」

東京2020大会の会場計画は、東京1964大会のレガシーを引き継ぐ「ヘリテッジゾーン」、都市の未来を象徴する「東京ベイゾーン」の2つのゾーンから構成される。選手村を中心に広がる2つのゾーンは、無限大の記号をイメージさせ、東京2020大会を通じ、トップアスリートが灯した情熱と、次世代へつなげる可能性、そして語りつがれるレガシーが無限に広がっていくことを表している。

競技会場

競技会場は、東京都 23会場、神奈川県 3会場、埼玉県 4会場、千葉県 4会場、茨城県 1会場、静岡県 2会場、福島県 1会場、宮城県 1会場、北海道 1会場の計40会場が決定している。（2017年12月現在）



■オリンピック競技
▲パラリンピック競技

- ①新国立競技場(オリンピックスタジアム)
■開会式・閉会式/陸上競技/サッカー
▲開会式・閉会式/陸上競技
- ②東京体育館
■卓球 ▲卓球
- ③国立代々木競技場
■ハンドボール
▲バドミントン/ウィルチェアーラグビー
- ④日本武道館
■柔道/空手 ▲柔道
- ⑤東京国際フォーラム
■ウエイトリフティング ▲パワーリフティング
- ⑥国技館
■ボクシング
- ⑦有明アリーナ
■バレーボール(バレーボール)
▲車いすバスケットボール
- ⑧有明体協競技場
■体操 ▲ボッチャ
- ⑨有明BMXコース
■自転車競技(BMXフリースタイル、BMXレーシング)/スケートボード
- ⑩有明テニスの森
■テニス ▲車いすテニス
- ⑪お台場海浜公園
■水泳(マラソン/スイミング)/トライアスロン
▲トライアスロン
- ⑫潮風公園
■バレーボール(ビーチバレーボール)
- ⑬青海アーバンスポーツ会場
■バスケットボール(3x3)/スポーツクライミング
▲5人制サッカー

- ⑭大井ホッケー競技場
■ホッケー
- ⑮海の森クロスカントリーコース
■馬術(総合馬術[クロスカントリー])
- ⑯海の森水上競技場
■カヌー(スプリント)/ボート ▲カヌー/ボート
- ⑰カヌー・スラローム会場
■カヌー(スラローム)
- ⑱アーチェリー会場(夢の島公園)
■アーチェリー ▲アーチェリー
- ⑲オリンピックアクアティクスセンター
■水泳(競泳、飛込、シンクロ/ナイス/スイミング) ▲水泳
- ⑳東京辰巳国際水泳場
■水泳(水球)
- ㉑馬事公苑
■馬術(馬場馬術、総合馬術[クロスカントリーを除く]、障害馬術) ▲馬術
- ㉒武蔵野の森総合スポーツプラザ
■バドミントン/近代五種[フェンシング、ランキングラウンド(エペ)]
▲車いすバスケットボール
- ㉓東京スタジアム
■サッカー/近代五種[水泳、フェンシング、ボウナスラウンド(エペ)、馬術、レーザラン]/ラグビー
- ㉔さいたまスーパーアリーナ
■バスケットボール(バスケットボール)
- ㉕陸上自衛隊朝霞訓練場
■射撃 ▲射撃
- ㉖霞が関カンツリー倶楽部
■ゴルフ
- ㉗幕張メッセ Aホール
■テコンドー/レスリング ▲シッティングバレーボール

- ㉘幕張メッセ Bホール
■フェンシング ▲テコンドー/車いすフェンシング
- ㉙幕張メッセ Cホール
▲ゴールボール
- ㉚釣ヶ崎海岸サーフィン会場
■サーフィン
- ㉛横浜スタジアム
■野球/ソフトボール
- ㉜江の島ヨットハーバー
■セーリング
- ㉝伊豆ベロドローム
■自転車競技(トラック) ▲自転車競技(トラック)
- ㉞伊豆マウンテンバイクコース
■自転車競技(マウンテンバイク)
- ㉟沼津あづま球場
■野球/ソフトボール
- ㊱札幌ドーム
■サッカー
- ㊲宮城スタジアム
■サッカー
- ㊳茨城カシマスタジアム
■サッカー
- ㊴埼玉スタジアム2002
■サッカー
- ㊵横浜国際総合競技場
■サッカー
- ㊶選手村
OV/PV: Olympic athlete village/Paralympic athlete village
- IBC/MPC (東京ビッグサイト)
IBC(国際放送センター)/MPC(メインプレスセンター)
- 調整中 ■自転車競技(ロード) ▲自転車競技(ロード)

[出典：東京2020大会 ガイドブック]

Q4 働くクルマの役割は？

開催に向け道路輸送インフラの整備、円滑な物流の確保、バリアフリー対策の強化等が計画され、内閣府、東京都をはじめ、関係官庁、自治体、関係団体の取組みが進められている。また、多くの外国人旅行者が訪れ、国際都市にふさわしい景観創出等のための無電柱化の推進も計画されている。こうした取組みに働くクルマが担う役割は大きく、安全、安心を高めるためにも、引き続き社会の期待に応えられる車両を投入していくことが更に重要となっていく。

