

車体

NEWS

WINTER 2019 冬

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



トンネル調査車
(詳細はP.45を参照)

CONTENTS

巻頭言	2	VOICE STAGE 86	
NEWS特集		阪和興業(株)	33
2019年度秋季会員大会を開催	3	ワゴ(株)	34
第46回東京モーターショー2019に出展	5	そこが知りたい	
講演会「商用車の市場動向と日野自動車の取組み」	7	第43回「ダムの事情」は?	35
中国・ベトナム自動車関連施設視察報告	9	働くクルマたち	
2018年度会員企業の売上高／従業員数調査まとめ ..	11	第27回「清掃車」	37
NEWS FLASH		Coffee Break	39
本部だより	12	我が社の元気人	41
部会だより	18	DATA FLASH	
支部だより	21	2019年4月～9月会員生産状況概要	42
官公庁だより	23	編集後記	45
会員情報	26		
月度活動状況	27		
Net Work			
vol.97 有柳沼ボデー工場	31		



トラック、バスに係わる塗料、塗装のお悩みは、
ぜひ当社までご相談下さい。

各 種 塗 料

塗装機器塗装設備

塗装副資材全般

労働安全保護具

各 種 接 着 剤

各種スタンピング箔

株式会社 **昭和**

<https://www.showa.com/>



本社 東京都大田区南蒲田1丁目21番12号 ☎03(3738)1151 (代表)

東京営業所 ☎03(3741)0771

群馬営業所 ☎0270(25)4021

神奈川営業所 ☎046(238)2951

北陸営業所 ☎0761(43)2181

静岡営業所 ☎0547(38)2211

働くクルマも安全第一

特装部会長 高橋 和也
極東開発工業(株) 代表取締役社長



【社会課題解決への取り組み】

SDGsという言葉が社会全体に定着しつつあります。持続可能な世界を実現するため、2030年までに解決すべき17の目標を掲げ、社会・経済・地球環境などにおける課題に取り組んでいます。決して難しいことではなく、企業としては顧客や地域社会のため、生活環境の維持のために求められる製品やサービスを提供していることが課題への取り組みと言えます。

働くクルマを製造する車体メーカーである私達も、いろいろな産業で必要とされる多くの製品とサービスを世の中に送り出すことで社会課題に対応しています。例えば少子高齢化による人手不足に対しては、高齢ドライバーや女性ドライバーも安全に作業できる荷役省力装置があります。また、大きな動力を必要とする特装車では省エネルギー化やEV化を進めており、これは温暖化など地球環境に関する解決すべき目標への取り組みと言えます。

すべての働くクルマが社会課題の解決に繋がり、そのこと自体がSDGsの掲げる多くの目標への取り組みであり、これからも事業展開の中で更に貢献できることを検討し続けることが必要であると考えています。

【働くクルマの安全対応】

最近は防犯カメラやドライブレコーダーの普及で高齢ドライバーなどの交通事故の報道を目にする機会が増えました。自動車メーカーは車両の安全対策に最新技術の導入を進めています。

これから装着が義務化される安全装置の中には、働くクルマにおいては架装物と干渉するなどして機能確保が難しいものもあります。側方衝突警報装置、後方視界確保(バックカメラ)などの装置についても、車体工業会としての見解、要望の反映も働きかけ、より有効性の高い安全装置として装備されるようにすべきだと思います。

また、車体メーカー独自の安全対応については、車体

工業会としても「車両安全課題への対応」として取り組んでいます。例えば特装製品のごみ収集車は比較的多くの安全装置が付いています。中でも積み込みプレート緊急停止やテールゲート降下防止などは何十年も前から装備されている安全装置です。また、ダンプ車にも不注意なボデー降下時の事故防止を目的に安全棒や操作レバーロックが有り、これらは特装部会として装置の基準作りに取り組んできたものです。

しかし、これらの安全装置は作業者が作動させなければ機能しないため、作業者の判断に委ねられています。そこで、最近ではAIや画像認識を使い自動安全停止させる、より安全な装置がごみ収集車などで開発されています。ベテラン作業員が減り、働くクルマがレンタルで利用されるようになる中、このような自動安全装置の開発への取り組みも進めていかなければなりません。

【つくる責任、つかう責任】

SDGsの解決すべき17の目標の中に「つくる責任、つかう責任」という目標があります。自然環境に配慮した原材料・部品をつくる責任と、それを正しく使った製品を製造する責任については、車体工業会も「環境課題への対応」として環境負荷物質の削減や架装物リサイクルの推進として取り組んでいます。

