

車体 NEWS

WINTER 2018 冬

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言 2

NEWS特集

2018年度秋季会員大会 3

・よくわかる消費税軽減税率制度説明会 5

2017年度会員企業の売上高／従業員調査まとめ 6

講演会「トラック市場動向とUDトラックの取り組み」..... 7

2018年欧州視察報告 9

NEWS FLASH

本部だより 13

部会だより 17

支部だより 21

官公庁だより 23

月度活動状況 27

会員情報 30

Net Work

vol.93 東亜自動車工業㈱ 31

VOICE STAGE 82

オールセーフ㈱ 33

㈱東洋クオリティワン 34

そこが知りたい

第39回「日本の道路事情」とは? 35

働くクルマたち

第23回「消防車」 37

Coffee Break 39

我が社の元気人 41

DATA FLASH

2018年4月～9月会員生産状況概要 42

編集後記 45



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

トラックにエバス・ミクニのクーラ&ヒータを後付けで装着することにより、
一年中アイドリング・ストップが可能です！

クールトロニック

車内の蒸し暑さを取り除き
 車内を最適に冷やす「クーラ」



メーカー希望小売価格
300,000円
 (取付け費含まず)

- ・電動コンプレッサ式のクーラシステム
- ・バッテリーによる作動で燃料消費はゼロ
- ・バッテリーによる作動で排気ガスはゼロ
- ・シンプルな構造で取り付けが簡単
- ・安定した冷房能力と風量
- ・車載のエアコンに接続しない独立のシステムユニット
- ・低電圧防止機能付き
- ・*本製品取付時にバッテリーは信頼性の高い製品をご使用ください。

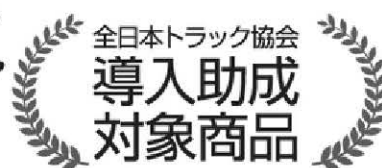
クールトロニックは
 ここが違います。

室内外機一体型構造で
 取り付けが簡単
 リアウインドウ付きトラック
 であれば、ボディの補強
 や追加材工事、及び配固定
 など一切不要で取り付けが
 可能です。



《外観》
 室外機
 キャブ背部に
 装着します

エンジンを掛けずに
 車内空調を実現。



エアトロニックD2

車内を快適な温度に
 暖める「ヒータ」



メーカー希望小売価格
190,000円
 (取付け費含まず)

- ・アイドリング・ストップで車内を快適暖房
- ・アイドリング・ストップで燃料節約
- ・アイドリング・ストップでCO₂と騒音削減
- ・車内の温度設定と制御が可能
- ・タイマー使用で霜取りが簡単
- ・維持費が安価で修理点検が容易



国内大型トラックメーカー4社の大型車両に装着OK!

サービスショップ全国120ヶ所! アフターサービスもご安心ください!

エバスペハヤー ミクニ クライメット コントロール システムズ株式会社
 〒250-0055 神奈川県小田原市久野 2480 TEL050-3802-7612 FAX0465-46-8316
<http://www.eberspaecher-mikuni.co.jp> エバスペハヤーミクニ 検索



バスによる サステナビリティ への貢献

バス部会長 宮武 良行
ジェイ・バス(株) 代表取締役社長



【はじめに】

2018年に刊行された車体工業会70年史では「暮らしたい街を支えるバス」という拙文を寄稿させていただきました。公共交通の担い手であるバスは、安全最優先は当たり前、加えて利便性や快適性を追求しながら、魅力ある交通インフラの実現に貢献できる商品を提供していきたいとの思いを述べさせていただきました。

それからわずか5か月後の10月、路線バスによる死亡事故が発生しました。事故はバス運転手の健康状態に起因するとのことでした。

観光バスで装着済みの緊急停止装置を路線バスにも順次展開すべく準備を進めているところもありますが、「この製品がもっと早く世の中にご提供できていたら」と悔やまれてなりません。

安全に対する姿勢をこれまで以上に強く持たなければ、と改めて肝に命じています。

【サステナビリティについて】

社会全体の発展を持続可能にするために、現在関わっている事業を通してどのような貢献ができるか?という視点でバスというものを考えてみました。少し理屈っぽいですが、しばしお付き合いください。

実はサステナビリティという定義は国際的な標準である「GRIスタンダード」というものに定められており、「経済」「社会」「環境」の3つの観点で計33項目のテーマが挙げられています。33項目の半数以上が「社会」に属するもので、残りは「環境」と「経済」がほぼ同数です。もっとも多い「社会」では、雇用、労使関係に始まり、人権や地域コミュニティ、公共政策、顧客の安全衛生に関わるものまで、非常に幅広い範囲でテーマが挙げられています。

「環境」では原材料、エネルギー、水、大気への排出等、一般的にイメージしやすいものばかりですが、「経済」ではパフォーマンス、市場での存在感、といったよう

なテーマもあって、少し意外な印象を受けます。また、3つの分野に必ず登場するのはコンプライアンスに関する項目です。

【バスが貢献すべきサステナビリティ】

製品としてのバスに関連するキーワードは、労働安全衛生、多様性と機会均等、非差別、地域コミュニティ、公共政策、顧客の安全衛生、原材料、エネルギー、大気への排出、経済的パフォーマンス、市場での存在感、といったところかと思います。

例えば、バスの運転手の安全衛生に貢献するには、どのようなバスが良いのだろうか?とか、バスの乗客の安全衛生を守る装置は?とか、いろいろなアイデアに思いをめぐらせることができます。前述のような事故を防止するには、緊急停止装置だけでは不十分で、運転手の健康状態を常時モニターして運行管理に生かせるようなものが開発できればと思いますし、自動運転もひとつの答えになります。

「環境」に関しては、皆さんもご存知の通り、EVやFCVが世界的な流れになっておりますが、材料というテーマで考える部分はたくさん残っているのではないのでしょうか。

最後に「社会」に含まれる、多様性、機会均等、地域コミュニティ、公共政策、等のテーマはバスと密接に関わりがある分野ですが、方向性はいくつもあると思います。バスを扱っているすべての事業は今の範囲から更に踏み出していかなければならない時代がそこまで来ているように感じます。

【最後に】

バス部会単独でできることは限りがあり、資材部会や特種部会の会員を含めたバスに関係するステークホルダーの方たちと今まで以上に密接にコミュニケーションしながら物事を進めていければ、と考えています。

2018年度 秋季会員大会を開催

2018年度秋季会員大会が、10月26日、WTCコンファレンスセンター（世界貿易センタービル）「フォンテーヌ」にて開催され、98社165名の多くの会員が参加した。

網岡会長の挨拶に続いて、小和田哲男氏による講演会「戦国武将から学ぶ人材育成、事業承継」と東京国税局の小笠寺信哉氏による「よくわかる消費税軽減税率制度説明会」が行われた。

講演会后、木村副会長による乾杯の音頭で懇親会が始まった。



網岡会長

■ 会長挨拶

車体工業会会長を務めております網岡でございます。会員の皆様には、日頃から当会の活動にご支援・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

また、本日はご多用中にも関わらず、このように多くの会員の方々にご出席をいただき、秋季会員大会を開催することができましたことに心より感謝申し上げます。

本年は各地で災害に見舞われており、被災された皆様には、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お祈り申し上げます。

さて、本年度4月から9月の当会会員生産台数累計は、110万台、前年比99.4%となっております。そして、カーメーカーからの委託生産車を除く当会特有車種を見ますと、台数規模の大きいバン型車の需要が落ち着いてきたこともあり9万台、前年比99.2%と若干ではありますが上期生産台数が前年を下回りました。下期の生産台数につきましては、現在の状況で推移するものと考えております。

それでは、当会の事業計画の進捗状況について少しお話しさせていただきます。今年度は、「安全対応活動の推進」「環境対応自主取組みの推進」「中小企業支援活動の推進」「活性化活動の継続推進」の主要活動4項目について活動しております。

まず、第1項目の「安全対応活動の推進」につきましては、UN-34の適用に伴う新規検査をスムーズに進めるため、継続生産車に関わる燃料タンクの交換、増設時の取扱いを関係官公庁等と調整し、会員の皆様に展開させていただきました。新型車に関しましては現在調整を行っており、決定次第展開させていただきます。

また、自動車点検基準の改正に伴う対応といたしましては、車両総重量8t以上の自動車の使用者に対し、架装されている「ツールボックス」について3か月ごとの点検が義務付けられ、ツールボックス等の解釈を関係官公庁、関係団体と調整し、明確にいたしました。これに関しましては、当会会員様に加え、トラックユーザー様を含む関係の皆様にも展開させていただきました。

第2項目の「環境対応自主取組みの推進」では、環境基準適合ラベル取得の推進に取り組んでおります。会員の皆様とのコミュニケーション、さらに、部会の協力も得ながら個社の課題解決にも取り組み、取得機種は現在、昨年度から1機種増の220機種となりました。そして、新環境基準適合ラベルにつきましては、昨年度から3機種増の190機種となりました。これは会員の皆様のご理解とご協力のおかげであり、お礼申し上げます。

NEWS 特集

また、取得にあたりご支援を希望された会員様2社には必要な資料を送付させていただきました。今後もお困りのことがございましたら、会員の皆様とコミュニケーションを図りながら、一緒に課題解決に取り組んでまいりますので、ご遠慮なく相談いただければと思います。継続して取り組んでおりますCO₂、VOC、産業廃棄物の削減とも、皆様の協力のおかげで目標を達成できる見込みです。

第3項目の「中小企業支援活動の推進」では、税制改正や規制改革などの各種要望を提出し、その実現に向け関係団体と連携した取組みを推進しております。特に、税制改正では自動車関係諸税の負担軽減、簡素化に向け、来年消費税率の引き上げが予定されていることも踏まえ、本年が勝負の年と位置づけて取り組んでおりますので、引き続きのご支援、ご協力をお願いいたします。

また、コンプライアンス優先経営支援策として、昨年、コンプライアンス意識の醸成をサポートする「コンプライアンスサイト」を当会ホームページに設置し運用しておりますので、ご活用をお願いいたします。



木村副会長による乾杯の挨拶



加藤副会長による締めの挨拶

最後に「活性化活動の継続推進」では、車体業界の認知度向上を図るためメディアニーズを把握しながら、プレスリリースの積極的な発信を行っております。

また、中小会員ネットワーク強化WG活動では直接会員様の意見をお聞きし、ネットワーク強化のためのしくみの検討を行っており、計画どおり進捗しております。

以上のように、本年度事業計画は、概ね計画どおり進捗していると判断しております。下期に実効を上げる項目もありますので、上期以上に皆様方のご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

さて、来年は「第46回東京モーターショー2019」が開催されます。今回、当会は諸般の事情で「働くくるま合同展示」を行わないことといたしました。しかしながら、当会PR活動として車体工業会ブースを計画しておりますので、ご理解の程よろしくお願いいたします。

最後になりましたが、会員各位のご健勝とますますのご発展を祈念いたしまして、開会のご挨拶にかえさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

「よくわかる消費税軽減税率制度 説明会」を開催

秋季会員大会

10%? 8%?

2019年10月に消費税が10%になるのを機に、軽減税率制度が実施される。東京国税局課税第二部消費税課の小笠寺信哉様からその制度概要について説明を受けた。

東京国税局
課税第二部消費税課

小笠寺 信哉 氏



1.「消費税軽減税率制度」概要

実施時期： 2019年(平成31年)10月1日

税 率： 標準税率 10%

(消費税率7.8%、地方消費税率2.2%)

軽減税率 8%

(消費税率6.24%、地方消費税率1.76%)

対象品目： 「酒類」「外食を除く飲食料品」

週2回以上発行される新聞

軽減税率の対象となる飲食料品の範囲



国税庁軽減税率制度HPから抜粋

2. 飲食料品を取り扱わない事業者への影響

- ・ 贈答用の食品、会議や接客時の茶菓子購入などは軽減税率の対象となる
- ・ 飲食料品を経費として計上するときは税率ごとに分けて管理する必要がある



贈答品



会議、接客時に
供する茶菓

3. 帳簿及び請求書等の記載と保存の実施スケジュール

2019年9月30日まで

現行制度
請求書等保存方式

2019年10月1日から2023年9月30日まで

区分記載請求書等
保存方式

従来に下記を追記
・ 軽減税率の対象品目である旨
・ 税率ごとに合計した税込対価の額

2023年10月1日から

適格請求書等
保存方式
「インボイス制度」

区分記載請求書等の保存に代えて、「適格請求書」等の保存が仕入税額控除の要件となる
適格請求書とは
・ 売手が買手に対し正確な適用税率や消費税額等を伝えるための手段
・ 交付できるのは、適格請求書発行事業者に限定

4. 軽減税率対策補助金

軽減税率制度(複数税率)への対応が必要となる中小企業・小規模事業者等の方には、受発注システムの改修等を行う際に、その経費の一部を補助する「軽減税率対策補助金」の制度がある。

問合せ先：「軽減税率対策補助金事務局」

専用ダイヤル：0570-081-222

<http://kzt-hojo.jp>



2017年度会員企業の 売上高／従業員調査まとめ



例年正会員に実施している売上高等に関する本年度調査結果がまとまったので概要を報告する。(2018年7月に調査、売上高は2018年3月に最も近い決算期、従業員数は2018年3月末現在)

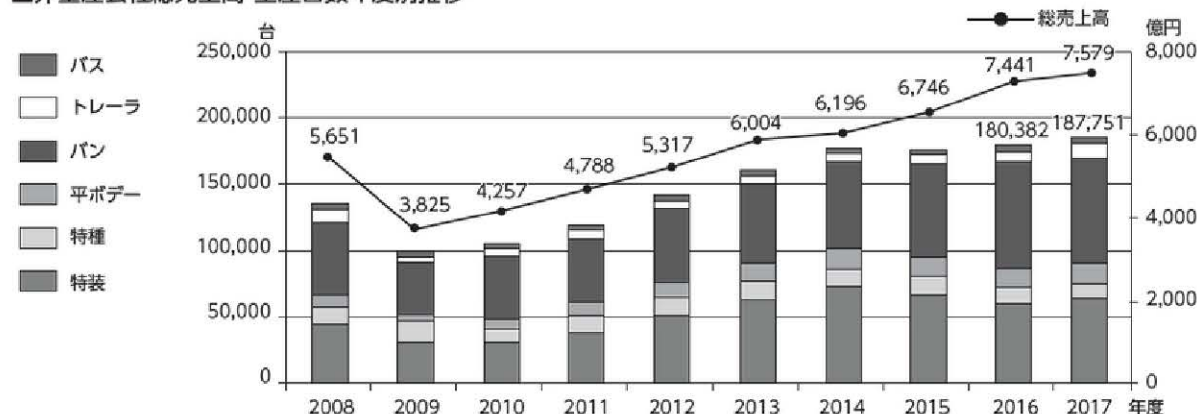
1. 売上高・生産台数

- ・会員会社全体の車体製造に係る総売上高は5兆7,927億円となり、前年度比101%
- ・委託量産会社を除く非量産会社の総売上高は7,579億円で同102%、2009年度を底に増加傾向
- ・非量産車の生産台数は187,751台で、2010年度以降増加となり、同104%
内訳では、特種、平ボデー、パン、トレーラが増加となり、バスが減少

■会員会社年度別売上高

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	対前年度比
調査会員数(社)	163	163	167	170	183	184	184	186	188	195	—
車体部門売上高(億円)	45,168	41,413	40,291	43,228	51,684	52,124	50,446	54,437	57,166	57,927	101%
非量産会社総売上高(億円)	5,651	3,825	4,257	4,788	5,317	6,004	6,196	6,746	7,441	7,579	102%

■非量産会社総売上高・生産台数年度別推移



2. 従業員数

- ・車体部門の従業員総数は前年度比99%、内訳は正社員 同100%、期間工等 同96%
- ・非量産車製造会社の従業員総数は前年度比98%、内訳は正社員 同101%、期間工等 同87%
一部の会員で期間工等が減少

■従業員数

従業員数	2016年度				2017年度				前年度比		
	計	正社員	期間工等	期間工等比率	計	正社員	期間工等	期間工等比率	計	正社員	期間工等
車体部門	56,261	43,722	12,539	22%	55,799	43,800	11,999	22%	99%	100%	96%
非量産車製造会社	18,268	13,960	4,308	24%	17,874	14,129	3,745	21%	98%	101%	87%

■従業員数推移 (非量産車製造会社)



UDトラックス株式会社
国内車両営業本部 マネージャー

高木 哲也 氏

トラック市場動向と UDトラックスの取組み

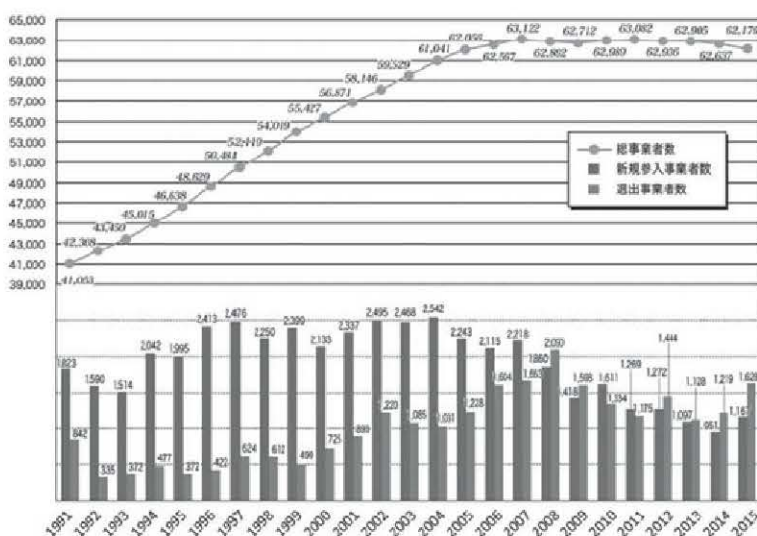
2018年10月18日、日本自動車会館「くるまプラザ」において、UDトラックス株式会社の高木哲也氏を招いて、「トラック市場動向とUDトラックスの取組み」のテーマで講演会を行った。62社107名の会員が参加した。

1. トラックユーザーを取巻く環境

1990年以降、規制緩和から輸送事業へは新規参入が進み、総事業者数は2008年には40,000社から63,000社まで増加し厳しい競争が加速した。リーマンショック(世界金融危機)以降は新規参入より退出事業者数が上回り、総事業者数が減少傾向にある(図①)。普通トラックの保有台数は1997年をピークに減少が続き、競争が激化する中でトラックユーザーは実働率、積載率、実車率といったあらゆる効率化を図っている(図②)。また、トラック輸送産業の有

効求人倍率は時間の経過とともに高くなる傾向が見られ、直近で3.2%と高い数値になっている。女性の進出割合は2.4%と、全産業の43%に比べて極端に低いことも注目すべき点となっている。さらに、就業者の年齢構成は全産業と同様に、55歳以上の占める割合が年々増加傾向にある一方、29歳以下が占める割合は全産業に比べて大きく低下しており、将来の若年・中堅層不足が懸念されている(図③)。