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20回目として、小型部会会員が生産するタクシーを紹介する。



第20回：日本のタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)

タクシーとは

道路運送法上の「一般乗用旅客自動車運送事業」で定義された事業で使用する自動車であり、2015年のタクシー車両の基準緩和により様々な車種のタクシーが誕生している。

また拠点間の移動だけでなく、お客様の用途に合わせ様々なサービスを提供している。

例えば

- 福祉タクシー：予約を受け、車いすやストレッチャーを積載できる車両により輸送するもの
- 観光タクシー：予約を受け、事業者が設定したモデル観光コースを定額または時間制運賃により案内するもの
- 便利タクシー：時間に余裕がない方や外出の困難な方に代わって、病院の予約や買い物代行等の役務を提供するもの

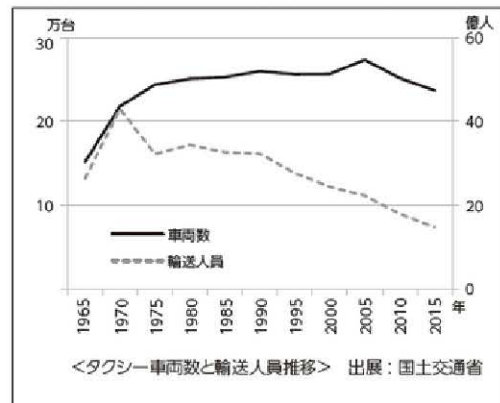
タクシーの歴史と市場規模

- 日本における自動車を使用した最初の営業は、1912年8月5日 東京市有楽町のタクシー自動車株式がT型フォードを使用して営業開始、この8月5日をタクシーの日と呼んでいる。



初期のT型フォードのタクシー(大正初め)

- タクシー車両数は、規制緩和によって大都市圏を中心に多くの地域で台数が過剰となり、2009年にタクシーの減車を促すタクシー事業適正化・活性化特別措置法が施行され、ピーク時に比べ15%程度減少、輸送人員は減少の一途。



やさしいタクシーの誕生

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)が制定され、また2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、みんなにやさしいタクシー(福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシー)の導入を推進。
- ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなにやさしい新しいタクシー車両。
- 国土交通省では2020年度に福祉タクシーとユニバーサルデザインタクシー合計で28,000台を目標としているが、2016年度末での台数は16,000台弱。
- 2011年度より「標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定制度」を導入。最初の認定車が「日産NV200ユニバーサルデザインタクシー」。
- 2017年10月にトヨタジャパンタクシーが発売されたことで、やさしいタクシーの台数増加が期待される。

UDタクシーマーク



■UDレベル2

レベル1に比べてスロープの角度が緩やかで乗降口が低く乗降しやすい等、構造上に優れているユニバーサルデザインタクシー



■UDレベル1

車いす使用者のためのスロープが備えられ、また、高齢者等の乗降を円滑にするため地上高を低くするなどの配慮がされている等、様々な人にとって利用しやすい構造を有するユニバーサルデザインタクシー



■その他

流し営業に使用されるタクシーであって、車いす専用スロープ又はリフトを備えたユニバーサルデザインタクシー

NV200

NV200 タクシー ユニバーサルデザイン



介助しやすい座席レイアウト
車いすのお客様と後席の同乗者の
一体感を追及



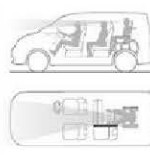
スムーズな乗降性
左側のドアにはオートスライド
ドアと電動式スライドステップを
採用。開口高が高く、スムーズな
乗降が可能。



スムーズなバックドアからの乗
降を実現
簡単に乗り降りできる後退
防止ベルトを採用



開放的でくつろげる後席 座席の移動もラクラク



見晴らしの良さ
車いすスペースは
後席に近い位置に配
置しているため前方
の視界も十分

- さらに、
- 福祉タクシーではなく小型タクシーで
あるため介護資格が不要
 - 燃費も追及した基本性能の高さ
 - ガソリン車ならではのパワフルな走り

資料提供：日産車体株式会社

JPN TAXI

『日本の「おもてなしの心」を反映した、様々な人に優しい次世代タクシー』



- ・ 低床フラットフロア、大開口リヤスライドドアなど、様々な人に優しいユニバーサルデザイン
- ・ 「Toyota Safety Sense C」、6つのSRSエアバッグの標準装備など安全装備を充実
- ・ 長年培ったハイブリッドシステム(THSII)をベースにLPG燃料向けに新開発。高い環境性能と経済性
- ・ 専用設計サスペンション、サイド部分のみ交換可能なバンパーなどタクシーならではの耐久性と経済性



車いすのまま乗降し、隣に介助者が座れるデザイン



各所に配置されたアシストグリップでお客様の
乗降性を向上



機器類を操作しやすく用途に合わせてグルー
ピング配置



資料提供：トヨタ自動車東日本株式会社



一人旅の魅力

株東洋ボデー 営業部営業課 渡部 瑛人

私は会社の長期連休時によく海外へ一人旅に出ます。往復の飛行機と宿泊先のみ予約し、行動プランは現地に着いてから決めています。時間に縛られることなく気の赴くままに行動できるのが一人旅の醍醐味の一つです。