視点を変えて、車体メーカーのつくる責任と、ユーザーのつかう責任を見た場合、働くクルマをつかうユーザーにも安全作業と共に保守点検・整備を行うという責任があります。車体工業会や会員個社においては安全作業や点検整備の普及に向けた点検ステッカーの設定や各種講習会の開催に取り組んでいます。このような啓発活動は働くクルマの安全推進のために大切であり確実に継続していかなければなりません。

「働くクルマも安全第一」を胸に秘め、今後も車体工業会の活動を行ってまいります。皆様のご支援、ご協力をお願いいたします。

2019年度 秋季会員大会を開催

2019年度秋季会員大会が、第46回モーターショー2019に合わせて、10月24日、東京ビッグサイトに隣接する東京ベイ有明フントンホテル「アイリス」にて開催され、144社300名の多くの会員が参加した。

木村会長の挨拶に続いて、加藤副会長による乾杯の音頭で懇親会が始まった。終了後は東京モーターショーを視察した。



木村会長

■ 会長挨拶

本年の通常総会で、皆様のご承認をいただき、車体工業会会長を務めております木村でございます。

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かかわらず、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。

はじめに、先日の台風19号で被害をお受けになられた皆様にお見舞い申し上げます。会員様におかれましては、幸い人的被害はなかったと伺っておりますが、事業所、工場での浸水被害等を受けられた会員様におかれましては、一日も早い復旧、復興を心よりお祈りいたします。

さて、本年度4月から9月の当会会員生産台数累計は、117万9千台、前年比107%となっています。一方、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、特装车、平ボデートラック、トレーラの需要が安定しており、92千台、前年比101%と前年を上回る状況です。

乗用車につきましては、自動車税の恒久減税と消費税率の2%引き上げ等の関係から今後を見通すことは難しいと考えております。一方、当会特有車種につきましては、下期の生産台数も前年並みで推移するのではないかと考えております。

それでは、当会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」を主要活動4項目と位置づけ活動しております。

まず第1項目の「安全対応活動の推進」につきましては、BSIS (Blind Spot Information System) への対応で車両構造や使用用途等から基準緩和制度の適用等、当会の考え方について説明させていただき、10月15日付の保安基準改正に当会要望を織り込んでいただきました。

後方視界確保のバックカメラに関しては、具体的な視認要件が定められたことを踏まえ、適切な対応に向け取り組んでおります。

また、架装物の安全点検制度につきましては、会員の皆様、そして関係各位のご理解、ご協力を得ながら、特装车に加えてトラックでも対応を開始いたしました。

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、更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3機種増の227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2機種増の

193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陰であり、お礼申し上げます。

また、取得にあたり困っておられる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、支援を希望される会員の皆様には、一緒に課題解決に取り組んでおりますので、ご遠慮なく相談いただければと思います。

なお、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出来る見込みでございます。

第3項目の「中小企業支援活動の推進」では、税制改正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取り組んでおります。

そして働き方改革への対応といたしましては、会員の皆様にご協力いただき取組み状況を確認させていただきました。更なる対応を検討されておられる会員の皆様へのサポートにも取り組んでまいりますので、事務局へご連絡のほど、よろしくお願いいたします。

最後に「活性化活動の継続推進」では、広報活動の充実として、当会パンフレットをリニューアルいたしました。当会のホームページでもご確認いただけますので、ご活用いただければと思います。また、今年度の完成を目指し、ホームページの全面リニューアルにも取り組んでおります。会員の皆様にも更に活用し易い内容としてまいりますのでご期待いただければと思います。

そして、車体業界の認知度向上を図るため、これまで以上にタイムリーな情報発信にも取り組んでおります。

NEWS 特集

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。

なお、事業計画では下期に完結する項目もございますので引き続き皆様方のご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

さて、本日は「第46回東京モーターショー2019」の開会日であり、先程、私も開会式に出席してまいりました。

今回のモーターショーは、「OPEN FUTURE」をテーマに、11月4日まで開催されます。当会は「青海展示棟Aホール」に、当会の認知度向上と当会活動、正会員、働くくるまのPRを図るため、パネル展示、VTR放映、そして会員様が製作されたミニカーを展示し、「ミニカーでの働くくるま大集合」を演出しております。また、我々の車体部門は、「青海展示棟Bホール」に2社出展しておりますので、会場で確認いただけますようお願いします。

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。



加藤副会長による乾杯の挨拶



第46回東京モーターショー2019に出展 「働くくるま」が大集合!