図① 輸送事業者数の推移と内訳



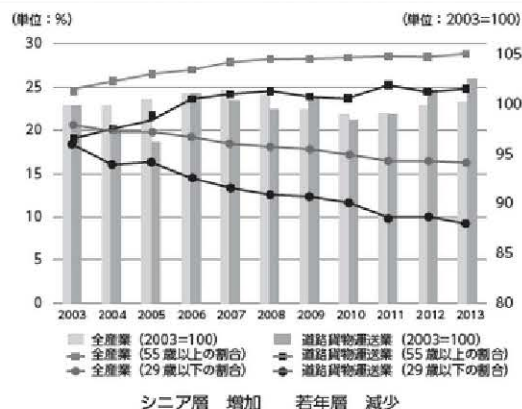
厳しい競争が続き、一般貨物運送事業の営業損益はギリギリな状況が続いている。ドライバー確保のための人件費の上昇、規制対応車両の価格アップによる減価償却費のアップ、また直近の原油高による燃料油脂費といったコストの増加が大きく影響を与えると想定される。

顧客の効率化は進み、余裕車はない状況であり、それでも収支は思わしくない。ドライバーがようやく確保され、競合とのコンペに勝ち、仕事が決まれば車両購入へと進んでいく。そして車両の稼働は待たなしの状況となっている。

図② トラック保有台数の推移

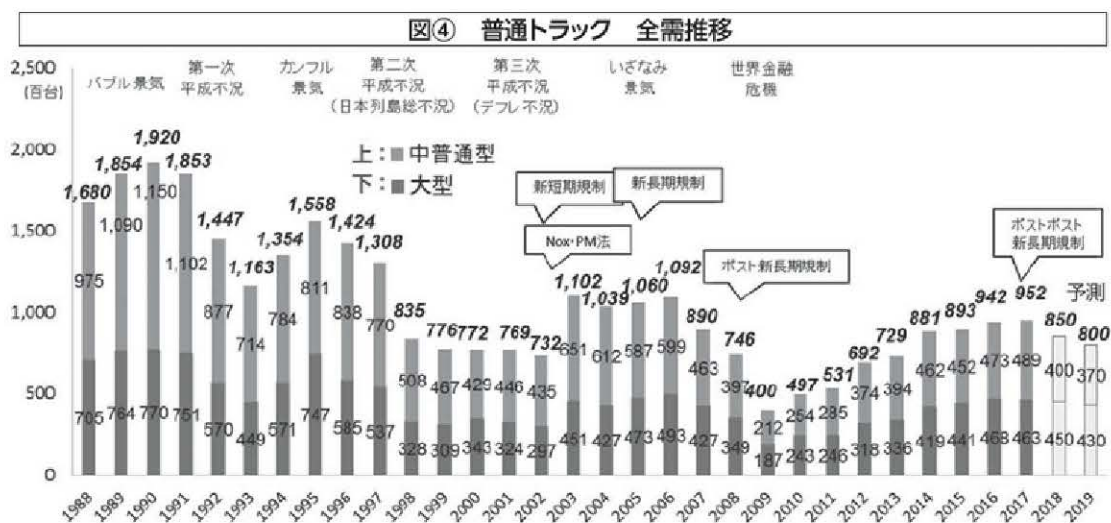


図③ 就業者数と年齢構成(総務省)

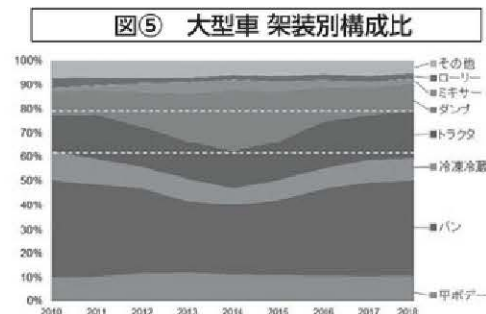


2. トラック市場の動向

リーマンショック以降、東日本大震災、排ガス規制切り替えにより、普通トラックの全体需要は増加傾向となっている(図④)。



大型車(10t超)の架装別構成は、震災復興で2014年をピークにダンプ車・ミキサ車の需要が高まったが、それ以降は減少が続いている。直近では、バン・ウイング系の車両が全体需要を押し上げている(図⑤)。来年以降の見通しについてはリーマンショックから10年経過して代替車両が少ないこと、深刻なドライバー不足から全体需要は減少傾向になると予測される。



3. UDトラックスの取組み「Fujin & Raijin(風神雷神) --- ビジョン2030」

UDトラックスは、社会が求めるニーズの変化に果敢に取り組む、「時代が求める商品・サービスの提供」を実現してきた。世界が直面する社会の課題は日本では既に深刻になっており、これは私たちの暮らしを支える物流にも大きな影響を及ぼしている。2030年には少子高齢化が進み、ドライバー不足はより深刻になる一方、電子商取引の拡大と小口配送の増加による物流は一層の効率化が求められる。加えて持続可能な社会のため、物流業界は引き続きCO2削減、エネルギーの効率化に取り組んでいかなければならない。UDトラックスは次世代技術ロードマップ「Fujin & Raijin(風神雷神)---ビジョン2030」を掲げ、自動化・電動化、これを可能にするコネクティビティ、デジタル化の分野で様々な活動を行い、2030年へ向けて大型トラックのフル電動・完全自動運転の実用化を目指す。

私たちは主に、港や工場内など一定の区域での自動運転、高速道路での隊列走行実現のために様々な研究

開発に取り組んでおり、2025年～30年までには公道での自動運転の実用化も視野に入れている。

また、今後、更に厳しくなる環境規制に対応して燃費改善を目指し、トラックに不可欠な積載量や航続距離を確保しながら、電動化の恩恵をいち早く提供できるよう各種ハイブリッドやバッテリー電動などの電気トラックの開発を行っている。UDトラックスの大型車両45,000台はテレマティクス技術により接続し、遠隔診断などお客様の稼働率向上に役立てる一方、デジタル化により走行状態を集約したビッグデータを自動化や電動化に活用している。今後も効率性・安全性の高いトラックの開発を促進していく。



2018年欧州視察報告

- IAA商用車モーターショー
- ドイツ自動車工業会との意見交換会
- 架装メーカー視察 等

欧州視察概要

今回の欧州視察は7日間(9/24~9/30)の日程でドイツを訪問、IAA商用車モーターショー視察、VDA (Verband der Automobilindustrie:ドイツ自動車工業会)との意見交換会、架装メーカーERHARDT(エアハルト)社並びにベンツミュージアムの視察を実施、ドイツ・欧州の自動車及び車体架装業界事情を学んできた。

(株)イズミ車体製作所の宮崎常務取締役を団長とし15名が参加。

視察団メンバー

社名五十音順、敬称略

	会社名	部署・役職	氏名
団長	(株)イズミ車体製作所	常務取締役	宮崎 信也
団員	イサム塗料(株)	営業企画部 塗料事業部主任	北出 友輔
	(株)岡山溶接所	代表取締役	頼定 修
	(株)北村製作所	第一技術部課長	勝見 貴之
		車両事業部 名古屋営業所所長	牛木 俊幸
		製造第一部課長	富樫 健一
		品質保証部課長	見田 龍也
	自動車精工(株)	管理部部長	石毛 維
		東京第2営業所所長	鈴木 智
	須河車体(株)	経営企画室室長	須河 貴之
	日産車体(株)	生産統括部長	工藤 太
		第一モノコック 開発部長	森 猛
	フェニックス工業(株)	ボデー製造事業部 課長	林田 有司
		営業本部課長	安藤 嘉彦
事務局	日本自動車車体工業会	事務局次長	杉崎 満

行程



25日 ハノーファー ・New Mobility Forum聴講 ・ドイツ自動車工業会との意見交換 ・IAA商用車モーターショー視察	26日 ハノーファー ・IAA商用車モーターショー視察
	27日 シュトゥットガルト ・架装メーカーエアハルト社視察 ・ベンツミュージアム視察

欧州視察総括



2018年の欧州視察は、当会が主催する視察としては2016年に引き続きの実施となった。これは当会が主催することで個社では対応がむずかしい視察を取り入れ、参加する会員会社、そして実際に参加するメンバーにとって、これまで以上に満足できる内容とするため検討・諸準備を行ってきたことによるものである。

成田空港の待合室で結団式を行い、宮崎団長から「チーム宮崎」として安全で楽しい視察にするために協力しあいましょう、との挨拶があった後出発。

今回の視察では、前回に引き続きショーを主催するVDAとのミーティングを開催、特に商用車のEV化に対する現在の取組み、法規制の改訂計画や、両国の道路事情、文化や産業の違いによる法規制状況の違いを知ることができた。さらに、JABIAとVDAの規格整備に関する双方の事情の違いについても共有が図れた。

また、VDAの担当者の案内で視察当日行われていたNew Mobility Forumの聴講、及び主要メーカーの案内があり、責任者から説明、そして、質疑を行い、より理解を深めることができた。

モーターショー会場には多種多様な商用車が展示され、日本では見たことのない製品もあり、アイデアの宝庫であった。

企業訪問は1社行った。車体架装メーカーのエアハルト社は従業員50名足らずの中小企業であるが、市場のトレンドである電動化・自動化に関して、自力で情報を集め、技術開発を行っている姿勢には感心した。

日本への帰路の際、フランクフルト空港にて帰国便のチェックイン手続き、荷物預けを行う際、空港内の混雑と荷物預けカウンターのシステム故障により荷物預けができなかった。そのため、当初予定のスカンジナビア航空640便に搭乗することができず、新たに大韓航空の航空券を購入し、帰国した。原因は、前日欠航便が多数発生した影響等により空港内が非常に混んでおり、想定以上の人数が搭乗手続きをしたため、スーツケースを預けるカウンターのシステムが動かなくなったためである。

このトラブル対応に、メンバーには長時間に亘る待機時の連携、乗り継ぎ時のサポートなど「チーム宮崎」として協力しあうことができた。改めて感謝申し上げる。

VDAによるVIP Tour

VDAの技術担当であるUwe Möhrstädt氏のアテン
ドで主要企業6社 (Voith、Renalt-Trucks、Daimler、
Meiler、Scania、Shmitz) を視察、各メーカー責任者より
展示商品の電動化並びに各社の技術について説明を受
け、意見交換を行うことができた。

◇Renalt-Trucks

- ・パン車のパネルは軽量化のためFRC (繊維強化コンク
リート) を使用

◇Daimler (&ふそう)

- ・電動化、自動化、コネクティッド化をテーマに展示、それ
以外には快適性、安全性を訴求

◇Meller

- ・ダンプ車の大手、ダイムラーやマンへの部品供給も行
う、その際は共同開発



EV・ハイブリッド車

10年先、20年先を見据えた自動車業界の転換期を感じ
た。なぜなら、自動運転は当たり前の感があり、EVの普及
に力を入れているようだった。

我々架装メーカーとしても、次世代の取組みができそう
なことがあると思った。

ドイツや隣国では、ヨーロッパ仕様のように見た目が同
じ車両が多く走行しており、その中でもセミトレーラがと
ても多かった。



特装車

ボデー架装は、幌カーテン式構造とサンドイッチパネル
構造の2種類に分けられ、欧州の市場ニーズの違いからか
日本で主流のアルミバンやウイング車はほとんど見られ
なかった。

テールゲートは床下格納タイプと後部格納式が主流
で、テーブルもアルミ製が多数を占めており構造に差はな
かった。

しかし、テールゲートのテーブル面に昇降用のフットス
イッチを装備しているなど、日本のメーカーにはない機能
があった。



小型商用車

ドイツの街中ではロングホイールベース、ハイルーフ
のショーケース付きLCVに生鮮食料等を積み、車両を路
上駐車しそのまま店舗としている光景を多く見かけ、その
ベースとなる車両が多数出展されていた。ルノーではタイ
ヤを車両の4隅に配置し、タイヤ間をショーケースやカフェ
テリアとしたコンセプトカーが展示されており、将来的にも
LCVのトレンドがロングホイールベース、ハイルーフの傾
向であることが伺えた。



資材

滑り止め加工において塗料と珪砂を用いた加工か、鋼板
を細かい凹凸で加工したものが多く採用されており、テー
プの採用は少ないと感じた。塗料と珪砂を用いた加工は
粗い珪砂が採用されており、グリップがかなり強い鋼板の
加工は機能性を付与した加工が多かった。滑り止め以外に
も、全体的に停車中の作業者や乗客の安全を配慮した設
計がなされていた。



1日半の視察であったが、出展社の多さと会場の広さに
圧倒された。

今回の視察に影響を受け、我々も物造りにおいてのノウ
ハウや技術を活かし、1台の車両で荷台部分を替えて運べ
る多種多様なトラックを製作するなどの新しい意欲がわい
てくる視察であった。

2. VDAとの意見交換会及びForum聴講

9月25日

記／牛木・森

責任者であるクリスチャン氏をはじめとしたVDAメンバー3名と視察団全員とのランチョン形式でのミーティングを行った。

冒頭、今回のIAA見本市は世界最大であり、今年は28万㎡の会場に企業2,100社及び435種のイノベーションが展示されていて、この規模は過去最高記録との紹介があった。

◇技術動向

- ・展示の主要なテーマは電動化、自動化、ガスのCNG&LNG化、ネットワーク化
- ・近い将来に商用車の自動運転化を導入する計画あり、また2～3年後に高速道路で縦列走行の試験予定
- ・自動ブレーキは7年前から義務化、ただし解除できる仕組みであり、解除を禁止すべきかについて論議中
- ・高齢者の免許返納制度については、政治面で老人を差別すべきでないとの意見があり、自動化の動きは老人に対して優しい方向

◇規格化について

- ・国際規格や機械指令などの規格化は、欧州委員会の中にある欧州標準化委員会(CEN)が担当
- ・VDAとしての独自活動は、プロセスや原料を使う際の規格を制定しているが、推奨するという位置づけで、受け入れやすい規格

最後に、2019年東京モーターショーを機会に日本でのミーティング実現の期待を双方確認し、クリスチャン氏自ら視察団メンバー全員との握手を交わしてミーティングを終了した。



挨拶するDr.Kurt-Christian Scheel氏



挨拶する宮崎団長

IAA商用車モーターショーイベントのひとつである「New Mobility Forum」として、今後の重要な4テーマ(①Urban Logistics & Transport Services, ②Alternative Powertrain, ③Automated Driving, ④Connected Vehicle)について、関連企業による技術プレゼンテーションやVDAを中心とした各団体、主要企業代表者によるパネルディスカッションが開催期間4日間にわたり行われていた。



我々の視察日のテーマ「Alternative Powertrain」のForumでは、企業6社のEVパワートレイン技術PRがあり、バッテリーコスト100€/kWh実現構想や大型車用モーター&アクスルシステムの多彩なバリエーション紹介などが特徴的であった。

また、「Reducing CO2 Emissions」パネルディスカッションでは、商用車HDV(HEAVY DUTY Vehicles)及びVansにおけるCo2排出削減目標(2025年までに△15%、2030年までに△30%)に向けた施策の紹介から、EVニューテクノロジーへの投資課題、政策方針の重要性などの視点で論議が交わされていた。

3. 架装メーカー視察

9月27日

記／勝見・須河・林田

エアハルト社は1925年に設立、現社長のJurgen Erhardt氏は三代目の社長になる。従業員は約50名、内設計は5人で開発をしている。主に総重量3.5tクラス、及び7.5tクラスのバンボデーを製造しており、3.5tクラスは年間500台、7.5tクラスは年間200台を生産している。

ドイツでは、現在7.5tクラスのトラックが普通免許で



運転できるため最も普及しているが、今後運転免許制度が変わることで、総重量3.5tクラスのトラックが最も普及していくのではとの見解である。輸送距離も長く総重量の枠も厳しい状況下では、ボデーを軽量化することが重要な課題と認識しており、エアハルト社では厚さ30mmのポリプロピレン(ハニカム構造)のパネルをコイルによる溶着で組立するボデーを採用している。通常のサンドイッチ構造のボデーと比較し30%軽量化されていた。また、今回見学したバンに架装されているテールゲートリフトも、最大リフト質量が750kgの能力で重量170kgと軽量タイプであった。

「軽量化」ということを最も重要なテーマとしてとらえていて、リヤフレーム、床材を軽くする研究を大学と共同で進めている。



ドイツ国内では、自動運転に向けて、シャシメーカーと議論を重ねながらプロジェクトを進め、2020年にプロトタイプを完成させて、市内での輸送実験を行う計画がある。そのプロジェクトに経済産業省から2,000万ユーロの補助金が出ているということで自動運転の開発には非常に前向きな印象であった。また、将来の構想についての資料では自動運転に変わったときに、ボデーの構造だけでなく自動運転を活用した都市計画についても描かれており、一同関心をもって話を聞いていた。

電動化、自動運転化の発達により、トラックの形態もまた変化を迎えそうである。架装物を組み替えることで荷物だけでなく人やそれ以外のものを『運ぶ』ことに対応し商用、乗用が共存する社会が連想できる。現在日本では車両、架装、乗用、商用とそれぞれの立ち位置で開発されることが常であるが電動化、自動運転化をきっかけに車両メーカー、架装メーカーはもちろん地域や他業者と連携し、海外に負けない車両、環境作りに取り組んでいかなければいけないと感じた。



ボデー構造のカット部品

4. ベンツミュージアム見学

9月27日

記／見田・鈴木・安藤

シュトゥットガルトにある、ベンツミュージアムを訪れた。ここは2006年に開業。

ドイツは言うまでもなく世界に誇る自動車大



国だ。世界中の誰もが皆知っているメーカー、メルセデス・ベンツの起源は、1886年にカール・ベンツが第一号の自動車を発明したことに遡る。当初は上り坂では失速し、乗員が降りて押し上げる程の性能だったが、1902年に最高速度80km/h、1930年には最高速度190km/hを実現するなど、次々とダイムラー、マイバッハとともに、より性能の良い、快適な移動ができる乗り物を作り続けてきた。

ダイムラーが示したスリーポイントドスターは、現在にも引き継がれる世界で最も有名なエンブレムであるが、これは「地・海・空」の3つのステージで活躍する乗り物であることを示している。

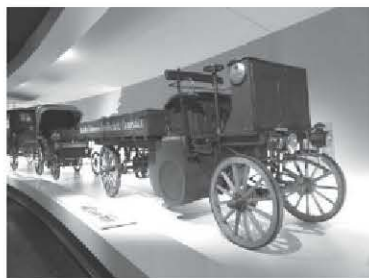
ドイツには制限速度無制限（一部を除く）の高速道路「アウトバーン」がある。「最高速度が早い＝性能が良い」とシンプルに考えがちであるが、スピードだけでなく、雨の日でも快適に走行でき、万が一の際の安全性も同様に進化させてきた歴史が展示されていた。

現在の自動車業界は、乗用、商用に限らず、電動化・自動運転化が最重要項目となっている。地球環境を考慮し、事故のない交通社会を目指す現在の風潮を形にするには欠かせない目標である。現時点で日本は、乗用車において欧州に比べてハイブリッド車率は高いものの、完全な電動化には一歩遅れをとっていると考える。また、自動運転化は技術的には可能であってもインフラ、法整備が追いついていない現状である。