私が一人旅にハマったきっかけは大学生時代に行ったイタリア旅行でした。行く前は初めての海外一人旅ということで凄く緊張していましたが、子供の頃からずっと憧れていたイタリアの街並みを見た時、緊張が一瞬にしてなくなったのを今でも覚えています。それがきっかけで日本では見られない景色をもっと見てみたいと思うようになりました。

それ以降東南アジア・ヨーロッパ・北アメリカ等さまざまな国に旅行へ行きましたが、その中でも特に印象に残っている旅は、アメリカのサンフランシスコへ行った時です。その時は今までの旅のスタイルを変える為、相部屋のゲストハウスへ泊まることにしました。滞在期間中は、日中は各々観光に行き、部屋に帰ってきてからその日のでき事や今までの旅の話等を皆で共有していました。特に同室だったインド人は日本に来たことがあるということで話が弾み、今でもたまに連絡を取り合っています。出会ってから数日間しか経過していないにも関わらず、一つの共通点だけで様々な国籍の人と仲良くなれて、『旅』には素晴らしい力が秘められていると感じたと同時に、今まで以上に『旅』が好きになりました。



グランドキャニオンにて撮った写真



ラオスにて象に乗った際の写真(右側が筆者)

世界にはまだ見たことのない景色・日本では体験できないようなことが数多くあります。これからも旅を通して様々な経験を積んでいきたいと思っています。



初一人旅のイタリア・ヴェネツィアでの写真

F1観戦の楽しみ

トヨタ自動車九州株 技術統括部 青柳 洋一

1987年に鈴鹿サーキットでF1が開催される前年にネルソン・ピケのドライブでデモ走行がありました。コース脇で観た時の衝撃は大きく、魅了されました。私自身もモータースポーツに参戦していましたが、F1のエンジンサウンド・コーナーリングスピードは鳥肌が立つ以上のものでした。この時以来、F1日本GP観戦が我が家の年中行事となりました。金曜日に鈴鹿に入り練習走行・予選・本戦と3日間の観戦です。

以前は、岡崎に住んでいたため鈴鹿は身近な場所でしたが、現在は、福岡に住んでいるので、約750kmを車で移動してサーキット横の駐車場で車中泊で観戦しています。

最初は、レース友達と観戦してましたが、結婚を機に夫婦で、子供はお腹の中で居ながらの観戦、長女が生まれ、次女が生まれ、長男が生まれ、車の中も段々と狭くなってきてましたが、道中の楽しみ、鈴鹿に入ってから楽しみを子供たちと家族で共有できることが私にとっての「癒しの場」でもあります。



鈴鹿F1レース

それぞれ子供たちも親元から離れ、集合場所は鈴鹿サーキット横の駐車場になっています。レース本戦は、フォーメーションラップがスタートし、観戦客全員で1コーナーから順に最終コーナーまで「ウェイブ」が走り盛り上がり始めます。スタートグリッドに着いて、レッドシグナルが点灯した瞬間から消灯するまでの静粛と反面、甲高いエンジン音がサーキット全体を飲み込みます。

ドライバーは、1コーナーへの攻めで全神経を集中している瞬間です。スタート後1コーナーまでの攻め合い、接触寸前の攻防が見どころです。レース中の戦略と1コーナー、ヘアピン、130R、シケインでのタイヤ接触寸前の攻防もF1ドライバーのドライブテクニックの見どころです。

ゴールシーンは、チーム全員がピットレーンに出て、ネット越しで喜び合うシーンと表彰式のシャンパンファイトもチーム一丸となって戦った証だと感じます。終了後パドックでの優勝チームの記念写真撮影後、グランドスタンド前まで来て、ファンサービスするシーンも見逃せません。特にシリーズチャンピオン獲得の時は格別です。ただF1の素晴らしいエンジンサウンドは、1.6LのV6で15,000rpmに変わりサウンドが低くなりました。またERS(エネルギー回収システム)採用でPUと呼ばれるようになり、DRS(可変リヤウイング)等の採用でレース戦略、攻防も変化してきました。変化と合わせ観戦客も少なくなりましたが、私のようにF1をこよなく愛する中年もいます。

今年もF1GPの楽しさを感じるために家族と観戦しま



筆者とF1マシン

す。私のようにF1をこよなく愛する中年と一緒に観戦しませんか？ F1熱が再燃することを夢見て...