テーマ 知ってる? こんなにたくさん! 「働くくるま」



モーターショーパンフレット

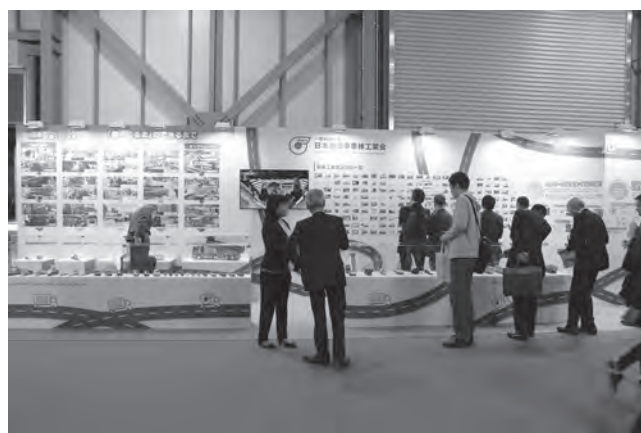
日本自動車車体工業会は、10月25日～11月4日(一般公開日)の11日間東京ビッグサイトで開催された「第46回東京モーターショー2019」に出展した。

従来は、屋外に合同展示として会員が生産した車両を展示していたが、今回は、東京ビッグサイト工事に伴い設置された青海展示棟Aホール屋内に当会ブースとして出展した。

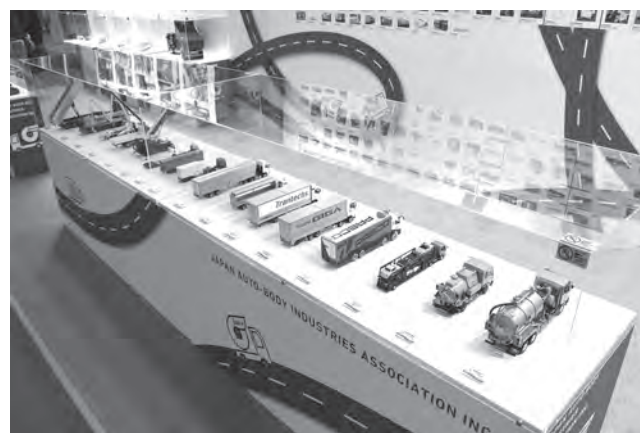
「働くくるま」が大集合!
知ってる? こんなにたくさん!
「働くくるま」をテーマに、会員が生産している「働くくるま」のミニカー47台(全長58mmのミニカーから全長890mmのダイキャストモデル)を展示、またものづくりプロセスがわかる「『働くくるま』ができるまで」のパネル展示を行い、「働くくるま」のPRを行った。



青海展示棟



車体工業会出展ブース



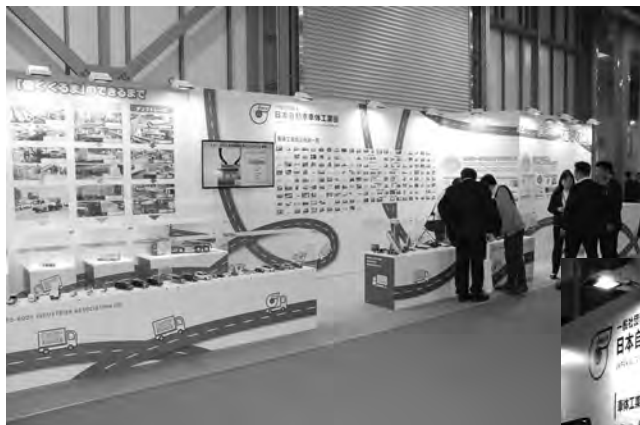
「働くくるま」のミニカーを47台展示



モニターでの映像展示



「働くくるま」の紹介は社会科見学で訪れた小学生にも人気



ブース正面の壁には、正会員195社(9月末時点の会員数)の社名と主要製品の紹介、安全・環境の取組みと活動から生まれたJABIAマーク付ステッカーのPRを行った。また、モニターでの当会の紹介、トレーラの安全啓発・点検整備、架装物・車体ものづくり等のビデオ放映を実施するとともに、モーターショーパンフレットの配布等を通じて、当工業会の認知度の向上ならびに会員会社の紹介と「働くくるま」の紹介を行った。



正会員195社のパネル展示

「働くくるま」の紹介は、社会科見学で訪れた小学生にも人気で、興味をもった展示として、当会の「働くくるま」を選び、レポート作成用に展示パネルやパンフレットを熱心に見ながらメモを取っている姿が多く見られた。

トヨタ車体(株)、日産車体(株)の2社は青海展示棟Bホールにて、それぞれ単独出展し、コンセプトカーや特別仕様車の展示を行った。

<トヨタ車体>



<日産車体>



講演会を開催

商用車の市場動向と日野自動車の取組み

2019年10月17日、日本自動車会館「ぐるまプラザ」において、日野自動車株式会社の伊原健氏、奥山宏和氏、岩崎竜也氏の3名を招いて「商用車の市場動向と日野自動車の取組み」のテーマで講演会を行った。77社123名の会員が参加した。