1920年にカール・ベンツは当時市場へ送り出した車を「これが自動車の最終形である」と言ったそう。しかし、その後も次々と進化を重ね、現在の自動車がある。今後も電動化、自動運転化を実現し、更なる進化を遂げていくことは間違いないだろう。



1号車



トラック1号車



バス1号車

■「ISO/TC297第2回会合」に中央技術委員が参加

ISO/TC297の第2回会合が、11月21日・22日の日程でドイツ・ベルリンにて、ドイツ、フランス、シンガポール、パキスタン及び日本の5か国が参加して開催された。



TC297会合が開催されたDIN本部

本TCでは、廃棄物の収集と輸送に関する技術・環境・衛生・品質等の標準化のため検討が進められる。日本からは車体工業会関係者2名を含む4名が本TCに参加し、2日間の議論の結果、TCのスコープ、ビジネスプラン、今後の予定等が決議された。

今後は、本ビジネスプランに沿って具体的な規格作りが進められることになる。日本は、日本独自の手積み式塵芥車規格と塵芥車の汚水・汚臭管理について積極的に参加していくことを予定している。

なお、次回会合は、2019年6月にフランスのパリで開催されることが決定している。



ドイツではリフト付塵芥車が一般的



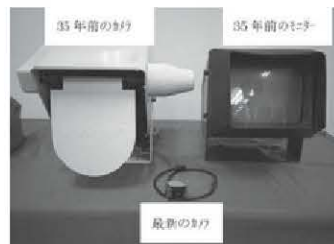
ゴミは分別しコンテナに一時保管

■中央技術委員会「技術交流会」を実施

中央技術委員会(委員長・加藤幹章・新明和工業(株)顧問)は、10月23日に28社36名が参加し、クラリオン(株)東北事業所(福島県郡山市)とクラリオンマニファクチャリングアンドサービス(株)(同市)でカメラに関する技術交流会を開催した。

これは資材部会会員の専門技術を活用し、正会員の技術支援につなげるため、本年度から始めた活動であり、最初のテーマとしてカメラを選んだ。

最初に、カメラの変遷で35年前のカメラと最新のカメラの実物での紹介があり、超小型化が進んでいることを実感した。今後は小型化よりも画素数アップへ移行していくようである。



その後4班に分かれて、工場見学・実車デモ・最新技術の展示を見学した。工場見学では、電子部品製作工程ならではの静電気管理・微粒な塵管理の徹底、また基板製作工程では0.6×0.3mmのチップから基板を製作するため、人手を借りない自動化・機械化が進んでいた。実車デモでは、今後商品化される予定のトラック用カメラ搭載のデモ車に同乗し、働き方改革の一方策である「誰でもが運転のしやすい車」に貢献できることを体感した。最新技術展示では、説明員と参加者が実物を見ながら意見交換をするなど、この活動の狙いである「最新のカメラ技術を知る」ことができたのではないかと考える。



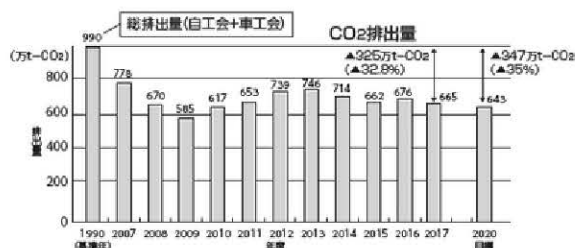
実車デモ風景

■環境自主取り組みのフォローアップ結果

1. CO₂排出量削減

地球温暖化対策のCO₂削減活動は、2008年度から日本自動車工業会と一体となった活動を実施しており、2018年度調査結果(2017年度実績)は以下のとおり。

- ・ 2017年度の両工業会合算排出量は、2020年度目標値643万t-CO₂(1990年度比▲35%)に対して、665万t-CO₂(1990年度比▲32.8%)で目標達成率93.7%
- ・ 2020年度に向けて、今後も更なる削減努力を継続



2. VOC排出量削減

塗装工程でのVOC削減の2018年度調査結果(2017年度実績)は以下のとおり。

- ・2017年度排出原単位は38.9g/m²と目標(51.0g/m²)を達成
- ・サブ目標である排出量低減率(基準2000年度比▲30%削減)についても▲50.5%減で目標達成
- ・各社の地道な工法改善(適正な吹付け)、材料見直し(低VOCシンナー化)等により低減が図れた



■環境委員会「ELV/JTP」工場見学会を実施

架装物リサイクル分科会(分科会長・新免俊彦・極東開発工業(株)品質保証部長)では、日本自動車工業会と協業で、11月5日、解体・3Rの団体である日本ELVリサイクル機構と日本トラックリファインパーツ協会(JTP)の20社34名が参加し、(株)パプコ相模工場(神奈川県海老名市)と三菱ふそうトラック・バス(株)川崎工場(神奈川県川崎市)を見学した。

(株)パプコでは会社概要の説明を受けた後、小型トラックのキャブ板金工程からウイングボデーの組立工程を見学した。

また、三菱ふそうトラック・バス(株)では会社概要説明を受けた後、大型・中型トラックが混流した組立工程から検査工程を見学し、また検査工程ではABS作動確認作業などを目の当たりにして大変有意義な見学会と好評であった。



(株)パプコ



三菱ふそうトラック・バス(株)

■環境委員会「トラック解体作業見学会並びに意見交換会」を実施

架装物リサイクル分科会(分科会長・新免俊彦・極東開発工業(株)品質保証部長)では、11月16日に日本ELVリサイクル機構(以下ELV)、日本トラックリファインパーツ協会(同JTP)及び日本自動車工業会(同自工会)と合同で、22名(経済産業省2名、ELV・JTP10名、自工会4名、当会6名)が参加し、JTP協会加盟店である(株)シマ商会(福島県南相馬市)の見学会を実施した。



シャシからの解体状況

同社は使用済み自動車の解体と資源生産を一貫した体制でできる「ゆめ工場」の運営と自動車中古部品の販売を事業内容としている。

当日は冷凍バンの機械バラシ解体作業から再資源化工程を見学した。各種ガス類を回収後、ガス溶断で荷台とリユースパーツを取り外し、手作業と機械解体にて再利用部品を回収。その後シュレッダーラインにて冷凍バンを粗粉砕した後、機器による分別、さらに人の手による細部分別ラインを見た後に、資材分別倉庫を確認した。



架装物解体状況

作業見学後の意見交換会では、ダストを処理メーカーに出せる量に対し、出る量が多くなっているとの状況説明が有り、大変有意義な見学会並びに意見交換会となった。

■工場見学会を実施

環境委員会(委員長・木村昌平・日産車体(株)社長)では、11月26日、6社9名が参加し、2017年度省エネ大賞[省エネ事例部門]経済産業大臣賞を受賞したオザワ織工(株)(愛知県一宮市)の見学会を実施した。

同社は染色加工を事業内容とし、抗菌防臭加工、保湿美肌加工、静電気防止加工など数多くの特殊染色加工技術で更なる顧客ニーズに応え、広大な敷地内に、様々な染色機などの加工設備を整



え、幅広い生産ニーズに対応している。

当日は、省エネ対策でボイラーをA重油用から都市ガス用へ転換した時に燃料単価と染色用原材料が高騰したことから行った徹底した省エネ取組み活動内容を確認できた。

参加者からはトップの熱い思いに対し、社員とのコミュニケーションを密にして省エネを浸透させた点について一同感銘を受け、大変有意義な見学となった。

■「2019年度(平成31年度)税制改正に関する要望書」を提出

当会では、自動車関連税制並びに中小企業関連税制について、以下の通り、要望書としてまとめ、11月16日(金)に行われた自民党・自動車政策懇談会に提出した。

I. 自動車関連税制

<複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化>

1. 2016度税制改正大綱を踏まえた車体課税の負担軽減・簡素化

① 自動車税・軽自動車税

- ・自動車税は国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し
- ・環境性能割の課税体系を踏まえた上で基準見直し
- ・自動車税の初年度月割課税の廃止

② 自動車重量税：将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

③ 自動車取得税：消費税率10%引き上げ時(2019年10月)の確実な廃止

④ 環境性能割：2019年度(平成31年度)税制改正で税率区分の見直し

2. 不合理な燃料課税の見直し

3. 財源確保のための自動車関係諸税の増税及び新税創設反対

II. 中小企業税制

1. 中小企業法人税 軽減税率の拡大

未だに企業経営が厳しい状況であるため、中小企業を対象とした軽減税率の更なる低減等を要望する。

① 年所得800万円以下の部分

- ・法人実効税率低減までの間、軽減税率特例(15%)の継続
- ・法人実効税率低減時、現在と同程度以上の特例の設定

② 年所得800万円超の部分

- ・法人実効税率低減時、軽減税率特例の設定

2. 税法上の中小企業定義の見直し

中小企業基本法での中小企業の定義は「資本金3億円以下(製造業)」に引き上げられているが、法人税制上では依然として「1億円以下」である。

中小企業関連税制の活用拡大を図るために、法人税制上の資本金基準を「3億円以下」に引き上げることを要望する。

■自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に関する活動

当会も構成会員である自動車税制改革フォーラムでは、JAF(日本自動車連盟)をはじめとした自動車関係21団体とともに「みんなで考えよう！クルマの税金～重すぎる税負担を軽減し、複雑で不合理な仕組みが見直されるよう、自動車ユーザーの声を結集しましょう。～」と「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化に関する要望～全国7,800万ユーザーの声！～」のチラシを配布。さらに、全国知事への陳情活動や全国各地でユーザー向けイベントを実施している。

<内容>

1. みんなで考えよう！クルマの税金

ご存知でしたか？自動車には…

- ① 9種類・8兆円もの税金
- ② 国際的にみても最大32倍の極めて重い負担
- ③ 不合理な「当分の間税率」や「Tax on Tax」といった仕組みが継続

2. 自動車関係諸税の負担軽減・簡素化に関する要望：

全国7,800万ユーザーの声！

- ・自動車税は、国際的水準である現行の軽自動車税を基準に引き下げ
- ・消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避



■「中小会員ネットワーク強化WG」で訪問ヒアリングを実施

中小会員ネットワーク強化WG(リーダー:矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、11月13日に、特種部会会員の札幌ボデー工業(株)(札幌市)を訪問し、同社の見学会を実

施、また本年度のWGのテーマである「相互研鑽の仕組みづくり」を中心に同社での取組みについて意見交換を行った。

工場見学では、検診車・ドクターカーなどの各種特種車／冷蔵冷凍車／個別配送車等の多車種を製造していること、その様々



な車両を製造する力量／品質の高さに非常に感銘を受けた。また、北海道独特の防錆品質確保への取組みなどの話を聞き、「参考になった」との参加者が多く、有意義な見学会となった。

さらに、社員のために一新し、昨年から稼働しているカフェテリアも居心地の良い空間となっており、羨ましい環境であった。

■2018年度車体工業会 PL保険加入状況と2017年度事故事例について

2018年度の加入状況と2017年度の事故事例は次のとおりとなった。(PL保険の更新時期は毎年10月)

1. PL保険加入状況

(1) 加入会員数と単年度損害率

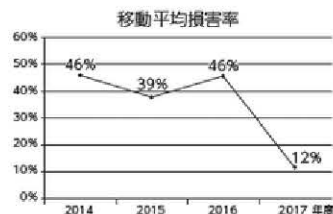
- ・ 2018年度の加入会員数は98社(正会員1社減、支部会員1社増で±0)
- ・ 2017年度の保険支払対象事故件数1件、支払い保険金54万円が発生し、損害率は4%

年度	保険料 (万円)	支払保険金 (万円)	損害率 (%)	支払対象 事故件数	加入 会員数(社)
2015年度 (10月～9月)	1,299	6	0.5	1	95
2016年度 (10月～9月)	1,256	414	33	4	96
2017年度 (10月～9月)	1,285	54	4	1	98
2018年度 (10月～9月)	1,223	-	-	-	98

*損害率=支払保険金額÷保険料×100%

(2) 3年間移動平均の損害率変化

- ・ 保険料は固定ではなく、過去3年間の単年度損害率の平均(移動平均損害率)を基に算出
- ・ 2015～2017年度の単年度損害率から算出した2017年度移動平均損害率は12%
- ・ この結果、2018年度の保険料の割増引係数は▲10%となった。



2. 2017年度PL事故事例

- (1) 冷却用クーラント洩れにより発電機エンジンを損傷
原因：設計不良
- (2) ハーネスショートによる火災(2018年度支払案件)
原因：ハーネス径不良

■第30回労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では9月26日に、第30回労政合同勉強会を日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で開催し、「働き方改革関連法及び関連省令について」をテーマに日本経済団体連合会労働法制本部の伊藤健也氏による講演を実施した。

「働き方改革関連法」は6月29日に法案が可決、成立した。同法案は、雇用対策法や労働基準法など、労働規制にかかわる一連の法律の改正を通して、労働者が多様な働き方を選択できるような社会を目指して作られた法律で、長時間労働の是正、柔軟な働き方の実現、公正な待遇の確保といった視点から、個々の細かな条文が定められている。そして、同法案は、雇用対策法、労働基準法、労働時間等設定改善法、労働安全衛生法、じん肺法、パートタイム労働法(パート法)、労働契約法、労働者派遣法の労働法の改正を行う法律の通称である。

今回の働き方改革法案の注目点の1つが「高度プロフェッショナル制度」である。同制度は、高度の専門的知識を必要とする業務に従事し、職務の範囲が明確で一定の年収(年収1,075万円以上を想定)を有する労働者を労働時間の規制から外す仕組みである。事実上の残業制限がなくなり、勤務時間に縛られない働き方が可能になるものの、運用については労働者保護の観点から適切な対応が必要となる。

以上のような様々な法律の改正により、国が、労働に対して総合的な施策を講ずることとなった。それぞれの法律の改正は2019年4月1日以降に施行となる。

今回の講演は、特に時間外の上限規制、年次有給休暇5日の時季指定義務を中心に、事前質問への回答を折り込んだ形で話された。

参加者からは、大変わかりやすく有益であった旨の意見が多数あがった勉強会となった。

■第31回自動車産業労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では10月24日に、第31回自動車産業労政合同勉強会を日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で開催し、「仕事と介護の両立支援」をテーマに



日本経済団体連合会労働政策本部上席主幹の新田秀司氏による講演を実施した。

日本経済団体連合会では、本

年5月に「企業における『トモケア』のススメ」という冊子を作成した。「トモケア」とは、「介護のあり方を『共に』考え、仕事との両立に『共に』取り組む基本理念」としての造語である。この冊子を作成した背景には、近年の要介護者・要支援者の増加が介護離職に繋がり、我が国が進めている人材の活躍推進と労働生産性の向上にとって、大変大きな課題となっていることが挙げられる。

「トモケア」の推進に向けては、まず、経営トップのメッセージの発信がとても重要であり、身近な上司・人事部門等への相談や報告のし易さが有効である。また、社内の自己申告制度や、アンケート調査、ヒヤリングの適宜な実施も社員の現状把握に効果をもたらしている。

さらに、WEBなどを活用した介護体制に関する自社の取組みについての適切な情報提供は、将来、自身が直面する可能性があることを含め、認識してもらい一助として効果を発揮していくことに繋がる。

この冊子では、介護離職に関する現状と課題の他、仕事との両立支援の進め方について参考となる企業の取組み事例も紹介している。

講演終了後、参加会社による各社「両立支援」の取組み状況についての情報交換を実施した。参加者から多数の

質問が出る、大変有意義な勉強会となった。

「仕事と介護の両立支援の一層の充実に向けて～企業における「トモケア」のススメ～」は下記からダウンロードいただけます。



<http://www.keidanren.or.jp/policy/2018/034.html>



部会だより

NEWS FLASH

特装部会

■清掃車小委員会「工場見学会」を実施

清掃車小委員会(座長・山田大二・㈱モリタエコノス開発部開発課課長)では、10月19日、5社6名が今年度3回目の小委員会をメンバー会社である豊和工業(㈱)(愛知県清洲市)の会議室を借用して実施するとともに、同社工場の見学会を実施した。

今回は、路面清掃車トップメーカーある同社本社工場を見学した。路面清掃車は、道路工事現場では必ず見ることができ道路の維持管理には欠かすことができない特装車である。同社では、路面清掃車のほか、各種工作機械、火器(ライフル銃)、電子

機械等も製造している。見学では、鉄板を加工して荷台を製作する過程、ブラシを組付ける過程、そして工作機械のショールーム等の紹介があった。

参加者からは同社の品質向上に向けた取組み姿勢、市場が望む製品・サービスの提供等大変勉強になったとの声が聞かれ、有意義な見学会となった。



小型清掃車の溶接工程



路面清掃車のホッパーの組立工程

■サービス委員会「異業種工場見学会」を実施

サービス委員会(委員長・石田和雄・新明和工業(㈱)サービス本部技術情報部長)では、11月2日、5社6名が参加し、セーレン(㈱)(福井県福井市)の異業種工場見学会を実施した。

会社名の「セーレン」は、絹糸からセリシンを取り除くことを意味する「精練」が語源である。同社の製品は、国内自動車メーカー全てで採用されている車両資材、機能性と軽量化に優れたファッション資材が有名であるが、その他に

も環境・生活資材、メディア製品と幅広く我々の生活に密着したものが多い。

工場見学では、ショールームで同社製品



本物と見分けがつかない絵画

の特徴を詳しく説明後、製品開発部門においてCADを利用して試作品を開発する様子や、デジタルプロダクションシステム(VISCOTEC:ビスコテックス)工場において、少数体制で24時間稼働する300台以上のインクジェットマシンをコントロールしている様子などを見学した。

参加者からは、原糸から最終製品まで全て内製化した一貫生産体制、少量・多品種にも速やかに対応する開発技術等、大変勉強となり有意義な見学会であったとの声が聞かれた。



本革を超えたシート表皮

■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、11月15日、7社15名が参加し、衛生車・塵芥車・介護福祉車両など環境保全車両を手がける(株)モリタエコノス(兵庫県三田市)の本社工場見学会を行った。

同工場は、2017年に大阪府八尾市から現在の兵庫県三田市に移転した新工場である。入口には1964年に同社が製作したダイハツミゼットベースの衛生車が展示されており、訪問者に和みと安心感を演出している。

今回は、製缶工場、カチオン工場、組立工場、部品倉庫、中間検査場、塗装工場及び完成検査場を見学、さら



に特装メーカーでは珍しい中間検査工程の見学も行った。また、見学者通路も完備されており、見学者には感心させられる内容の濃いものであった。

質疑応答では、外国人労働者の教育体制や工場の労働環境に関する意見交換ができるなど、大変有意義な見学会であった。

特種部会

■合同委員会・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、合同委員会と本年度二回目の工場見学会として9月20～21日、部会員23社33名が参加し、ジェイ・バス(株)小松工場(石川県小松市)と天龍工業(株)本社工場(富山県富山市)の見学を実施した。