音楽活動

株野自動車 設計部設計課課長 武澤 真幸

小さなころから音楽がとても好きで下手ながらにピアノも習ってはいましたが、バンドなどの音楽活動の経験はなく、ずっとやってみたくて思っていました。

そんな中、たまたまインターネットを検索して社会人バ

ンドサークルを発見し、それに参加してみることにしました。バンド活動の経験のない私は右も左もわからない中参加しましたが、仲間たちにとっても暖かく迎えてもらいました。



キーボードを演奏する筆者

参加してとても驚いたのは、バンド活動をしている人たちの間で鍵盤パートがとても不足していることでした。ピアノを習っていた人はそれなりにいるはずで、他のパートの人口よりも多いのでは?とも思いましたが、不足している理由はすぐに理解することができました。

「何を弾けばいいかわからない」

というのは極端ではありますが、スコア(楽譜)もあり、はっきりとしたピアノパートのある曲はとても少ないのです。それよりはギターやベース、ドラムでは賄えない「その他パート」としての位置づけが強く、ストリングス(バイオリン)や管楽器を鍵盤で演奏したり、シンセサイザーとして演奏したりすることがとても多いのです。それ故、クラシックピアノを習ってきた人にとって、自分の力を発揮しきれないばかりか、音作りをしたり、重い鍵盤楽器を持ち歩いたり、負担の大きいものなのだと感じました。

しかしそれは私にとっては調度良いものでありました。演奏技術があまりない私でも、音作りやアレンジを工夫することで活躍することができるのです。他のパートでは賄えない部分を自分なりにアレンジを工夫するのはとても楽しく、練習次第では左手と右手で違うパートを演奏することで、より華やかな音楽を作ることができるのです。

今では月1くらいのペースでセッションに参加し3~4曲くらいを演奏していますが、サークルで知り合った仲間たちとはとても仲良くなり、音楽を超えた付き合いをしています。大人になってから仲良くなれる友達ができることはとても貴重だと感じています。



鶴見のライブ会場

トーハツ(株)
防災営業部消防車両課
ごとう ゆう き
後藤 友希さん



お客様に喜んで
もらえた時が楽しい
と感じる瞬間です。

拘りを理解いただ
いたときには、
最高の喜びです。

トヨタ車体(株)
製品企画センター
かさはら たい ち
笠原 太地さん



Q1 どんなお仕事ですか。

消防車両の図面、登録用資料の作成を行っています。可搬ポンプを積載した車両で、特に軽4WDトラック、軽4WDデッキバンの作図等を担当しています。現在、車両の電気配線について勉強しています。

Q2 仕事で楽しいときは

自身が携わった車両が完成し、お客様のもとに届いた時です。消防車両ができ、お客様に喜んでもらえた時が仕事をされていて楽しいと感じる瞬間です。

Q3 仕事でつらいこと

お客様の要望に合った車両の製作が難しい時です。できる限りお客様の要望に沿いたいのですが、構造上等の問題で製作できないことがあります。その場合、お客様に代替案を提案し選択いただいた内容で製作します。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っているでき事は？

消防車両の納入に立ち会った時です。消防団の方々が皆笑顔で喜んでくださり、消防車両、可搬ポンプの取扱説明を一生懸命聞いていただいたことがとてもうれしく、今でも鮮明に覚えています。

Q5 御社のPRをしてください！

皆様の命を守る製品を社員一同一丸となって製造販売している会社です。消防設備としても使われておりますので、御用のある方は、是非トーハツ(株)までご連絡ください。

Q1 どんなお仕事ですか。

乗用車のアッパーボデーの製品企画を担当。キャビンのパッケージ創りのためにデザイン・設計・実験を統括し、生産準備を経て、更には全国の販売店へ飛び回り新車プレゼンまでを行う、幅広く深い仕事です。

Q2 仕事で楽しいときは

細かい拘りを関係者に理解いただき開発車に織り込めたときには「やったった！（関西弁）」と満足を感じます。また、役員に「よくここまで考えたな」と拘りを理解いただいたときには、最高の喜びです。製品が発売されたときには、良くも悪くもお客様の評価で自分を奮い立たせていきたいと思っています。

Q3 仕事でつらいこと

製品企画センターは仕事経験を積みクルマ創りを理解したベテランが多く在籍しております。会社経験の少ない私は専門知識などが乏しいため、議論の一つ一つが勉強でした。初めは知恵熱が出ましたが若いからこそできる軽いフットワークと柔らかい頭で、どんどん知見を習得し乗り切ってきました。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っているでき事は？

「各設計予算のうち1/1サイズの部分的な試作検討品製作予算を寄せ集めればクルマの形に近い物が作れ、他の検討にも流用できるのではないか」と図面段階で企画提案、他会社と幾度も調整を重ね実現しました。図面完成度が格段に上がり、モノで見ることの大切さを学びました。

Q5 御社のPRをしてください！

商用車・ミニバン・福祉車両などを開発、生産している歴史ある会社です。多種多様なお客様の幅広いニーズにこたえ、豊かな生活を提供しています。環境に配慮した内装材、次世代燃料電池の発電装置や超小型電気自動車も開発しており、時代をリードし続けたいと思います。

① 合計

- ・ 4月～1月の累計台数は前年比1.8%減と、2年連続で前年割れ
- ・ 特装車、特種車、パン、トレーラが前年超えとなったが、乗用・小型商用・軽の委託生産車及び平ボデートラック、バスが前年割れとなったため

② 非量産車

- ・ 4月～1月の累計台数は前年比5.3%増と2年連続で前年超え
- ・ 特装車、特種車、平ボデートラック、パン、トレーラは前年超えであったが、大中型バスが前年割れとなったため