NEWS 特集

トラック・バスの市場動向

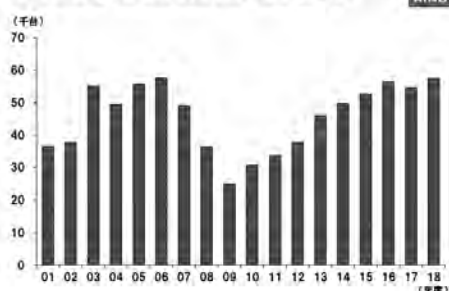
伊原 健氏

2019年度上期の需要は、J-OBディ（※1）規制と消費増税の駆け込みにより、高い水準になった。一方、下期は駆け込みの反動減で前年を下回ると見ている。年度としては、堅調な市場環境を背景に大型トラックでは前年を若干上回るものの、需要減少傾向にある中型トラックでは前年を下回ると見ている。



※1）J-OBディ 2019年9月1日より適用となる車載式故障診断装置搭載の義務化（Japan On-board diagnosis II）

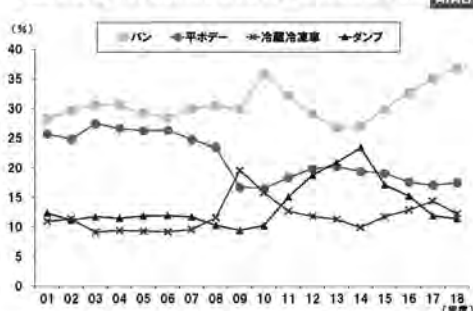
【新車需要】登録台数の推移（大型トラック）



新車・中古車を含めた総保有台数は、大型トラックでは2011年度から増加傾向が継続し、2011年度からほぼ横ばいだった。トラックでは2017年度から若干減少傾向となっている。

大型・中型トラックの新車需要について「架装別構成比」の推移を見ると、2007年度までは大きく変わっていない。2008～2009年度には、リーマンショックの影響で平ボディを始めとして台数が軒並み大きく落ち込む中、冷蔵冷

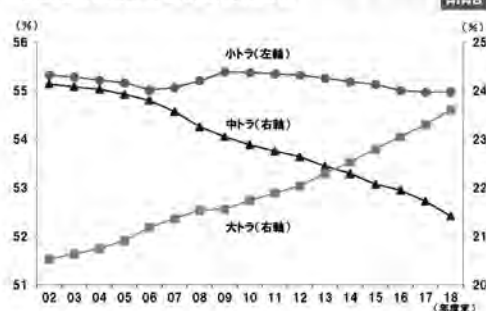
【新車需要】架装別構成比の推移（大中型トラック）



凍車は台数がほぼ横ばいだったため構成比が増加した。2010年度になるとバンを中心に需要が持ち直し、バンの構成比が増加した。2011年度以降は震災復興需要でダンプ車の台数が大きく伸びていき、構成比は2014年度にピークを迎えたが、その後減少傾向に転じた。バンの構成比は2011年度以降ダンプ車の反動で減少、2013～2014年度を底として反転し、その後増加傾向が続いている。

総保有について「大中小別構成比」の推移を見ると、輸送効率化等を背景として長期的に中型トラックが減少し、大型トラックが増加している。この傾向は今後も継続すると考える。

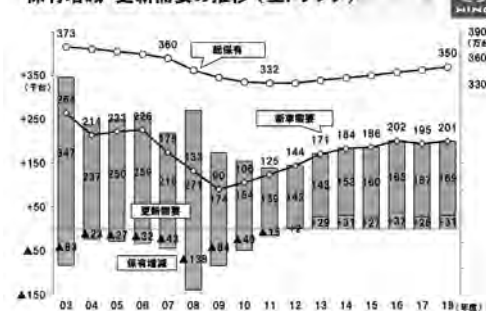
【総保有】大中小別構成比の推移



需要予測にはストック・フロー分析を用いている。「新車需要=保有増減+更新需要(スクラップ補填需要)」という関係に着目し、保有増減と更新需要をそれぞれ予測して足し合わせることで新車需要を予測している。

ドライバー不足等を背景とした輸送効率化の進展、少子高齢化・人口減に伴う住宅投資の縮小など保有減の要因が多いため、今後は保有増減がマイナスに移行していくと見ている。一方、更新需要は保有母体が大きいため今後も底堅く推移すると考えている。