ジェイ・バス(株)小松工場は、東京ドームより大きい広さで、大型観光バスから中小型バスを「ゼロから始めて完成車にすること」までを一貫して行う唯一の工場と聞いた上で、見学を行った。その中で「自工程完結」として各工程に「QAゲート」を設けて品質



ジェイ・バス(株)

を確保していることや、次工程に不具合を流さない姿勢、更に環境対応として、南洋材のアピトン材を間伐材の積層合板に変更しているなど、特種車を製造している部会員にも大いに参考になった。

また、「地域との き・ず・な」として里山復活活動への参画、「地域への お・も・て・な・し」として近隣との夏祭りの実施など、社会へ貢献する姿勢も勉強になった見学会であった。

天龍工業(株)本社工場では、日本のほとんどのバスの座席を製造していること、鉄道車両用/船舶用の座席も数多く手掛けているとの説明を受けた。内装材も手掛けており、大型バスは内装/座席と室内の見えるところは天龍工業(株)製品と知り、新鮮な驚きであった。

実際の工場見学では、多種多様な生産に対応するため、部品の供給、座席フレーム作り、表皮の管理等、品質に係るところに力を入れて、品質の高い座席を製造していることが良くわかる見学会であった。多種多様な座席を製造している



天龍工業(株)

技術力は、ものづくりに関わる参加した特種部会員にとっても刺激となり、大変勉強になった。

トラック部会

■車両運搬車分科会「工場見学会」を実施

車両運搬車分科会(分科会長・細谷貞治・細谷車体工業(株)社長)では、10月22日に7社8名が参加し、尾張車体工業(株)本社工場(愛知県名古屋市)を見学した。

尾張車体工業(株)は創業84年になり、創業当初は宣伝カー製作、次に検診車、小型車両運搬車を手掛けていた。その後トヨタ自動車(株)のメーカー完成特装車を製作するようになり、1台~5台積み車両運搬車へと種類を増やしていった。現在は、主に車両運搬車、検診車を生産している。

工場内では、架装組立中の5台積み車両運搬車、完成直前の検診車、納車前の5台積み車両運搬車が敷地内いっばいに並べられており、製造組立は活気に満ちていた。組立では車両運搬車のサイド枠等は外注製作を利用して作業効率をあげている。車両運搬車は要望も厳しく、床板種類・塗装など多様であり、高い品質を求められ、対応しているとの説明があった。

今回は大変参考になる有意義な見学会となった。



バン部会

■工場見学会を実施

バン部会(部会長・昼間弘康・日本フルハーフ(株)社長)は、10月25日に12社44名が参加し、(株)東海特装車本社工場(愛知県安城市)とデンソーギャラリー(愛知県刈谷市)を見学した。

(株)東海特装車はトヨタ車体(株)の関連会社として来年創立60周年を迎え、「世のため、人のため、世界各地の生活を支



(株)東海特装車

え続ける、もっといいクルマづくり」を指針としている。本社工場では、主に特殊用途車、福祉車両を生産している。

当日は特殊用途車(小型冷凍・保冷車)の製造工程を見学、それに関連する幾つかの作業工程の見学で、改善事例の実機での実演紹介があった。作業工程の多くで作業効率

を高める改善の工夫がされているのを見学し、それらのアイデアは保全関係者のみならず作業員が多く提案、採用したとの説明があり、参加部会員一同、ボトムアップが定着していると感じた。また、工場内は明るく、工具類、加工切粉残など整理されて、「3S」が行き届いた清潔な工場内に感心した刺激のある有意義な見学会となった。

デンソーギャラリーは昭和から現在までの自動車関連や生活関連のデンソー製品が展示されていた。

エンジン制御部品、EV、走行安全用部品並びにそれらのシステムの紹介、部品の断面展示があり、構造や機能がわかる展示となっていた。中でも当会と関連の深いカーエアコン製品・システムの展示場では熱心に見学する会員が多く、大変勉強になった。



デンソーギャラリー

トレーラ部会

■工場見学会を実施

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、11月9日、6社18名が参加し、兼松エンジニアリング(株)明見工場(高知県南国市)と(株)技研製作所(高知県高知市)の工場見学を実施した。

兼松エンジニアリング(株)はお客様の思いを一つひとつかたちにすることで、他にはない製品をお届けするオーダーメイド精神に、参加されたメンバーは感心し、工場見学後の意見交換会では活発な意見交換が実施された。

(株)技研製作所では建設の五大原則、環境性、安全性、急速性、経済



兼松エンジニアリング(株)



(株)技研製作所

性、文化性を遵守する杭打ち機・工法を開発した歴史を知り、一同感心した。

バス部会

■塗装技術者向け勉強会を開催

塗装デザイン研究会(委員長・手塚学・ジェイ・バス㈱製造部機装課課長)は、10月30日にイサム塗料㈱滋賀工場(滋賀県草津市)において「塗装技術者向け勉強会」を開催した。

本勉強会は少量多品種の塗装をしている会員に役立つ情報を提供する場として、2009年から実施しており、バス部会以外からの会員も含め、13社23名が参加した。

イサム塗料㈱の担当者が講師になり、座学では、自動車補修塗装概論として、下地処理～パテ～中塗り～上塗り～コンパウンド磨きの一連の流れの中での補修する際のポイントを学んだ。続いて実演見学では、ソリッド・メタリック・3コートパール色について、各塗料の特徴の説明のあと、ボカシ塗装を見学した。成功事例だけでなく失敗事例も見学することができたことで理解しやすく、非常に充実した技術情報を得ることができ、大変有意義な勉強会であった。



■異業種見学会実施

技術委員会(委員長・大島正男・ジェイ・バス㈱宇都宮受注設計部長)は、11月15～16日に3社10名が参加し、秋田大学鉱業博物館(秋田市)、秋田県立美術館(横手市)と東北電力能代火力発電所(能代市)を見学した。

鉱業博物館は、地球と資源に関する様々な分野の資料や標本を扱う秋田大学国際資源学部の附属施設である。展示物は、「鉱物・鉱石」、「地球の構成と歴史」、「資源開発」の3つのテーマで構成されている。40億年前後の年代値を持つ古い岩石(アカスタ片麻岩)や光を当てると発光する蛍光鉱物などの見学、地質年代の単位



鉱物博物館

は「Ma(メガアンナム)=100万年」であることの説明を聞き、地球の生命の奥深さを感じた。

秋田県立美術館は、建築家安藤忠雄氏の設計によ



蛍光鉱物

る美しい建築物であり、幅20mもある藤田嗣治の作品である「秋田の行事」の大壁画には圧倒された。

東北電力能代火力発電所は、総面積109万㎡の広大な敷地を有し、石炭を主燃料とした出力60万kwの1号機、2号機と建設中の3号機で構成されている。最新技術の導入により発電効率を高めることで限られた資源の有効活用や、硫黄酸化物、窒素酸化物、ばいじん対策などの大気対策に取り組んでおり、煙・臭いのない(少ない)環境には感心した。



火力発電所 屋上から

小型部会

■工場見学会を実施

小型部会(部会長・田ノ上直人・トヨタ自動車東日本㈱専務取締役)は、9月19日に5社11名が参加し、トヨタ車体㈱富士松工場(愛知県刈谷市)を見学した。

富士松工場では、ボクシー、ノア、輸出向けランクル70などを生産している。「工場で働く従業員が生き生き働ける職場づくり」を達成するため、「からくり改善」、「職場活性化」、「工場改善報告会」などに取り組んでいる。当日は組立工程、車体工程を見学したが、工程の至る所からからくり改善で生まれた装置が設置されていて、2009年から始めた活動が全社の仕組みとして定着していることに感心した。

また、製造・開発・生技の三位一体での「気遣い作業の削減」や、将来を見据えた「高齢者でも動きやすいメインラインづくり」など、良品廉価なものづくりに加え、人に優しいものづくりを見学でき、大変有意義な見学会であった。



トラック部会 資材部会

トラック部会(部会長・田村元・(株)浜名ワークス社長)と資材部会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)は、11月16日に36社41名が参加し、日野自動車(株)古河工場(茨城県古河市)を見学した。

同工場は、同社の生産・供給体制の要として2017年秋より本格的な稼働を始め、大型トラック、中型トラック、トラックタの生産を行っている。8割が国内向け、2割が海外向けで、日当たり200台の生産能力をもち、現在の生産タクトタイムは4.6分で、海外の工場へは、250以上の部品も出荷し、同社のグローバル展開におけるマザー工場としての役割も担っている。

ものづくりの特徴の1つ目は「※モジュール化」である。「モジュール化」により開発から生産まで一貫したシステムで生産を行い、生産リードタイムを大幅に短縮した。2つ目は大中小型トラックの組立ラインを「1本化」し、多品種、多車種をミックスで効率よく生産する方式としたことである。

さらに、初の取組みとして大型トラックの「フレーム」を内製化し、組立工程への納入も効率化した。また、フレーム生産は鉄板をロール成型でプレスし、塗装も従来の電着塗装から粉体塗装へ変更した。環境保全の視点では自然エネルギーの活用による環境に優しい工場、そして作業安全の視点では作業者の足下の段差を解消するなど働く人にとっても優しい工場となっている。工場見学後は多数の活発な質疑がなされ、ものづくりの仕組み改善や労働安全衛生への取組みなどを確認し、大変有意義な工場見学となった。見学会後に開催した情報交換会では、両部会の連携を更に深められ、合同見学会の意義を高めることができた。

※ モジュール化:車両を構成する部品(モジュール)をニーズに応じて組み合わせ、1台のトラックをつくりあげる取組み



支部だより

NEWS FLASH

北海道支部

■2018年度合同部会開催

北海道支部(支部長・竹澤靖・札幌ボデー工業(株)常務取締役)では、10月5日、会員20社21名と来賓4社4名が参加し、合同部会を帯広で開催した。帯広での開催は6年振り。

はじめに、支部長から今年度の業界の受注状況や今後の見通し等の話があり、トラック・バン部会の薄田部会長、トレーラ部会の池添部会長、資材部会の深倉部会長からは、「トレーラ関係を除いては下降ぎみ」との報告があった。また、竹花副支部長からは道路運送車両法の保安基準の来年度よりの一部改正についての説明があった。

情報交換会では来賓4社を代表して、東北海道日野自動車(株)鹿島常務取締役より、「厳しい環境状況のなか地元ボデーメーカーと更に協力し頑張っていきたい」との話があり、大変有意義な合同部会となった。



東北支部

■工場見学会を実施

東北支部(支部長・鈴木勇人・仙台鈴木自動車工業(株)社長)では、11月15日、11社12名が参加し、東邦車輛(株)群馬製作所(群馬県邑楽町)で工場見学会を実施した。

見学会では、東邦車輛(株)群馬製作所で主力製品の各種トレーラ、タンクローリ、車軸の生産工程を見学した。危険物を積載するタンクの強度を重視した溶接に加え、繊細な美しさ、滑らかさを兼ねそろえた溶接技術など、目を見張る物があり「ものづくり」の素晴らしさを数多く感じさせられた。

今回の参加者からは、このような見学会は有意義で「自社業務の技術向上にも反映させたい」といった声が聞かれた。



関東支部

■役員会・見学会実施

関東支部(支部長・矢島廣一・埼玉自動車工業(株)社長)は、9月11日に支部長、都県会長、役員の10名が参加し、役員会及び見学会を名古屋で実施した。

役員会では、上期の主な活動である不正改造車排除運動や車体業界・当会の最近の動きなどの情報交換を行った。



極東開発工業(株)展示場

見学会では、東京都役員会社の極東開発工業(株)名古屋工場(愛知県小牧市)にある新パワーゲートセンターを主に見学を行った。新パワーゲートセンターは2018年1月に竣工、4月から本格稼働した最新鋭の工場である。種々あるアルミブロック用自動倉庫、AGV(自動搬送台車)による昇降装置とプラットフォームといった大物部品の自動移送など、機械化・自動化を拡大し、生産の高効率と高品質を達成している。また重量物ハンドリング装置(パランサ)による作業環境改善など人にも優しい工場であり、最新の工場運営を見ることができ、参加者にとって大変有意義な見学会であった。

中部支部

■秋季研修会を実施

中部支部(支部長・広瀬康宏・(株)東海特装車社長)では、10月12日～13日、支部会員15社21名が参加し、(株)オートワークス京都本社工場(京都府宇治市)で研修会を実施した。

指定自動車と特装車を並産する特色ある工場において、安全・5S・人材育成を愚直なまでに徹底することにより、高品質・低コストの物造りをしていることに感銘を受けた。



オートワークス(株)京都本社工場



京セラファインセラミック館

また、京セラファインセラミック館、サントリー山崎蒸留所、一澤信三郎帆布では、京都の物造りを広く学ぶことができ、大変有意義な研修会となった。

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)では、10月12日、13社17名が参加し、いすゞ車体(株)(神奈川県藤沢市)といすゞPLAZA見学を兼ねた研修会を実施した。

いすゞ車体(株)ではシャシ改造工程を見学し、ホイールベース延長・短縮工事等のハイレベルな作業を主に、キャブ改造・フレーム延長工事等の卓越したノウハウや時間管理・作業者のレベル管理、また各作業者のスキルアップにおける各種取り組み等の説明を受けた。

品質優先という基本概念を十分に学べた有意義で貴重な研修会であった。



いすゞ車体(株)

九州支部

■改善事例発表会及び工場見学会を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、11月8日に22社48名が参加し、今年度で5回目となる「改善事例発表会及び工場見学会」を(株)喜多村製作所(福岡県糟屋郡新宮町)で開催した。

(株)喜多村製作所は平ボデーを主力製品とし、高品質な製品づくりを重点にする会社である。クレーム件数を減らすための改善事例として、朝礼後の係長以上での出庫前検収やロボットを使った自動溶接機の導入などの説明を受けた。参加者からは出庫前検収で発見された事項の事後の対策要領等の質問があり、本発表会参加会員の知見を高めることができた大変有意義な会となった。



(株)喜多村製作所

保安基準等の一部改正について

国土交通省

1. 自動車型式指定規則等の一部改正について

【改正概要】

1) 型式指定規則(省令)、完成検査実施規定(告示)

適切な完成検査を確保するため、完成検査の実施方法等を以下のとおり明確化した。

(1) 完成検査申請時の書面

完成検査の実施等に関する書面には、国土交通大臣が定める事項として以下の書面を添付しなければならない。

- ① 完成検査の業務組織
- ② 完成検査の実施項目、実施方法等

(2) 完成検査の実施方法、完成検査員の要件等

- ① 完成検査は、型式指定申請時に提出した実施要領の記載内容に則り実施しなければならない。
- ② 完成検査の実施に必要な知識及び能力として国土交通大臣が定めるものを有すると認める者を、完成検査を実施する者としてあらかじめ選任しなければならない。等

(3) 型式指定制度の適切な運用のための担保措置

- ① 国土交通大臣は、型式指定制度の適切な運用の確保のため必要なときは、自動車製作者等に対して、必要な措置をとるべきことを勧告することができる。
- ② 国土交通大臣は、完成検査に係る法令の違反があるときは、型式指定の効力を停止することができる。

2) 装置型式指定規則(省令)

勧告制度を導入した。

3) 共通構造部型式指定規則(省令)

勧告制度を導入した。

【公布・施行】 公布：2018年10月12日

施行：2019年6月30日(ただし、1)(3)については公布の日)

2. 保安基準の細目告示等の一部改正について

【改正概要】

WP29の第174回会合において、UN-R79(かじ取装置に係る協定規則)、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に係る協定規則)等の改訂が採択されたことに伴い、保安基準の細目告示等について

以下のとおり改正する。

1) 保安基準の細目告示等(告示)

(1) かじ取装置

①自動車線変更操舵機能、緊急回避操舵機能、かじ取装置に係る電子制御機能を有している場合は、改訂された協定規則(UN-R79-03)の要件に適合しなければならないこととした。

②適用時期は、新型車:2021年4月1日、継続生産車:2023年4月1日

(2) 高压ガスを燃料とする自動車の燃料装置

①CNG自動車について、改訂された協定規則(UN-R110-03)の要件に適合しなければならないこととした。

②適用時期は、新型車:2023年9月1日

(3) その他

2) 装置型式指定規則(省令)

装置指定に相当する外国が行う認定の規則番号について、シリーズ番号を更新した。

3) 道路運送車両法関係手数料規則(省令)

特定共通構造部の型式指定及び特定装置の型式指定(「かじ取装置」の部分に限る。)の際に(独)自動車技術総合機構(交通研)に納める手数料について、その額を改めた。

【公布・施行】 2018年10月16日

3. 装置型式指定実施要領の一部改正について

【改正概要】

WP29の第174回会合において、UN-R79(かじ取装置に係る協定規則)、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に係る協定規則)等の改訂が採択されたことに伴い、「装置型式指定実施要領について(依命通達)」の別添(装置型式指定実施要領)を以下のとおり改正する。

①かじ取装置に係る装置型式指定基準について、協定規則(UN-R79)のシリーズ番号を更新した。

②圧縮天然ガス又は液化天然ガスの燃料制御保護装置及び燃料タンク取付装置に係る装置型式指定基準について、協定規則(UN-R110)のシリーズ番号を更新した。

【公布・施行】 2018年10月16日

4. 保安基準の細目告示等の一部改正について

【改正概要】

後付消音器を装着した場合の取り扱いについて、保安基準の細目告示等の一部改正を行った。

1) 保安基準の細目告示(告示)

使用過程において後付消音器に改造・交換を行った四輪自動車について、相対値規制(近接排気騒音値が新車の時の値の+5db以下)を導入することとした。

2) マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて(通達)

- ① 「加速走行騒音性能規制に影響しない消音器の改造事例」及び「使用過程車における消音器以外の装置の改造により加速走行騒音性能規制に適合しなくなるおそれのある改造」について、2016年12月6日付けで改正した「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」との整合を図った。
- ② 協定規則と同等な欧州連合指令の扱いを整理した。
- ③ 協定規則又は欧州連合指令により消音器に表示される特別な表示に関する扱いを整理した。等

【公布、施行】 2018年11月30日

審査事務規程の一部改正について(第19次)

自動車機構

【改正概要】

保安基準の細目告示の改正に合わせ、TRIASの追加及び改正を行う。これに伴い、認証審査手数料等取扱い要領も改正された。

(1) 追加されたもの

- ・ TRIAS 44-R046(1-2) -01
後写鏡等試験 ミラー以外の間接視界装置

(2) 改正されたもの

- ・ TRIAS 09-R142-01
自動車に取付けられる空気入ゴムタイヤ試験
- ・ TRIAS 11-R079-03 かじ取装置試験
- ・ TRIAS 22(5)-R014-02 座席ベルト取付装置試験
- ・ TRIAS 22(5)-R016-02 座席ベルト装置試験
- ・ TRIAS 30-R041-02 二輪自動車の騒音試験
- ・ TRIAS 31-J041(4)-02
ディーゼル重量車排出ガス試験(WHDCモード)
- ・ TRIAS 44-R046(2)-02
後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験