③ 特装車

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比1.3%増と2015年以来3年ぶりに前年超え。輸送系の復調により本年1月から8か月連続で前年超えであったが、9月に続き、11月以降は3か月連続で前年割れ
- ・ リヤダンプ車等輸送系は11月から3か月連続で、高所作業車等作業系は12月から2か月連続で前年割れ

④ 特種車

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比8%増と2015年以降2年ぶりに前年超え
- ・ 量産系は車いす移動車が減少したが、警察車両が増加したため、同3.2%増
- ・ 非量産系は現金輸送車、消防指揮車等が減少したため、同8.4%減

⑤ 平ボデートラック(除 シャシメーカー標準トラック)

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比3.9%増と3年ぶりに前年超え
- ・ 中型、小型・軽は増加、大型はやや減少。平ボデー生産は、ピー

クを過ぎた感があるが、各社によって受注状況は、バラつきあり、各社3か月から12か月の受注残の状態。パンと並行生産の会員は依然として繁忙状態

⑥ パン

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比9.2%増。2015年に対しては同27%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・ウイングの全車種が前年超え

⑦ トレーラ

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比5.3%増。R13対応の反動減等の影響で本年2月以降4月まで3か月連続で前年割れであったが、7月以降は5か月連続で前年超え。しかし12月から2か月連続で前年割れ
- ・ 車種別では、主力のコンテナが同11.1%増、パンは同8.6%増

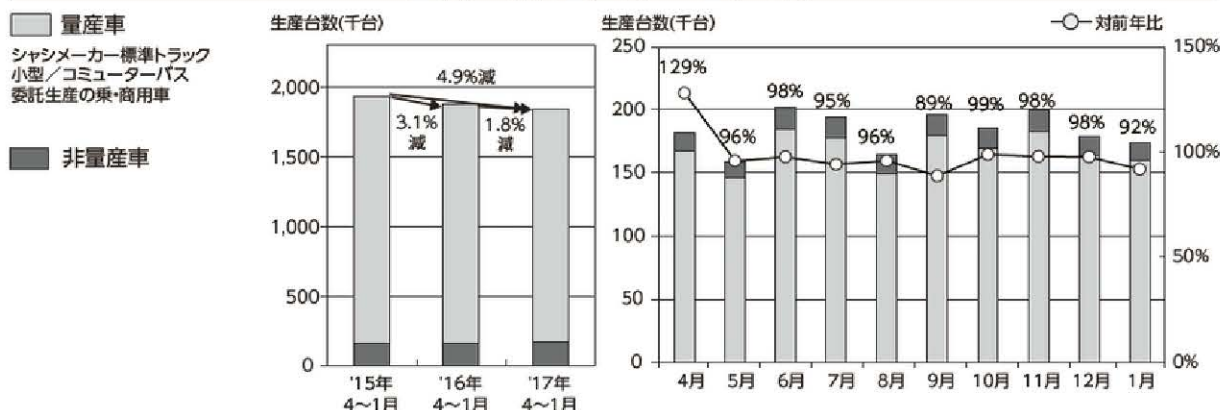
⑧ 大中型バス

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比9.3%減、本年4月より6月まで3か月連続で前年超えが続いたが、7月より7か月連続で前年割れ、特に観光バスの減少が大
- ・ 2015年に対しては同23%増と大幅に増加

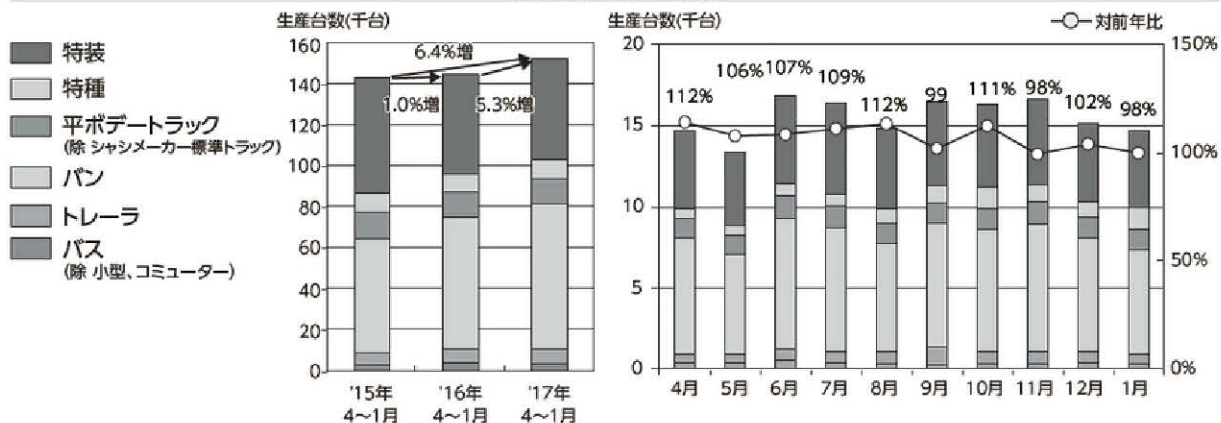
⑨ 乗用・小型商用車・軽

- ・ 4月～1月の累計台数は、前年比1.8%減
- ・ 国内向けは一部車種が好調であるものの、全体としては需要が回復せず、4月～1月の累計台数で同5.1%減
- ・ 輸出向けは4月～1月の累計台数で同2.0%増