【改正・施行】 2018年10月16日

11月は「下請取引適正化推進月間」です! ～見直そう働き方と適正価格～

中小企業庁・公正取引委員会

中小企業庁及び公正取引委員会は下請取引の適正化について、下請代金支払遅延等防止法(以下「下請法」という)の迅速かつ的確な運用と違反行為の未然防止、下請中小

企業振興法(以下「下請振興法」という)に基づく振興基準の遵守を指導すること等を通じ、その推進を図っている。特に、毎年11月を「下請取引適正化推進月間」とし、下請法の普及・啓発事業を集中的に行っている。

本年は、普及・啓発として以下の取組みを行った。

- ・ 下請取引適正化推進講習会の開催
- ・ 下請取引適正化推進シンポジウム・セミナーの開催
- ・ 適正取引推進講習会(テキオリ講習会)の開催
- ・ 下請かけこみ寺の利用促進
- ・ 広報誌等への掲載・掲示 等

【公表日】 2018年9月21日

<詳細は以下を参照>

<https://www.jftc.go.jp/shitauke/oshirase/180921.html>



平成30年各災害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

- ・ 北海道胆振東部地震
- ・ 台風第19号、第20号、第21号の暴風雨等

経済産業省・中小企業庁

平成30年8月から9月に発生した台風第19号、第20号及び第21号によって、近畿地方から中部地方にかけた広い範囲において交通インフラや建物・設備の損害が確認される等、当該台風の発生に伴う取引上の影響は、被災地域の親事業者、下請事業者と取引がある全国の親事業者、下請事業者に広がる可能性がある。

基盤経営の弱い中小企業者・小規模事業者に対するこれらの影響を最小限とするため、団体所属の親事業者に対して、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、今回の台風の発生を理由として、下請事業者に一方的に負担を押し付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、今回の台風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、あるいは優先的に発注を行うよう配慮すること
3. 親事業者においては、今回の地震により北海道全域で生じている電力需給の状況を考慮し、節電の影響等によりあらかじめ定めた納期が遅れるなど、下請事業者との取引に影響が生じた場合には、下請事業者の不利益に

ならないよう十分に配慮すること

【公表日】 2018年10月1日

<詳細は以下を参照>

<http://www.jabia.or.jp/news/index.php?type=2&mode=test>



2018年度下半期の労働災害防止対策の推進について

厚生労働省

労働災害による休業4日以上死傷者は、2018年度も減少傾向がみられず、前年同期比で7.2%(8月末現在)の増加となっている。第13次労働災害防止計画では、2017年度と比較して、2022年までに労働災害による死傷者数を5%以上減少させること等を目的としている。

このため、厚生労働省では、2018年度下半期に労働災害の傾向を踏まえた対策を推進することとした。実情に即した取組みの実施に特段の配慮をお願いする。

【公表日】 2018年9月21日

<詳細は以下を参照>

<http://www.jabia.or.jp/userfiles/kourousyou%202018saigai%20.pdf>



「労働契約等解説セミナー」の周知のお願いについて

厚生労働省

厚生労働省では、2013年に施行された改正労働契約法による無期転換ルール定着に向けて事業主及び労働者双方への周知を行うため、2018年度「労働契約等解説セミナー」を8月上旬から順次、全国47都道府県において実施している。

雇用される側(労働者)と雇用する側(使用者)をつなぐルールである「労働契約」について、労働契約法・労働基準法で定められていることなど、知っておくべき重要なルールや、労働者・使用者それぞれの権利・義務などをわかりやすく解説している。

また、セミナー終了後には相談ブースを設け、労働時間や労働契約等に関する相談、無期転換ルールの導入や申込み方法などに関する相談に応じている。

【公表日】 2018年9月13日

<詳細は以下を参照>

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/keiyaku/roudoukeiyaku02/index.html



「交通安全。アクション2018お台場」を開催

体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2018お台場」が11月17日～18日の2日間、江東区青海のパレットタウン内「メガウェーブ」で開催され、約2万人が来場した。

日本自動車会議所が主催で、テーマは『「家族で広げよう交通安全」～家族と一緒に考え、一緒に体験し、家族の絆を深めながら安全を体得～』、当車体工業会も従来から協力を続けている。



トレーラのブレーキ・バルブ凍結による車両火災に注意

トレーラのブレーキ・バルブ凍結による車両火災に注意

*** ブレーキ機器の水分除去のお願い ***



ブレーキ機器が凍結すると非常に危険な状態になります。凍結を防止するためにエア・タンクの水抜きを励行すると共に、特に冬期に入る前にブレーキ機器の点検整備を行い、ブレーキ用エアに含まれている水分の除去を行ってください。

ブレーキ機器の点検整備は、専門のサービス工場(認証工場)で受けて下さい。

トラクタとトレーラのエア・タンクからの水抜き

エア・タンクからの水抜きは、道路運送車両法で使用者または運行する人により日常(運行前)点検することが義務付けられており、車両を安全に運行するために非常に重要なことです。エア・ドライヤを装着した車両においても水抜きを励行し、車両の安全な状態を確保してください。※エア・タンクから多量の水分が排出されるときは、エア・ドライヤの機能が低下している可能性があります。

トラクタのエア・ドライヤの点検整備

ブレーキ用エアに含まれる水分は、ブレーキ機器の潤滑油を洗い流して作動を妨げ、冬期においては凍結して作動不良になる危険性があります。これらの問題を解決するためトラクタにエア・ドライヤが装着されていますが、性能を維持するためには定期的な点検整備が必要です。

乾燥剤やフィルタなどの交換時期等については各トラクタメーカーの取扱説明書やメンテナンス・ノートに従ってください。

古庄 忠信氏 旭日単光章を受章

11月3日付で当会副会長の㈱イズミ車体製作所代表取締役会長古庄忠信氏は旭日単光章を授与され、経済産業省より11月12日に伝達された。

古庄氏は長年にわたり、日本自動車車体工業会理事(現在は副会長兼特種部会長)、熊本商工会議所議員(現在は副会頭)などを歴任され、団体活動や組織活動を通じて地域のみならず全国の中小企業の振興に多大な貢献をしたことが評価され、経済産業省中小企業庁からの推薦を受けて今回の受章となった。心よりお慶び申し上げます。



中條 守康氏 旭日単光章を受章

11月3日付で㈱東洋ボデー代表取締役社長中條守康氏は旭日単光章を授与され、経済産業省より11月12日に伝達された。

中條氏は長年にわたり、環境問題に配慮した軽量トラックリヤボデーの製品化や、多品種少量、変量生産を実現するため生産システムのIT化を早期に事業に導入するなど、経営の改善・技術の向上を積極的に取り組むことにより地域の振興や産業界の発展に大きく貢献したことが高く評価され、中小企業振興功労により今回の受章となった。心よりお慶び申し上げます。



西村 文孝氏 卓越した技能者(現代の名工)を受賞

トヨタ車体㈱西村文孝氏は自動車ボデー組付け修正・修理に従事し、ボデーに発生した鉄板表面の亀裂の修正技能、特に修正時の溶接技能に優れ、鉄板の歪みの検出力と修正技能に卓越している。

また、その技能を活かして、様々な改善に取り組むとともに匠の技の技術伝承のため、後進技能者の指導・育成に貢献し、自動車車体産業の発展に大いに寄与したことが認められ、11月12日に厚生労働大臣より2018年度「卓越した技能者(現代の名工)」として表彰された。心よりお慶び申し上げます。



お知らせ

* 2019年自動車工業団体新春賀詞交歓会のご案内 *

- ◆日 時: 2019年1月7日(月) 16:00~17:30
- ◆場 所: グランドプリンスホテル新高輪 国際館パミール3階「崑崙」
東京都港区高輪3-13-1 TEL 03-3442-1111
- ◆参加費: 1名につき10,000円

講演会のご案内

日 時: 2019年3月14日(木) 14:30~16:00

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

講演会内容: 「新幹線清掃チームのやる気革命(仮)」

講 演 者: 矢部 輝夫氏 (元 JR東日本㈱ 運輸部長、指令部長 現 おもてなし創業カンパニー代表)

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。

9月

5日	パン部会／業務委員会	① 「パン車営業中堅社員教育の手引き」への取込項目を論議 ② 架装物点検制度の最新情報を共有
7日	トレーラ部会／業務委員会	① 都道府県トラック協会講演会実施結果の展開と今後の進め方確認 ② 法改正、補助金等の情報共有
10日	東京モーターショー説明会、 商用車ショー企画委員会	① 東京モーターショー2019当会合同展示場所での展示条件等の説明 ② 商用車ショー企画委員会にて今後の進め方確認
11日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	UN-R58-03に対応した突入防止装置の新JABIAリベット制度検討
12日	トラック部会／業務委員会	① 平ボデー見積項目表の推奨案の内容を協議、合意 ② 架装物点検制度の最新情報を共有
	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
13日	環境委員会／架装物リサイクル分科会	① 産業構造審議会資料内容の確認と見直し検討 ② 事業計画推進状況確認と今後の進め方確認
14日	トラック部会／技術委員会	① 「部会対象車両の用語統一」で収集した用語・慣用語を論議 ② 協定規則に関する最新情報を共有
	バス部会／ワンマン機器小委員会	① ワンマン機器部品の多言語化内容の確認 ② ワンマン機器部品のJABIA規格改正内容について意見交換
18日	トレーラ部会／サービス委員会	① 都道府県トラック協会講演会内容の展開と今後の進め方検討 ② 点検基準改正に伴う各種変更内容の確認
19日	特装部会／業務委員会	① 各分科会の事業進捗状況の確認・報告 ② 中央業務委員会への報告事項検討
	パン部会／部会会議	① 基準化・標準化項目、会員支援業務案件の進捗状況報告 ② 本年度秋実施の工場見学先と日程を決定
	小型部会／見学会(愛知)	トヨタ車体㈱富士松工場の見学会を実施 ▶ P.20
20日	環境委員会／工場環境分科会	① CO ₂ 、VOC排出量の集約状況と改善事例内容の検討 ② 会員支援の進め方確認
	特装部会／技術委員会	① 各分科会の事業進捗状況の確認・報告 ② 協定規則の最新情報共有 ③ 共通課題の検討
20日～ 21日	特種部会／合同委員会・工場見学会 (石川・富山)	① 「中小会員の課題と対応策」を論議、合意 ② 自動車機構との技術検討会開催について論議、合意 ③ ジェイ・バス㈱、天龍工業㈱の工場見学を実施 ▶ P.18
21日	中央技術委員会／ISO26262WG	架装物の電気/電子システムのトラブルによる危険状態が発生する事例の洗出し
	特装部会／粉粒体運搬車技術分科会	① 特装技術委員会の結果共有 ② 点検要領の標準化検討
24日～ 30日	欧州視察	① 2018年欧州IAA商用車モーターショー視察 ② ドイツ自動車工業会との意見交換会 ③ 架装メーカー視察 ▶ P.9
25日	特装部会／サービス委員会	① メンテナンスニュース№47(背負い式ゲート)検討 ② 点検整備推進分科会の結果共有
	トレーラ部会／製品安全委員会	① 分解整備記録簿の扱いについて確認(フルトレ対応) ② 点検法制化対応の業務進捗確認
26日	特装部会／塵芥車技術分科会	① 特装技術委員会の結果共有 ② 新ISO規格対応検討 ③ UN-R58-03に対応したみなしパンパ検討

26日	トレーラ部会／技術委員会	① 突入防止装置今後の進め方確認 ② みなしパンパ提出資料確認
	第30回労政合同勉強会(東京)	「働き方改革関連法(労基法)のポイント」をテーマに講演会を実施 ▶P.16
28日	特装部会／クレーン技術分科会	① 特装技術委員会の結果共有 ② みなしパンパの自主基準検討

10月		
2日	トラック部会／部会会議	① 基準化・標準化項目の進捗状況報告 ② 業務案件・平ボデー見積項目表の推奨案を報告、展開 ③ 会員の現状の困りごとに関し、意見交換実施
4日	第2回中央技術委員会	① 協定規則の最新情報共有 ② 事業計画の進捗状況確認 ③ 課題・懸案事項検討
5日	第2回中央業務委員会	① 中小会員の困りごと、支援策を論議、部会内展開を再確認 ② コンプライアンス優先経営調査実施を決定
9日	特装部会／ミキサ車技術分科会	① 特装技術委員会の結果共有 ② ミキサドラム型式登録規定の見直し検討
10日	第2回環境委員会	① JTP易解体性/メーカ工場見学会企画内容確認 ② CO ₂ 排出量/VOC排出量集約内容審議
	バス部会／技術委員会	① バス使用銘板の多言語化に関する日本バス協会からの審議結果の確認と対応内容共有 ② 座席関連のJABIA規格改正内容について意見交換
11日	特装部会／ローリ技術委員会	① 特装技術委員会の結果共有 ② UN-R58-03Iに対応したみなしパンパ検討
	商用車ショー企画委員会	① 出展意向アンケート調査結果の共有 ② 東京モーターショー2019当会としての出展対応確認
12日	特装部会／ダンプ車技術分科会	① 特装技術委員会の結果共有 ② ダンプ車の荷台降下防止基準のJABIA規格化検討
	パン部会／技術委員会	① 「パン型車のその他の灯火等」のJABIA規格の内容を論議 ② 中央技術委員会各WG会議の最新情報を共有
15日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	① トラック・パン部会の大型4社への説明結果の共有と今後の進め方確認 ② 今後の分科会活動テーマに関する意見交換
16日	トレーラ部会／業務委員会	① 都道府県トラック協会講演結果の共有と今後の進め方確認 ② 各種法改正・補助金情報の共有
18日	常任委員会	① 現地現物による技能系社員研修実施結果と今後の取組みを論議 ② 東京モーターショー及びその他ショーへの取組み(案)を論議 ③ 2018年度 理事会メンバー見学会について論議
	第248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2/4期実績まとめ 2) 2018年度 2/4期 収支実績まとめ 3) 2017年度 会員企業の売上高/従業員数まとめ 4) 2017年度 PL保険加入状況とPL事故事例 5) 2018年度 基準化/共通化/調査研究テーマ進捗状況 6) 燃料タンクを交換・増設する場合のUN-R34適用への対応 7) ツールボックスの解釈に関する会員及びユーザー周知 8) シャシメーカーからのデータ等の授受について 9) CO ₂ 及びVOC排出量フォローアップ結果 10) 2019年度(平成31年度)税制改正要望活動状況について 11) 東京モーターショー2019「働くくるま合同展示」 12) 最近の商用車販売及び会員生産台数 13) 最近の官公庁情報 14) その他報告事項

NEWS+FLASH

月度活動状況

18日	講演会(東京)	UDトラックス(株)による「トラック市場動向とUDトラックスの取組み」講演会を実施 ▶P.7
19日	トレーラ部会／サービス委員会	① 都道府県トラック協会講演結果の共有と今後の進め方 ② 大型車の車輪脱落事故防止啓発活動情報の共有
	バス部会／ワンマン機器小委員会	① ワンマン機器部品の多言語化に関する日本バス協会からの審議結果の確認と対応内容共有 ② ワンマン機器部品のJABIA規格改正内容について意見交換
	特装部会／ 清掃車小委員会、工場見学会(愛知)	① 特装技術委員会の結果共有 ② 年次点検項目共通化検討 ③ 工場見学会実施(豊和工業(株)) ▶P.17
22日	トラック部会／車両運搬車分科会	① 尾張車体工業(株)訪問、工場見学を実施 ② 日本陸送協会との研修会のテーマを協議、合意 ▶P.18
23日	中央技術委員会／ 資材部会会員との技術交流会(福島)	クラリオン(株)東北事業所及びクラリオンマニファクチャリングアンドサービス(株)でカメラに関する技術交流会を開催 ▶P.13
24日	第31回自動車産業労政合同勉強会(東京)	① 「仕事と介護の両立支援」をテーマに講演会を実施 ② 「仕事と介護の両立支援の取組み」の情報共有 ▶P.17
25日	トレーラ部会／技術委員会	① 突入防止2次試験の細部確認 ② 環境省ヒアリング内容の共有
	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について共有 ② 大型車の車輪脱落事故防止の今後の進め方
	バン部会／工場見学会(愛知)	(株)東海特装車の工場見学、デンソーギャラリーの見学を実施 ▶P.19
26日	秋季会員大会(東京)	① 講演会「戦国武将から学ぶ人材育成、事業承継」を実施 ② 「よくわかる消費税軽減税率制度説明会」を実施 ▶P.3
29日	特装部会／サービス委員会	① メンテナンスニュース№47(背負い式ゲート)検討 ② 点検整備推進分科会の結果共有
30日	バス部会／塗装デザイン研究会 塗装勉強会(滋賀)	当会会員対象の塗装技術者向け勉強会実施 ▶P.20

11月		
2日	特装部会／サービス委員会及び異業種工場見学会(福井)	異業種工場見学会を実施(セーレン(株)) ▶P.17
5日	環境委員会／架装物リサイクル分科会 工場見学会(神奈川)	(株)パプコと三菱ふそうトラック・バス(株)の工場見学を実施 ▶P.14
8日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	① UN-R58-03に対応した突入防止装置の新JABIAリベット制度検討 ② JABIAプレート制度運用実態調査打合せ
	特種部会／技術委員会	本年度自動車機構との技術検討会用資料の事前確認実施
9日	特装部会／脱着車合同分科会	① 特装技術委員会の結果共有 ② アーム降下防止装置の安全基準見直し最終報告 ③ 脱着車用リヤバンパ取付基準のJABIA規格化検討
	トレーラ部会／工場見学会(高知)	兼松エンジニアリング(株)と(株)技研製作所の工場見学を実施 ▶P.19
13日	中小会員ネットワーク強化WG(札幌)	① 札幌ボデー工業(株)の工場見学及び意見交換を実施 ② 後継者育成支援実態について議論 ▶P.15
15日	特装部会／工場見学会(兵庫)	(株)モリタエコノスの工場見学会を実施 ▶P.18
	トラック部会／ 車両運搬車分科会(東京)	① 日本陸送協会と合同研修会を実施 ② 最近の法規改正動向、安全装備の改善等意見交換実施

15日 ～16日	バス部会／異業種見学会(秋田)	秋田大学鉱業博物館、秋田県立美術館、東北電力能代火力発電所を見学	▶P.20
16日	トラック部会・資材部会／工場見学会(茨城)	日野自動車(株)古河工場の工場見学会を実施	▶P.21
	環境委員会／ELV/JTPTトラック解体性作業見学会	「商用車架装物リサイクル」取組みの一環としてELV/JTP主催による解体作業を見学	▶P.14
19日	安全衛生活動WG	① 2018年度収集した労働災害事例の研究 ② 災害事例以外での更なる安全意識醸成づくりの意見交換	
21日	環境委員会／架装物リサイクル分科会	① 環境委員会審議内容検討 ② 易解体性見学会の今後の進め方論議	
	トラック部会／技術委員会	① 「部会対象車両の用語統一」で用語・慣用語を取りまとめ、合意 ② 中央技術委員会各WG会議の最新情報を共有	
21日 ～22日	中央技術委員会／ISO・TC297第2回会合	廃棄物の収集と輸送に関する技術・環境・衛生・品質等の標準化検討	▶P.13
22日	特種部会／技術・業務合同委員会	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 2019年度事業計画案についての論議	
26日	特装部会／業務委員会	① 各部会の事業進捗状況確認・検討 ② 中央業務委員会への報告事項検討	▶P.14
	環境委員会／工場見学会(愛知)	オザワ織工(株)の工場見学を実施	▶P.14
27日	環境委員会／工場環境分科会	① 環境委員会審議内容検討 ② 支援内容の今後の進め方	
	バン部会／技術委員会(東京)	① 日本冷凍空調工業会と合同研修会を実施 ② 架装物の安全点検制度について意見交換実施	
28日	トラック部会／業務委員会	① 「営業社員人材育成」で意見交換実施 ② 架装物点検制度の最新情報を共有	
29日	トレーラ部会／業務委員会	① 次年度のトラック協会講演会について論議 ② 法改正、その他情報共有	
30日	第3回広報委員会	① 2018年度事業計画進捗確認・論議 ② 車体NEWS冬号の校正と春号の企画の論議	



上木 実 取締役社長



DATA

- 本社 〒754-0894 山口県
山口市佐山字村山1番9
TEL 083-988-1711
FAX 083-988-1720
URL <http://www.toabody.co.jp>
- 資本金 5,000万円
- 従業員 97名
- 事業所規模(本社工場)
敷地 約50,000㎡
建坪 約13,476㎡
- 車体工業会加入
2012年(トラック部会)



東亜自動車工業(株) 広大な敷地・工場と、大型の設備で 超大型車両のニーズに対応

本州西端の県となる山口県。海を臨み、温暖な気候で大らかな人柄が育まれるこの土地で創業した東亜自動車工業(株)は、設立以来積み上げてきた対応力と技術力で、「超巨大車両」を作り上げる企業であった。

取材/車体工業会業務部長 瓜谷 優一

● 特徴・沿革

東亜自動車工業(株)は、1956年宇部市鶴の島町にて自動車整備事業と中古車販売事業を目的に設立した。

1958年、新明和工業(株)と代理店契約を結び、中国地区における川西式ダンプ車の製作を開始する。1964年に宇部市厚南区の新工場へ移転、同時にトラックボデーの架装を開始し、新明和工業(株)の西日本地区における大型ダンプ車の生産を担うと同時に、着実に技術力を強化し、業容を拡大していった。

1998年、山口テクノパークの現在の新工場へと移転、広大な敷地を確保した。さらに、西日本最大規模の大型電着塗装設備や、大型レーザー加工機を導入して生産設備を強化し、自社設計による開発を加速した。

2002年、約30kmの長さを誇る

宇部興産(株)専用道路を走る「ダブルスホッパーレーラー」を宇部興産(株)に納入。2005年には特許技術となる「スライドボデー」を開発するなど、特徴のあるオリジナル製品を作り出していく。

また、「大きなモノ」づくりを得意とする同社には、他業種から様々な仕事の依頼や相談が入ってくる。

これまでに新幹線で使われるアルミ構造物や、発馬機(競馬のゲート)等を製造、培ってきた技術力と整えてきた設備で対応している。



約50,000㎡の広大な敷地と工場

専用道路を走るダブルスホッパーレーラー



TOA BODY

製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

創業以来、長年に亘り新明和工業(株)の西日本地区における大型ダンプ車の生産を担っており、これが業績の柱になっています。

一方で、自社設計の製品の比率も順々に増やし、設計から製作まで、小型、中型、大型、超大型まで、あらゆる種類の特装车に対応しています。

大型製缶設備で超大型ボデーを製作し、十分な広さの架装組立工場で大型車両の生産に対応しています。西日本最大規模の大型電着塗装設備によって、大型車の荷台を丸ごと塗装して、塗装品質の向上と塗装時間の大幅な短縮を図っています。



長さ10m×幅2.5m×深さ2.5mの
大型電着塗装設備



最大幅6mの大型レーザー加工機

— どのような製品を手掛けているのでしょうか？

新明和工業(株)ブランドでは大型ダンプ車やテールゲートリフトの製造を主に手がけています。

自社製品では、44tを2両連結して総重量100tを超える「ダブルスホップパートレーラー(宇部興産(株)の専用道路を走る車両)」や、27tを積載できる構内用ダンプトレーラ等の超大型車両を手がけています。

他にも、特殊な製品を運ぶために設計し特許を取得している「スライドボデー」、軽量化のためアルミを多用した「アルミブロック軽量カーゴ」等、お客様のニーズに応じた様々な大型車を製造しています。

アルミに関する技術力には自信があり、新幹線用の構造物も製造しています。昨年にはアルミ専用工場も新設して生産力を高めています。



特殊な荷物を運ぶために開発された
スライドボデー

— 御社の経営方針は？

特装车のお客様は製品についてのプロでありますので、しっかりしたモノづくりによって、お客様とともに価値を作り出す“価値共創”を大切にしています。

また、地方企業として、製品づくりや雇用創出で、周辺地域に貢献していく企業でありたいと思っています。

これからも新しいテーマに積極的に挑戦し、工場内のチーム全員で困難を乗り越えていくような企業でありたいと考えています。



積載量10tダンプ車の約3倍を誇る
構内用ダンプトレーラ



全長120mの大きな工場

人

— 御社の特徴は？

現在、社員数は97人で、20代の若いスタッフも多く、平均年齢は40歳前後となっています。設計図面は当社の大きな財産ですので、設計業務には10名が携わっています。

温暖な気候の大らかな土地柄なので、職場の雰囲気も家族的です。全員が協力的に業務をこなしています。

繁忙期後の月末には、協力企業も含めて100名以上が参加し、敷地内

で慰労会を開いています。

また、慰安旅行を開催したり、ソフトボール大会を開いたり、コミュニケーションは活発です。

— 次世代の教育について

座学や講習会で基本を学んだ後は、1つの業務をマンツーマンによるOJTで、先輩から後輩に、実務上でのノウハウやコツを現場で実際に経験させながら、指導しています。

近年、ベトナムからの研修生に優秀な人材が増え、技能競技大会で最優秀賞を取る腕前の研修生も現れてきました。確実に労働人口が減っていく中で、今後の政府の外国人雇用緩和策にも期待しています。



顧客の要望に正直であれ

オールセーフ(株)

オールセーフ(株)は神奈川県横浜市を拠点に、ラッシングベルト等の固定具を始めとしたカーゴコントロール(輸送の安全確保)製品、トラック庫内搬送システム、庫内スペースを最大限に活用するシステムを製作している。

同社は1987年、創業者である中村会長が航空機のシートフィッティングメーカーで海外展開を進めるために来日していた米国アングラ社のポール・ブレニア氏との出会いから始まった。モノづくりに対しての姿勢で意気投合した二人は、アングラ日本駐在事務所を開設、2年後の1989年にアングラジャパン(株)を横浜に設立し、日本向けの製品開発に本格的に取り組み始めた。

2015年にアングラジャパン(株)から、オールセーフ(株)へと社名変更をしている。

日本のきめ細かいニーズに対応

主力製品の1つである「ラッシングベルト」は、高強度・高性能であり、物流業界での評判も良かったが、駐車中における盗難・紛失が頻発した。対応に苦慮したユーザーから相談を受けて、ベルト部分にシルク印



刷による「名入れサービ」年間35,000本を出荷するラッシングベルトスを開始した。1本からの注文にも追加料金無しで対応しているので、ユーザーに喜ばれている。

また、庫内の荷物を支える「デッキング・ビーム」は、米国製のままでは重たくて、小柄な日本人には取り回しが難しく、庫内を傷つけてしまうことが多かった。そこで中心部分にベルトによる「取っ手」を取り付けることで、持ち易さを大幅に改善、日本市場に受け入れやすい製品に改良した。

しかし、欧米のアングラグループから部品を輸入して、アセンブリする製品提供では、日本国内向けに改良できる限

界があった。そこで、多くの顧客の細かな要望に応える製品作りを続けるため、2002年に宮城県古川市に工場を建設、部品及び金型を内製化するため、十余年に亘り大規模な設備投資を行った。

多品種少量生産と短納期の両立

新工場に超精密切削加工機マシニングセンタ等を導入し、独自の発想による開発、設計、製造までの一貫生産体制を確立した。

必要な部品を一から作り出すことが可能になり、工場には自社で製作した専用機も多く活躍している。

外部委託がなくなることによって、製品の開発速度や生産性を大幅に向上させることができ、個々の顧客の要望にも素早く応える多品種少量生産と短納期の両立を実現した。

工場として特異に見えるのは、工作機械をフル稼働させていない点である。例えばラッシングベルトの縫製室では、スタッフの数以上の台数のマシンが空席となっている。「いつでもすぐ使える」マシンを確保しておくことで、急ぎの仕事にも即座に対応することができるという。

各スタッフは樽状の台車に材料を掛けて、様々な仕様別に分けられているマシンへと、自由に席を移動して作業する。これにより、午前中のオーダーを当日に完成して出荷する超短納期を実現している。納品の速さが商品の付加価値となり、同社製品のリピーター作りに貢献している。

最近では、ドライバー不足による輸送効率拡大のニーズに対応したダブルデッキシステムを開発した。高い安全基準が求められる航空機のシートレールとデッキングビームを組み合わせ、庫内を自在に二階層化し、積載個数を増やせる画期的な庫内スペース有効利用システムだ。

顧客の要望に、きめ細かく対応していくオールセーフ(株)には、日本らしいモノづくりのDNAが受け継がれている。



明るく開放的な工場はBGMも流れている



中村 泰三
取締役 会長

尾関 邦彦
取締役 営業本部長

オールセーフ(株) 代表取締役社長 安田 繁二

物流での固定技術を通じて皆様に「安全」を提供いたします。

【本社】〒231-0062 横浜市中区桜木町1-1-8 日石横浜ビル 9F

Tel : 045-681-8171 <http://allsafejapan.com/>



私たちは資材部会を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

「VOICE」では、部会会員会社の紹介や製品が開発されるまでのエピソード等を紹介していきます。

高い衝撃吸収性と吸/遮音性を実現

(株)東洋クオリティワン

(株)東洋クオリティワンは、1935年に設立した東洋護謨化学工業(株)を前身とし、フォームラバーの製造を行っていた。

1961年、ラバーよりも圧倒的に軽量のポリウレタンフォーム(以下PUF)の製造技術を有するドイツのバイエル染料薬品(株)と技術援助契約を締結。最新型発泡機を導入し、ラバー製造からPUF製造へ大きく転換した。

PUFとは、発泡剤、整泡剤、触媒を混合してつくるプラスチック発泡体であり、発泡倍率によって用途が多様にある。

直方体に成形するスラブ(板状)工法と、金型に流し込むモールド工法を使い分け、自動車・飛行機をはじめ、建築・土木、電気・電子、農業などの産業資材、インテリア、スポーツ用品、健康器具等の幅広い領域で活用されている。近年人気が続いている低反発マットレスもPUF関連製品だ。

同社は、日本唯一のフォーム専門メーカーであり、自動車関連への出荷が全体の6~7割を占めている。ここでのフォームは“FOAM(泡)”を意味している。

吸音・衝撃吸収材硬質フォーム「ABACE(アブエース)」

2018年に某乗用車に採用された「ABACE」は、特殊なセル構造を有する硬質PUFである。硬質多孔質構造によって、大きな力がかかった際の「潰れやすさ」を実現している。事故の瞬間にPUF自体が潰れることで衝撃を吸収して、乗員の怪我を軽減する。さらに多孔質構造は高い吸音性を発揮し、風切音・走行ノイズ・エアコンのコンプレッサー音等を削減し、車内の静音にも貢献する。

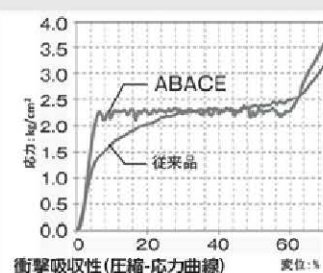


硬質多孔質構造(拡大写真)

今回の採用案件はダッシュボード下部に設置され、衝突時の人体の脛部分を保護する役割を担うが、「ABACE」はモールド工法により様々な形状に作ることができるため、ドア内側の人体の急所に当たる箇所に埋め込む等のスポット的な利用も想定されている。



ドア用のABACEサンプル
ウェアハウスのような固いスポンジ状



元々は、生花用の剣山の代替品だった

「ABACE」の元になるPUFは、生花用の保水ブロックとして、生花店向け製品として発売されたが、ほぼ独占状態の業界の中で、満足ゆく結果を出すことができなかった。

素材特性を改めて見直し、自動車関連の取引先にも相談したところ、「衝撃吸収性能」をさらに高めることで、自動車用に転用できるのではないかと活路を見出した。

しかし、自動車の部品として成型するには、板状のスラブ工法では対応ができない。金型を使うモールド工法で行う必要があった。この時点で、技術的難易度が飛躍的に上昇してしまった。さらに乗用車部品のスペック要求は耐久性から外観にまで及び、高い水準の壁が立ちはだかった。

スペック要求をすべて満たし、かつ所定時間内にフォームが固まることが量産化の条件であった。量産化を実現するまで、4~5年に亘り、ブラッシュアップが繰り返された。

苦労の末に硬質モールドフォームとして完成した「ABACE」は吸音性能以外に、音を遮る遮音性能をブレンドできる素材へと進化した。埋もれかかった生花の剣山が、乗員の怪我を軽減するとともに、車内音響の改善に貢献する製品へと見事に生まれ変わった。



三村 成利
技術部 副部長
製品開発課長(兼)分析課長

(株)東洋クオリティワン 代表取締役社長 丸末 一之

日本唯一のフォーム専門メーカーとして、
フォームの可能性を広げていきます。

【本社】〒350-0812 埼玉県川越市下小坂328-2

Tel: 049-231-2641 <https://www.tq1.co.jp/>



知りたい

そこが

第39回

「日本の道路事情」とは？

道路は生活に欠かせないものである。そして、道路は使われ方により区分され、通行できる車両も制限される。今回は、このような状況を含め、日本の道路事情について報告する。

Q1 日本の道路の歴史？

日本では、飛鳥から平安時代にかけて畿内を起点に「※七道駅路(約6,500km)」が整備され、交通、通信制度として駅伝制も整備された。その後、戦国大名が独自に道路整備を行い、並木の植林や一里塚も整備されるようになった。江戸時代には江戸を起点とする放射状の「五街道(約1,575km)」が整備され、伝馬制も充実したものとなった。そして、明治以降には1919年に道路構造令が制定され第2次世界大戦終戦後の1950年時点で国道の実延長は9,296kmとなった。その後、高規格幹線として自動車専用道路も整備され現在に至る。

※七道駅路:東海道・東山道(とうさんどう)・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道(さいかいどう)を指す



【出典:「国府と七道駅路」(社)日本都市計画学会都市計画論文集】

Q2 日本の道路の長さは？

日本の道路の総延長は、2018年4月1日現在 1,278,183.5kmで、弓なりの形状をしている日本の南北約3,000kmの約426倍に相当する。また、一般国道は、国道1号線から国道507号線まで設置されているものの、欠番があり国道の総数は459線で、総延長の距離ランキング1位は国道58号、459位は国道174号である。

道路種別	総延長※1	実延長※2
高速自動車国道	9,318.6km	8,775.7km
一般国道	65,921.9km	55,564.9km
都道府県道	142,658.7km	129,602.8km
市町村道	1,060,284.3km	1,028,375.3km
合計	1,278,183.5km	1,222,318.6km

【出典:道路統計年報2017(2016年4月1日現在)より作成】

※1 総延長:起点から終点までの延長(重用延長、未供用延長、実延長および渡船延長を加えた延長)をいう。

※2 実延長:道路法の規定に基づき供用開始の告示がされている区間のうち、重用延長、渡船区間を除いた区間の延長をいう。

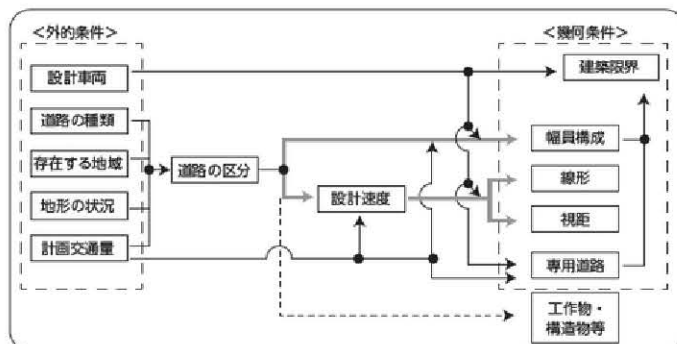


路線名	起点	終点	総延長(km)
1 国道58号	鹿児島県鹿児島市	沖縄県那覇市	884.4
2 国道4号	東京都中央区	青森県青森市	836.7
3 国道9号	京都府京都市左京区	山口県下関市	784.1
4 国道1号	東京都中央区	大阪府大阪市北区	760.9
5 国道2号	大阪府大阪市北区	福岡県北九州市門司区	671.4
6 国道45号	宮城県仙台市青葉区	青森県青森市	667.2
7 国道8号	新潟県新潟市中央区	京都府京都市左京区	602.1
8 国道7号	新潟県新潟市中央区	青森県青森市	566.4
9 国道390号	沖縄県石垣市	沖縄県那覇市	552.2
10 国道10号	福岡県北九州市門司区	鹿児島県鹿児島市	551.4
...		...	..