合計 (非量産車+量産車)



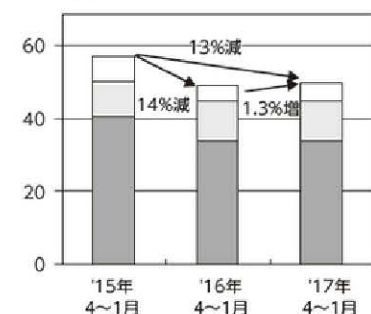
非量産車合計



特装車

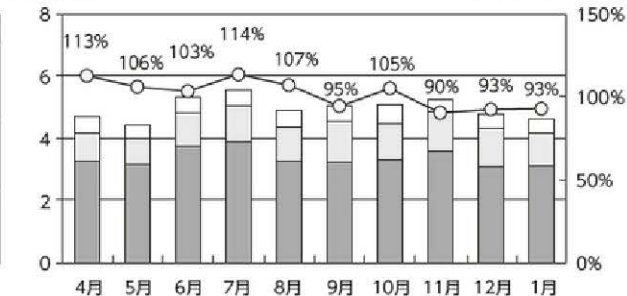
□ 輸出
 ■ 作業系・その他
 ■ 輸送系

生産台数(千台)



生産台数(千台)

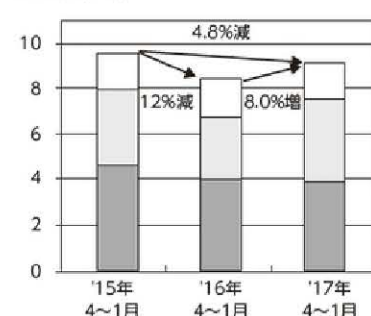
○ 対前年比



特種車

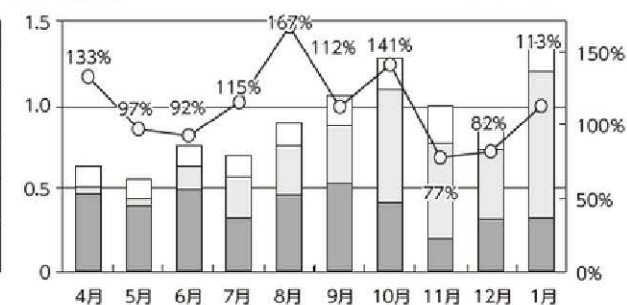
□ その他
 ■ 緊急用
 ■ 車いす移動車

生産台数(千台)



生産台数(千台)

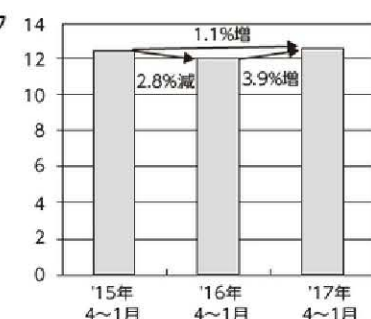
○ 対前年比



平ボデートラック

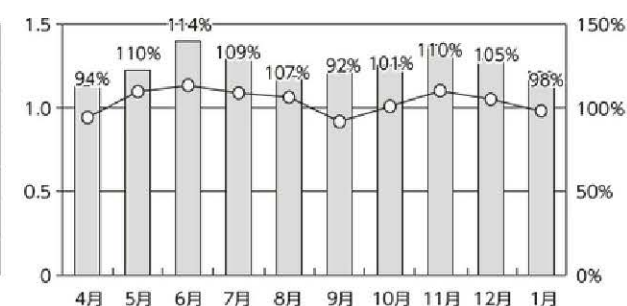
■ 平ボデートラック
 (除 シヤシメーカー
 標準トラック)

生産台数(千台)



生産台数(千台)

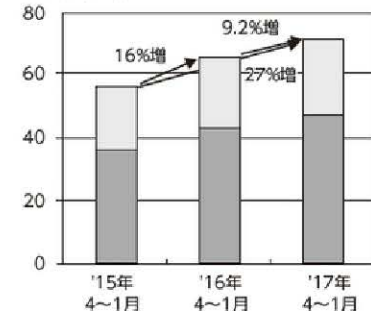
○ 対前年比



バン

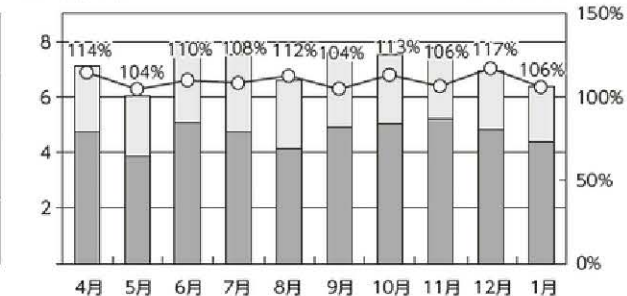
■ 冷凍・保冷車
 ■ バン
 (除 冷凍・保冷車)