路線名	起点	終点	総延長(km)
450 国道332号	沖縄県那覇市那覇空港	沖縄県那覇市旭花町	3.9
451 国道131号	東京都大田区羽田空港	東京都大田区大森警察署前交差点	3.6
452 国道164号	三重県四日市市四日市港	三重県四日市市面訪町	3.2
453 国道149号	静岡県静岡市清水区清水港	静岡県静岡市清水区大和町	2.6
454 国道133号	神奈川県横浜市中区横浜港	神奈川県横浜市中区松木町	1.4
455 国道177号	京都府舞鶴市舞鶴港	京都府舞鶴市宇屋	0.7
456 国道198号	福岡県北九州市門司区門司港	福岡県北九州市門司区西本町	0.6
457 国道130号	東京都港区東京港	東京都港区芝一丁目	0.5
458 国道189号	山口県岩国市岩国空港	山口県岩国市麻里町一丁目	0.4
459 国道174号	兵庫県神戸市中央区神戸港	兵庫県神戸市中央区	0.2

Q3 道路の構造は？

道路構造令では、設計車両、道路の種類、存在する地域、計画交通量の外的条件を基礎的条件として、担うべき機能に応じて道路を区分し、設計速度を決める等により、幅員構成、線形等の幾何条件を決定している。これらの幾何条件の規定に加え、道路の安全性・円滑性を確保するうえで必要な工作物・構造物等の設置等を規定している。



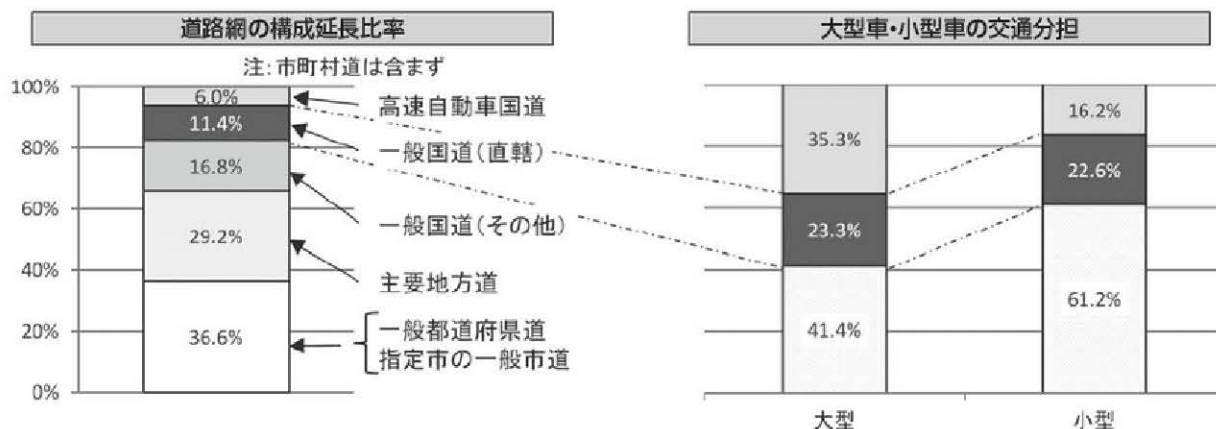
【出典:国交省HP】

Q4 道路網の構成は？

▶我が国の道路網は、以下の3つの道路から構成されている。

- 1 国土構造の骨格として、国土全体の経済社会活動を支える広域的な幹線道路網 [高速自動車国道、一般国道]
- 2 地域社会の生活基盤として地方生活圏内での広域的活動を可能とする地域的な幹線道路網 [都道府県道、幹線市町村道]
- 3 居住環境を形成する地域内の一般道路 [区画道路等の一般市町村道]

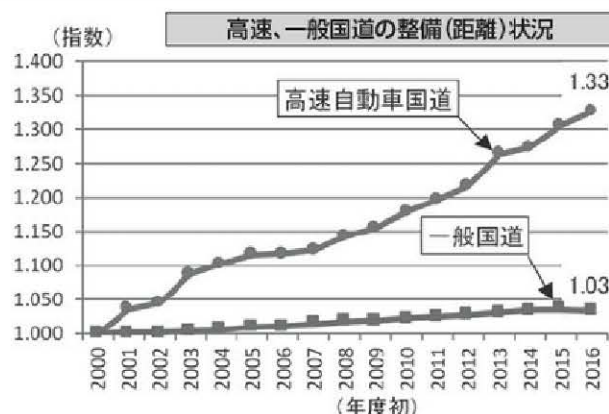
▶高規格幹線道路等の広域的な幹線道路は、延長比率が小さいものの、多くの交通量(特に大型貨物車)を分担している。



【出典:国交省「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表」より作成】

Q5 道路の整備状況は？

高速自動車国道と一般国道の整備状況(距離)は、それぞれ2000年度を「1」とした時の指数で、高速自動車国道は「1.33」、一般国道は「1.03」となっている。これは高速自動車国道の新設が一般国道と比較し多いことを示しており、物流の効率化にも繋がっている。



【出典:国交省「道路現況の推移」より作成】

Q6 今後の道路整備は？

2017年7月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」の中で、「道路・海上・航空・鉄道の機能強化」について次のように記されており、道路輸送の機能強化への取組みも確実に推進される。

国内外のシームレスな輸送を実現し、我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、ハードインフラとソフトインフラとが一体となって、物流の社会インフラとしての機能強化を図る。

<道路輸送の機能強化>(一部抜粋)

- 道路における移動時間の約4割が渋滞により損失していることを踏まえ、ETC2.0に加え、多様なセンサーやAI等をフルに活用することにより、効果的なピンポイント渋滞対策を強化するとともに、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討する等道路を賢く使う取組みを確実に推進する。
- 三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備や暫定2車線区間の4車線化等を推進する。
- 熊本地震における緊急輸送道路の被災状況等を踏まえ、広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となるネットワークを計画路線も含め指定し、これに対し、経済や生活を安定的に支えるための機能強化や重点支援・投資を展開する。
- 基幹となるネットワークについては、災害時の代替路の啓開・復旧や大型車の通行許可の迅速化を図るとともに、人流・物流拠点へのラストマイルのアクセスや沿道利用のコントロール、トラックの大型化に対応した道路構造等の機能強化を図る。

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23回目は、特装部会員が製造する消防車を紹介する。



第23回：消防車

資料・写真提供：(株)モリタ

1. 消防車とは

消防車には多くの種類があり、一般的なのが消防ポンプ車である。消防ポンプ車には1,500L以上の水槽を装備した水槽付消防車、油火災等や化学火災に使用するための消火泡原液を搭載した化学消防車がある。また、大きなものでは高所からの救助を目的としたはしご車もある。

消防車は「消防法の規定に基づき定められた省令（動力消防ポンプの技術上の規格を定める省令）」の要件を満たす必要があり、個別に「日本消防検定協会」の品質評価を受けている。さらに、「道路運送車両法の規定に基づき定められた省令（道路運送車両の保安基準）」により、塗色は朱色でなければならない。

各種消防車は、客先仕様により、個別設計をしており、受注生産での製造となる。そのため、同じような車に見えても、1台1台異なっている。

近年は、圧縮空気を含んだ泡を放射することで放水による消火に比べ、泡が定着するので消火力が高く、また泡を使用するので水よりも軽量であるため、消火活動による水損被害を抑えることができる圧縮空気泡消火:CAFS (Compressed Air Foam System) 用の装置を搭載した消防車も開発され、導入事例が増えている。



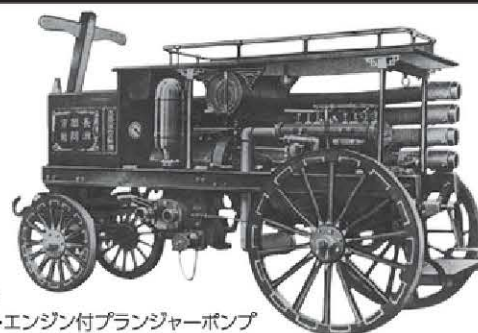
2. 消防車の歴史

日本における消防車の歴史は、明治43年(1910年)にガソリン・エンジン付プランジャーポンプから始まる。この時代は、ポンプをエンジンで動かすだけで、走行はできなかった。シャシに架装した消防ポンプ車として、製造されたのは大正時代になる。当時は、国内自動車産業がまだ十分に発達していなかったため、海外からシャシを購入し、消防ポンプを架装したものであった。

また、昭和8年(1933年)ごろには、はじめての国産はしご付消防車が登場した。このときのはしごは伸長18mで木製のものであった。

時代とともにポンプ性能が向上しただけでなく、水では消火できない油火災に対応した泡消火放水ができる化学消防車が誕生し、飛行機火災に対応するために飛行場に配備するための空港用化学消防車も開発された。

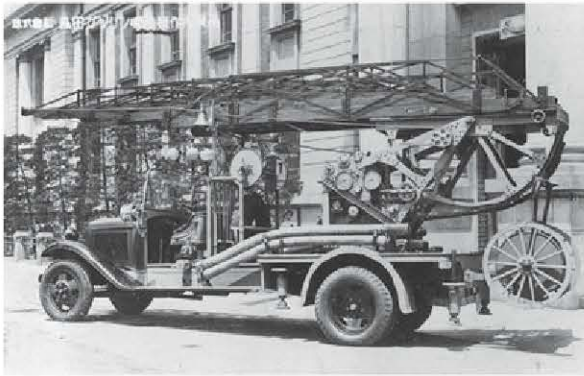
近年では、大規模災害で消火栓が破損したことによる水不足から消火活動にも支障がでた経験から、少ない水で高い消火性能を発揮するCAFS装置を搭載した消防車も登場している。



1910年
ガソリン・エンジン付プランジャーポンプ



1928年 1,000ガロンポンプ車



1933年 木製はしご車

3. 消防車の需要

消防車の保有台数は、1999年前後をピークに減少傾向にある。これは、地方財政がきびしい現状と市町村合併による自治体数の減少による影響のためである。

上記にともない、年間需要も年度毎の上下はあるが、ゆるやかに減少する傾向である。



圧縮空気泡を使用した消火訓練

4. 消防車の製造について

消防車は各地方自治体の入札による受注が基本であり、地方自治体の予算の関係上、納車が年度内とする案件が多く、受注生産の形態でありながら短納期で生産する必要がある。受注設計から製造開始までのリードタイムも短いため、年間の製造計画に必要な部品を計画的に準備し、部品の共通化と標準化を進めが必要となってきた。

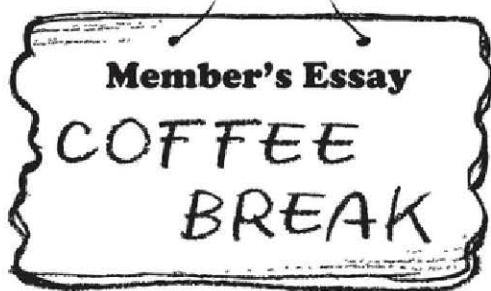
また、受注先によっては、仕様により車体の朱色にも各地方自治体により色指定があったり、車体に対して、受注先ごとに記入文字の指定や外装デザインの指定が複雑化しているというのが現状である。個別受注生産にどう準備し、対応するかが継続的な課題となっている。



消防ポンプ車

消防車 年度別生産台数

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
台数	720	864	856	924	1,081	1,345	1,313	1,151	1,167	1,164



真剣は楽しい

新明工業株 自動車事業本部 TPS推進室
いわさき ひでのり
岩崎 秀則

社会人になり、年に数回スキーに行く程度だったが、後の師匠である先輩の友人の元スキーインストラクターとスキーに行ったとき、その滑りの迫力に感動し「自分もあんな風に滑れるようになりたい!」と思い込み込んでいった。

師匠からは、「上手くなるには目標が必要」と言われて全日本スキー技術選手権大会出場を目標にしたが、出場資格がスキー検定1級以上のため無資格だった自分には非常に高いハードルだった。しかし憧れもあり、遊びが本気になって変わって、気づいたら毎週スキーに行くようになっていた。とはいってもお金がかかるので、節約としてシーズン券購入、昼食は車中でカップメン、土日も滑りたいのでハイエースを車中泊仕様にした。こだわりは、寝袋ではなく布団を敷いて寝るようにし、遊びの疲れを仕事に残さないようにしたことだ。

真剣に取り組むようになったことで、スキー仲間が増え、練習にも熱が入り、少しずつでも上達していくことが楽しかったが、師匠との練習では、教えられたことができない悔しさからゴーグルの中で涙を流し、腰が立たなくなるまで練習したこともあった。諦めずに地道に数年がかりで検定1級を取得できた時は本当に嬉しかったし頑張った良かったと思えた。

そして29歳で念願だった全日本スキー技術選手権大会にも出場することができ、選手デビューも果たした。結果はまずまずだったが、その雰囲気やトップ選手の滑りを見て



滑走する筆者



友人の子供にスキーの楽しさを教えている

益々はまって行った。しかし練習中の大怪我で大会出場は4回に留まってしまったが、44歳になった今でもスキーを続けている。

最近の年間滑走日数は20日程度と一時期の半分近くになったが、友人の子供にスキーを教えたりする傍ら自己研鑽も怠らず、昨年は1級の上のプライズテストにも合格した。この時、改めて真剣に取り組むことにより得られる嬉しさを味わい、自信にもなったことで、もう一度「全日本スキー技術選手権大会出場」の目標ができた。どこまでできるかわからないが、チャレンジすることは何歳でもできるということを自身の経験や師匠の姿を見て学んできたので実現させたい。

私はこのスキーを通じ真剣に取り組むことの辛さ、楽しさ、嬉しさを覚えることができ、これからも生涯スポーツとして続けるつもりだ。この真剣に取り組むことの楽しさをスキーや趣味、仕事を通じて伝えていきたい。

保育士試験を目指して

株ティセンテクノ 設計部設計課 ^{まし しゅうじろう} 岸 秀次郎

私共の会社は消防の車を多く作っている会社です。私はその中で設計の仕事をしています。設計の仕事に必要な知識は色々あり、油圧や電気、熱、材料等日々勉強が絶えません。そんな中、昨年取得した資格が、、、保育士でした。全く関係のない資格を取ったことにより取締役部長より執筆依頼が(パワハラ)。ということで今回はそのときのことについて書きたいと思います。

きっかけは妻。妻はピアノ講師の仕事をしているのですが、子育てが落ち着いてきたこともあり、何か資格を取ろうということで通信教育を検討していました。そんな中目

に付いたのが保育士でしたが、思ったより値が張ります。私は冗談のつもりで「テキスト勉強するだけだから俺もやれば実質半額じゃね?」といったところ、妻がその気になり、後には引けず勉強の日々が始まりました。学科試験が9教科。その試験に合格するとその後に実技試験があります。学科は暗記オンリーで何とか通過。本当の難関はその後でした。

実技試験は選択性で、「絵」「ピアノ」「絵本読み」の中から2つ選びます。絵心のない私



通信教育の保育士試験のテキスト

は迷わず「ピアノ」と「絵本」を選択。絵本は暗記して試験官の前で読むだけなので苦労しませんでした。ピアノが本当に大変でした。

幸い妻がピアノ講師ということで教わることができたのですが、ピアノ未経験の私は本当に左手が動かないのです。妻には幼稚園児よりヒドイと言われ、子供達には笑われながらの練習。私の人生で最も頑張った3か月間でした。



ピアノを弾く筆者

まだまだ書きたいことがたくさんあるのですが、紙面が足りませんので飛ばします。結局夫婦揃って無事合格することができました。ここで覚えたピアノは実はまだ続けていて、子供達と一緒にピアノ

発表会に出ようと思ってます。今ではピアノを弾かない日々は有り得ない、とまではいきませんが、いい気晴らしになっています。

私の本気

ホンダオートボディー(株) 溶接課 藤原 潤

「体中の全神経を研ぎ澄まし、この一投に今の自分に宿る全てのエネルギーをぶつける。」

陸上競技の種目にある、「円盤投げ」での投擲時の心境です。私はこの競技を学生から始め、実業団選手として続けてきました。今は第一線から退き、セカンドキャリア



競技仲間のお笑い芸人と筆者(右)

での成長を志し、本業業務で日々奮闘中です。引退はしたものの、私の中で競技に対する熱い想いはずっと続いており、今も趣味として続けています。ただし趣味といっても、「本気で遊ぶ」ことをモットーに、現在マスターズ陸上で全日本4連覇中であり、アジア記録も保持しています。

先日鳥取県で行われた、全日本マスターズ陸上選手権では、これまでの競技生活で共に戦ってきた戦友たちとの再会を果たしました。大会に参加した際には、日本中に広まる旧友たちとの再会が、大きな楽しみの一つであり、このような交友関係は何物にも代えがたい宝物です。何より、心技体が噛み合った時の、その投擲の瞬間にだけ味わうことができる感覚は、言葉では表現できないほど爽快なモノがあり、私を虜にしてくれます。

また、長い競技生活で得た栄養学やトレーニング理論は、昨今の健康ブームもあり非常に役立っています。行きつけのトレーニングジムでは、他の会員さんから質問攻めに合うなど、引っ張りだこです。(笑)

何はともあれ、今の私を育ててくれたのは間違いなくこの競技です。負ける悔しさ、勝つ喜びを存分に体感させてくれました。2020年東京オリンピックも間近に迫り、陸上競技界全体が盛り上がり行かねばなりません。引き続き、後進の指導はもとより、できる範囲内で競技界への恩返しをしていきたい気持ちです。



筆者の投擲のモーション

トヨタ車体(株)
特装・福祉センター
まつい ゆり
松井 友里さん



我が社の



(株)エスワイエス
加工課 樹脂係
せき あつや
関 敦也さん



提案が受注に
繋がった瞬間は何度
経験してもうれしい!

関わったことのない
分野の仕事だから
面白いです!

Q1 どんなお仕事ですか?

弊社は、トヨタグループのミニバン・商用車・SUVの完成車両メーカーです。これまでに培ってきたクルマづくりの技術やノウハウをさらに発展させ、特装分野に活かしています。私は営業担当として、主に中部地区販売店の特装车営業支援をしています。

Q2 仕事で楽しいときは

お客様のご要望をもとにご提案した内容が受注に繋がった時です。それまで大変さが報われる瞬間は、何度経験してもうれしいものです。また、町なかで車とすれ違った際に、私が販売に関わった車を見つけると、大切にお乗りいただいていることをうれしく思い、自分の子供についつい自慢してしまいます。

Q3 仕事でつらいこと

お客様の要望が1台の車としてどうしても成り立たず、泣く泣く辞退させていただく時や、品質やコストなどトータルでご検討いただいた結果、私の力が及ばずにご注文いただけなかった時です。お客様のニーズにお応えできる魅力ある商品提案に励もうと、それまで以上に身の引き締まる思いがします。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は?

ご注文直前の最終仕様確認のために、販売店の営業担当者に同行してお客様先へ伺った際、話の流れでその席でご購入を決断いただき、私の目の前でお客様が注文書にサインをされた光景です。メーカー勤務の立場では、普段なかなか経験することがない「その瞬間」が、私にとっては大変まぶしく、また印象的な記憶となっています。

Q5 御社のPRをしてください!

お客様に安心して使っていただける確かな品質をつくり込むとともに、社会に貢献できる製品開発とモノづくり技術革新にこれからも取り組んでまいります。

Q1 どんなお仕事ですか?

トラックやフォークリフトのような専用特殊自動車のライト、ランプを生産・販売しています。私は主にフォークリフトのレンズやリフレクターレンズの生産を担当しています。

Q2 仕事で楽しいときは

不良が発生しないように機械を調節し、安定した高品質の製品が生産できている時に喜びを感じます。また、より良いものを作るために問題を解決していくときも楽しいです。

Q3 仕事でつらいこと

連続的に発生する不良を自分自身で解明できない時に、己の未熟さを感じます。やるべき仕事が重複して途方に暮れた時も辛かったです。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は?

今まで関わったことのない分野の仕事だったため、射出成型の仕組みやレンズの製造過程などを知り、とても驚いたことが印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください!