生産台数(千台)



生産台数(千台)

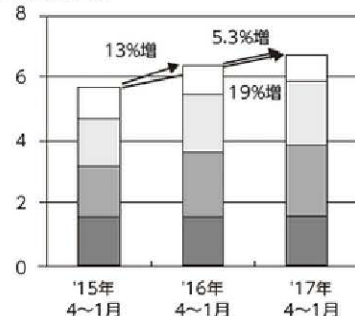
○ 対前年比



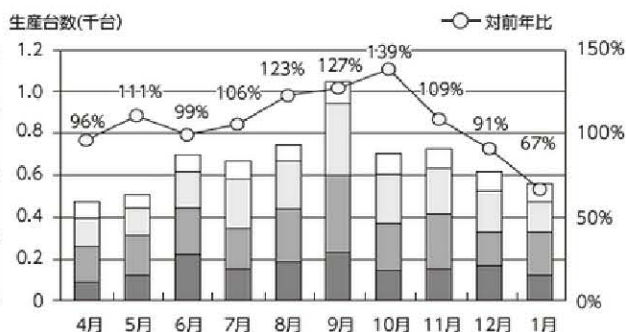
トレーラ

- その他特装系
 □ コンテナ
 ■ パン
 ■ 平床・低床

生産台数(千台)



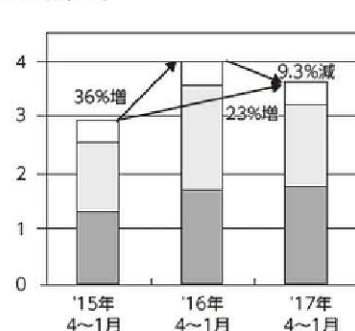
生産台数(千台)



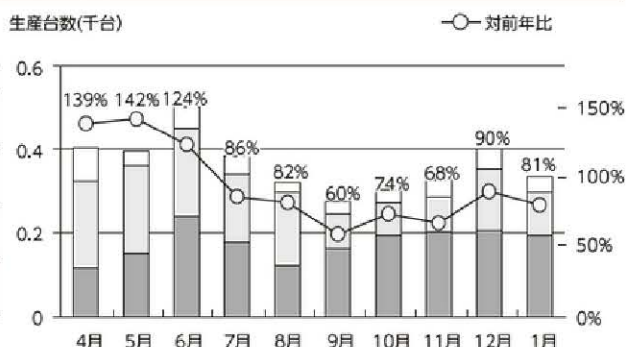
大中型バス

- 自家用
 □ 観光
 ■ 路線

生産台数(千台)



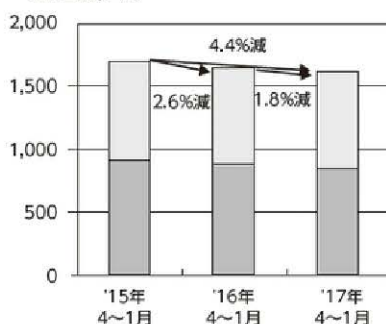
生産台数(千台)



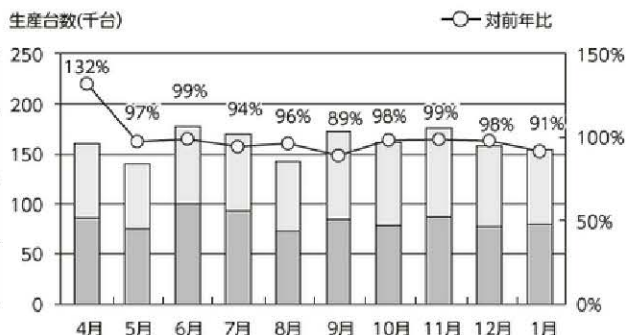
小型車 (委託生産の乗・商用車)

- 輸出
 ■ 国内

生産台数(千台)



生産台数(千台)



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

史上最多となる92の国と地域から約2,900人の選手が出場し、17日間にわたって開催された平昌(ピョンチャン)オリンピックが2月25日に閉幕した。日本選手が冬季オリンピック最多の13個のメダルを獲得するとともに、全選手の活躍は私たちに感動と興奮を与えてくれた。開会式、そして閉会式の演出も素晴らしかった。特に、1,218機のドローンによる光のショーの演出は、見た人に様々な思いを起こさせたのではないかな。

今回のオリンピックでは「平和と未来」が開会式、閉会式のキーワードとなっていた。いつもながら競技の結果、満面の笑みを浮かべ表彰台に立つ選手の姿からは自信と誇りを感じた。トレーニングは自分自身が立てた目標達成につながり、更に未来につなげるためのものである。また、決して自分一人の力ではなく、家族、コーチ、先輩、仲間を支えられてきたことへの感謝の気持ちをすべての選手が語っていた。そして、ライバルを称え、思い遣る行動は競技を終え、心穏やかな気持ちでなければいけないと思う。これが平和であり、今回はそうした場面を数多く見せていただいた。