今までは、興味のなかった分野でしたが、仕事を始めてみて、色々な車に自社製品がついていることに驚いています。今後も、安全安心な製品を目指して、自動車部品で特殊車両を支えられる企業を目指していきます。

2018年4～9月 会員生産状況概要

① 合計

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比0.6%減と、2016年以降3年連続で前年割れ
- ・ 特種及びバン以外が前年割れとなったため

② 非量産車

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比0.8%減と、2年ぶりに前年割れ
- ・ 特装車、トレーラ、大中型バスが前年割れとなったため

③ 特装車

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比5.0%減と2年ぶりに前年割れ
- ・ 輸送系は同6.5%減、作業系は同3.1%減、輸出は同0.8%増
- ・ リヤダンプ車等輸送系は8月まで10か月連続で前年割れであったが9月に前年超え、高所作業車等作業系は4か月連続で前年割れ

④ 特種車

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比7.1%増と2年連続で前年超え
- ・ 車いす移動車は同2.1%減、緊急用は同34%増、その他は同0.4%増で緊急用の増加が大きい

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～9月の累計台数は前年比4.6%増と2年連続で前年超え
- ・ 大型は同13%増、中型は同6.7%減、小型・軽は同8.0%増で大型の増加が大きい

⑥ バン

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比2.0%増。前年に引き続き増加
- ・ バン(除く冷凍・保冷車)は同4.5%増、冷凍・保冷車は同2.6%減

⑦ トレーラ

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比1.4%減
- ・ 車種別では、平床・低床が同7.3%増、バンが同7.5%減、コンテナが同7.6%減、その他が同14%増

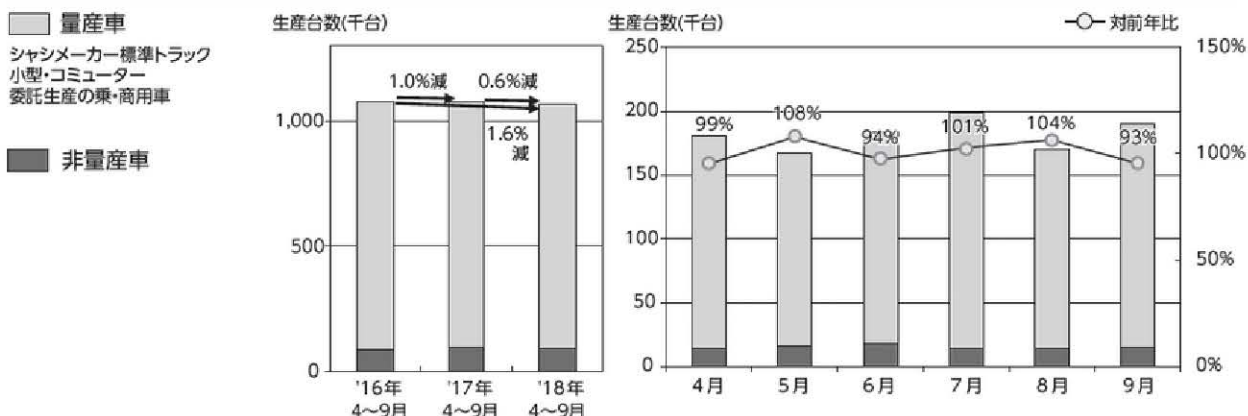
⑧ 大・中型バス

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比29%減と、3年ぶりに前年割れ
- ・ 路線は同20%減、観光は同38%減、自家用が同27%減と、すべてが減少

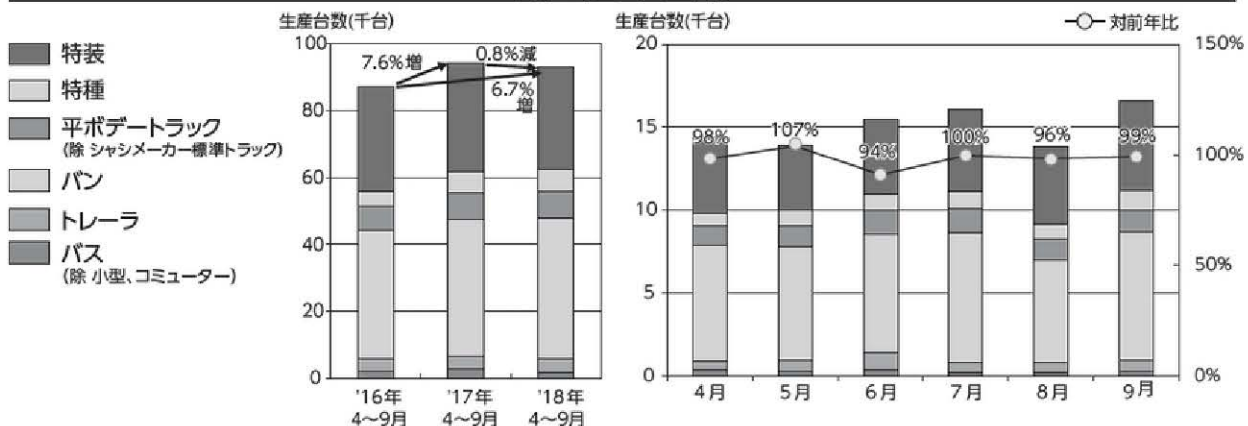
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比0.5%減と3年連続で減少
- ・ 国内向けは同11%減、輸出向けは同12%増

合計 (非量産車+量産車)



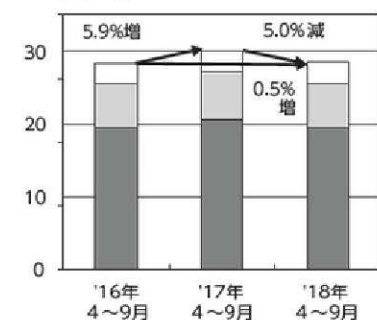
非量産車合計



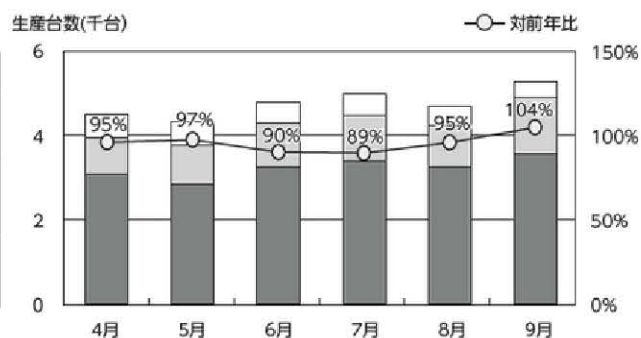
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系

生産台数(千台)



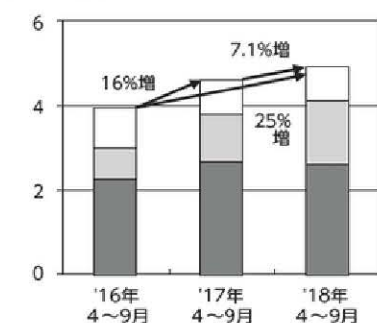
生産台数(千台)



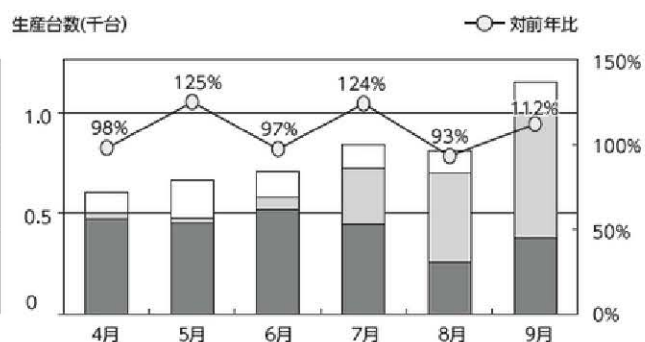
特種車

その他
 緊急用
 車いす移動車

生産台数(千台)



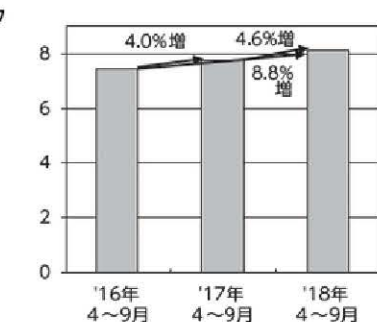
生産台数(千台)



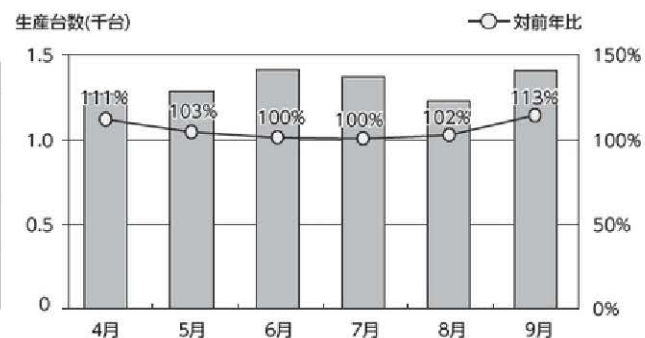
平ボデートラック

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)



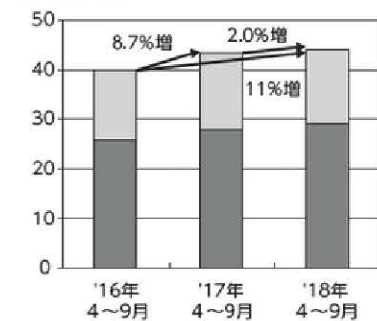
生産台数(千台)



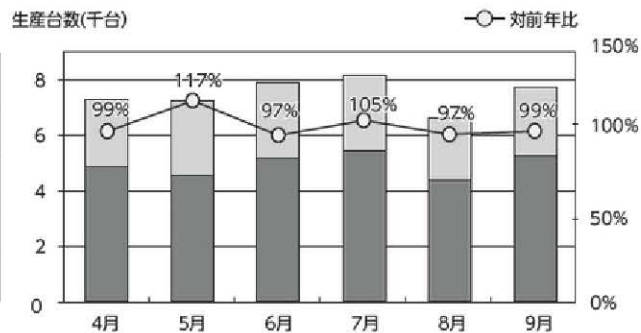
バン

冷凍・保冷車
 バン
 (除 冷凍・保冷車)

生産台数(千台)



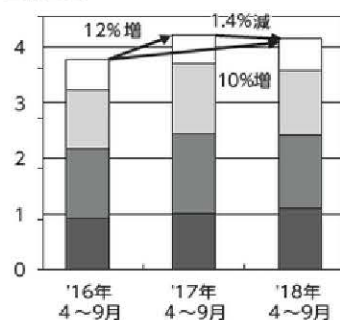
生産台数(千台)



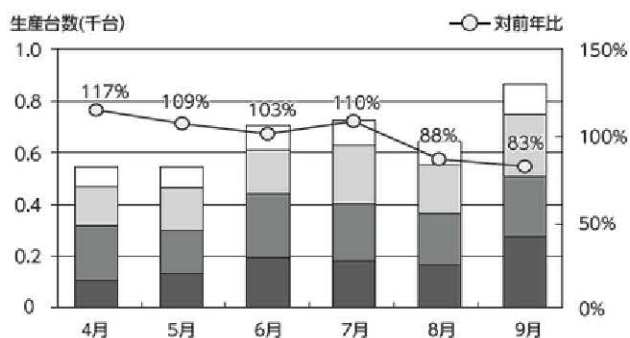
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床・低床

生産台数(千台)



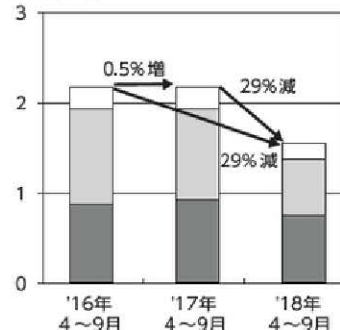
生産台数(千台)



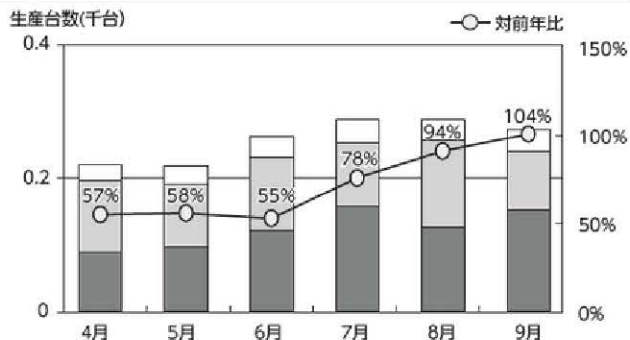
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線

生産台数(千台)



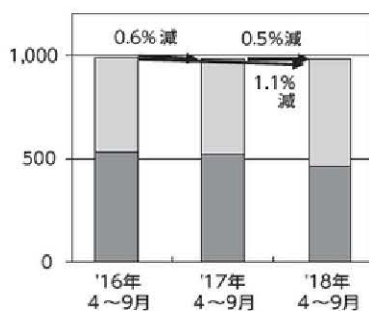
生産台数(千台)



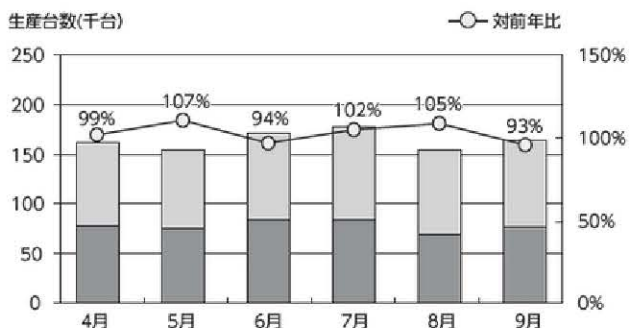
乗用・小型商用・軽

- 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

2018年は1月に東京で4年ぶりの大雪に見舞われ20cmの積雪を観測した。6月には大阪を中心に震度6弱の地震に見舞われ、7月の西日本豪雨、9月の台風21号、24号による被害、そして北海道地震と相次いだ自然災害にともなう被害は各地に及んだ。復興に向けた取組みが継続しているものの、まだ以前の生活に戻れない方々がおられることも現実であり、少しでも早い復興を願いたい。

気象に関しては地球温暖化の影響が指摘されており、夏の暑さを気象庁が「命に危険を及ぼす暑さ」と説明したことは、まさに危険な状態であることを訴えたものであった。また、世界各地で発生した洪水や山火事も気象変動の深刻さを物語るものであった。

一方、スポーツでは高校野球、サッカー、水泳など選手が力を発揮し、それぞれで結果を出している姿は明るく、さわやかなものであった。そうした中で、2月から3月は平昌オリンピック・パラリンピックでの日本人の活躍に感動させられ、5月には平昌オリンピックの女子フィギュアスケートで金メダルを獲得したアリーナ・ザギトワ選手に秋田犬が贈呈されるという心和むシーンを目にした。スポーツの素晴らしさはこうしたことで人と人、国と国を繋げる役割を担っているのかもしれない。

自動車業界は100年に1度の変革期を迎え、ハード、ソフトにわたる各社の取組みが加速している。車体架装については、こうした動きへの対応を確実に行うとともに、自然災害発生時の復旧、復興に寄与する製品の投入、さらに社会生活の向上に繋がる製品の投入に着手に取り組んでいくことが求められていると感じる。

(吉田)

お知らせ

技術発表会のご案内

- ◆日 時： 2019年1月17日(木) 14:30～17:00
- ◆場 所： コンベンションホールAP浜松町「D・E・F会議室」
東京都港区芝公園2-4-1 芝パークビルB館地下1F
- ◆内 容： 会員各社の新技術、新製品に関する発表5件

<問い合わせ先> 日本自動車車体工業会 総務部 TEL 03-3578-1681

表紙写真について

トレーラ部会 東邦車輛(株)製

ステアリング式セミトレーラ

精密機械輸送を目的に製作した車両総重量、車両全幅の緩和セミトレーラです。

積載物が超大重量物品のため、床面地上高を低くして重心高を低く抑え、3軸にすることにより軸荷重を分散しています。

また、3軸にステアリング機能を持たすことで旋回半径を小さくし道路所占有幅を小さく抑えています。トレーラを側面幅寄せさせるのも容易です。

また、エアサスペンションの採用により積載物への走行時の衝撃を最小限に抑える仕様です。



新事務局員



総務部 小澤 浩之

会員の皆様と心をつくに連携し、頑張ってもらいます。どうぞよろしくお願いたします。

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。

広告掲載会社

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

車体NEWS

WINTER 2018 冬

2018年12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、再帰反射性反射効果を備えたプリズムレンズ型反射シートです。ヘッドライトの光などで明るく輝き、自車の存在を相手に強くアピールします。

■おもな特徴

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

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

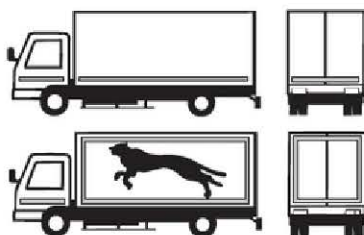
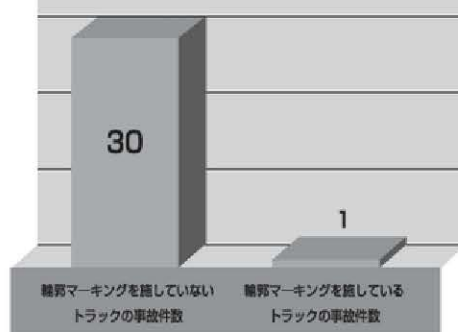
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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。

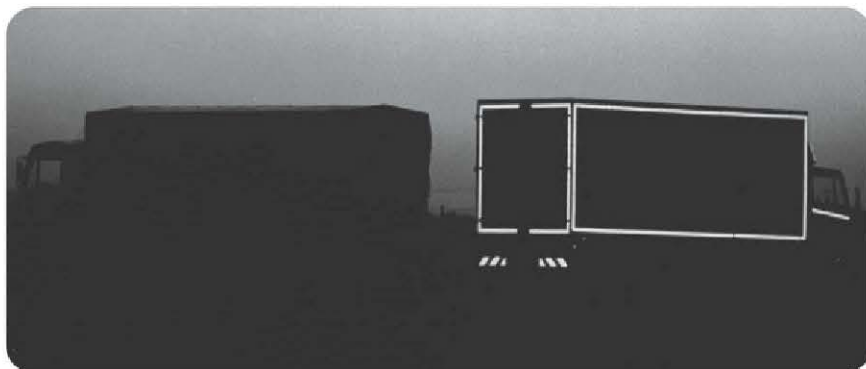
■米国における研究報告

- 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できマーク。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。

随時加入申込受付中

車体工業会会員の
皆さまのための
専用の保険制度。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。



PL事故を
幅広く補償。

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

SJNK18-09121 2018/10/22



SOMPO
ホールディングス

保険の先へ、挑む。

損保ジャパン日本興亜

保険の先へ、挑む。

変化の時代にも、揺らぐことのない確かな明日をお届けしたい。その想いをカタチにするために、私たちは進化します。お客さまの「安心・安全・健康」な暮らしをひとつなぎで支えるグループへ。保険の先へ、挑む。

日本の「損保」から、世界で伍していく「SOMPO」へ。

損保ジャパン日本興亜はSOMPOホールディングスの一員です。

損害保険ジャパン日本興亜株式会社

営業開発部 第一課
〒160-8338 東京都新宿区西新宿 1-26-1
Tel: 03-3349-3322 <https://www.sjnk.co.jp/>