本号が発行される頃には平昌パラリンピックも終盤となっている。日本からは38人の選手が5競技に出場され、再び感動を与えてくれると思う。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックでは、日本から感動を世界に発信するためにも、競技だけではなく外国人旅行者を含めたおもてなしやインフラ整備に向け、気を引き締め取り組んでいかなければならない。(吉田)

表紙写真について

特種部会 オオシマ自工(株)

～移動理美容車～

老人ホーム、病院等、そして被災時にも使用され、美容師がみずから巡回、カット・シャンプー・セットが可能な設備を備えた車です。

移動理美容車には、大きさにより3タイプあり、写真は1度に4名使用できる大タイプの「イノベーション」でこれまでに全国で約130台稼働しています。



お知らせ

通常総会のご案内

- ★ 日 時 2018年5月25日(金) 15:30～
- ★ 場 所 グランドプリンスホテル高輪 「プリンスルーム」
東京都港区高輪3-13-1 TEL: 03-3447-1111
新幹線・JR線・京急線の品川駅下車 高輪口より徒歩5分
- ★ 議 題 2017年度事業報告と2018年度事業計画の承認
2017年度決算報告と2018年度予算案の承認 2018年度役員選任 等
- ★ 懇親会 17:00～18:30 「クラウンルーム」

<問合せ先> 日本自動車車体工業会 総務部 TEL 03-3578-1681

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

SPRING 2018 春

広告掲載会社

山田車体工業株式会社……………表2
スリーエム ジャパン株式会社……………表3
株式会社ワイズマン……………表4

2018年3月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

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

発行人 吉田 量年

美しさと安全性の両立

Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

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

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

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



3MTMダイヤモンドグレードTM
コンスピキュエティ反射シート

3MTM反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTM フィルム

コントロールタックTMプラスフィルム

3MTM ダイヤモンドグレードTM コンスピキュエティ反射シート

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

■おもな特徴

1. 従来品に比べ、反射効果が大幅にアップしています。
2. 広角性にすぐれ、カーブ時の見やすさも十分に確保できます。
3. 取り扱いが簡単です。表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エティ反射シートの有効性に関わる研究報告

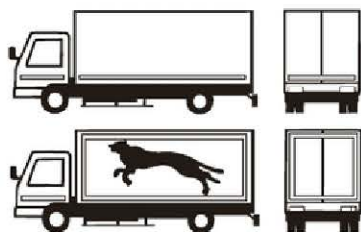
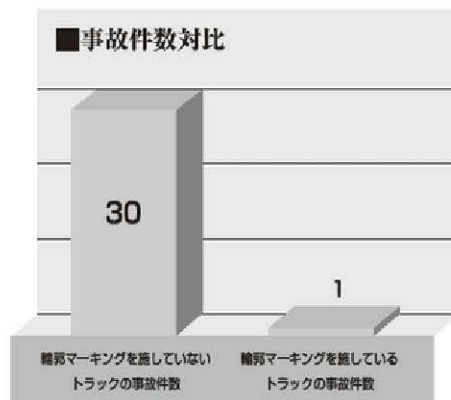
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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”（コンスピキュエティ）不足により発生している。
- 再帰反射材の輪郭マーキングを施したトラックの事故件数は、施していないトラックの事故件数の約1/30だった。

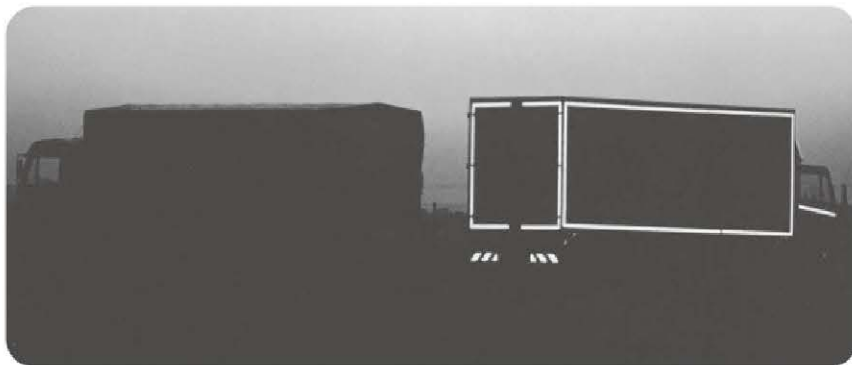
■米国における研究報告

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

■事故件数対比



※Eマークとは：国連の車両等の相互承認協定規則（ECE）R104の要件に適合した製品に付記することができるマーク。このマーク入りの製品は「道路運送車両の保安基準」の細目を定める告示、別添105に定める技術基準に適合している製品でもあります。



スリーエム ジャパン株式会社 トランスポーテーション 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。

車体工業会会員の
皆様のための
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様のためのPL保険制度です。
- PL事故及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様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、取扱代理店にお問い合わせ下さい。

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

株式会社 ワイズマン

SJNK16-02513 2016/05/26