保有増減・更新需要の推移（全トラック）



したがって、更新需要はほぼ横ばいだが、保有増減が減っていくので、トータルとして需要は減少していくと見ている。

大型バスについては、観光系では2016年度をピークとしたインバウンド特需の後、中国当局による爆買い規制もあり、需要は減少傾向に転じた。路線系でも、人口減少や運転手不足に伴う路線廃止・縮小等により、需要は減少していくと考えている。

【新車需要】バスの動向



先進安全技術の紹介

奥山 宏和 氏

日野自動車では、「安全」は商用車メーカーの社会的責務と考えて、「交通事故死傷者ゼロ」の実現にむけて、人、車、交通環境の三位一体のトータルセーフティとして取り組みを行っている。



「運行管理」では、ドライバーの安全意識、運転スキル向上、安全運行管理支援、「予防安全」では、事故分析に基づく技術開発で事故を未然に防ぎ、「衝突安全」では、万一の事故の際、乗員乗客及び歩行者・他車の被害を軽減し、「人」「車」双方の観点から、車両運行の一連のプロセスにおいて安全を追求しており、2020年代には高速道路死亡事故ゼロ、2030年代には一般道の死亡事故ゼロを目標に取り組んでいる。

以上の取り組みをすすめて、2019年度大型車モデルの標準装備としてはドライバーモニターⅡ、EDSS:ドライバー異常時対応システム(自動検知式)、サイトアラウンド

■ 事業用自動車の死者数の推移

- 死者数は減少傾向にある。(2006年 約580件 ⇒ 2017年 約290件)
- しかしながら、また年間300人近くの方が事業用自動車に関係する事故で亡くなっている。

死者数ゼロに向け、重要度の高いところから順に対策していくことが必要。



モニターシステムを採用した。今後は、事故原因の9割以上といわれるヒューマンエラーの低減の対策として自動運転技術にも取り組んでいく。



EDSS : ドライバー異常時対応システム (自動検知式)

世界初! 大型商用バス 試験

突っ伏し、横倒れなど、ドライバーの様々な異常(姿勢崩れ)を検知

自動検知方式動作 減速して停止

ドライバー 異常発生 車線逸脱警報が作動

減速開始

車内: 赤外線カメラが検知、赤外線フラッシュの点滅(警告音) 車外: カメラで検知、ステアリングとパダパダ音も点滅(警告音)

システム動作条件: 60km/h以上

① ドライバーモニターⅡ

【目まぐるしい状況】 【運転姿勢崩れ】

突っ伏し うつむき 横たわり

寝て寝て 寝て寝て 寝て寝て

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

車線逸脱警報が作動しているのに 復旧操作しない

クラウドを活用した見える化

岩崎 竜也 氏

日野自動車では、社内外に散在する情報を一元化・見える化し、在庫の圧縮、リードタイム短縮(グローバルなロス最小化)と収益最大化に寄与するためにグローバル需要管理センターを設置した。



グローバル需要管理センターの取り組みとして、クラウドを活用し、商談から廃車の情報一元管理し、HINO-CONNECTと連動させ関係各所から双方向アクセス可能な仕組みを構築し、リードタイムを図ること。計画と実績を見える化することで、調整工数削減、在庫回転率向上させ、将来的には生産枠(空き枠)を開示し、商談発生時点から具体的な納期調整を可能にすることを目指している。

中国・ベトナム 自動車関連施設視察報告

資材部会

NEWS
特集

資材部会では中国、ベトナム自動車関連施設の視察を10名が参加、
8月20日から8月24日までの日程で実施した。

資材部会長 小澤 賢記
副部会長 吉川 徳雄

資材部会は去る8月20日から24日まで、香港をハブに中国の深センとベトナムのクアンナム省の企業視察を、事務局を含め10名の参加で行った。

深センでは電気自動車で有名なBYD社、ベトナム、クアンナム省ではTHACO社（略称：タコ、チュオンハイ自動車 Truong Hai Automobile joint stock Company）を訪れた。

出発は香港のデモ隊が最初に空港を占拠した日から約1週間後にあたり、外務省の危険レベルは1、これが2に引き上げられたら中止と決めていたので、当日まで実施可否かと落ち着かなかったが、結果的にこの機会を逃さずに両社を訪問できたことは参加者すべてに有意義だったと思う。

視察の狙いは、今年3月、日経の記事にBYD社が今後の5年間で日本市場に小型電気バス1,000台の販売を目指す旨の記事が出され、1台税抜き1,950万円のバスとはどんなものか、という強い関心があり機会を探っていたところ、先方のBYD社も日本進出にあたり機器メーカーに興味があるとの情報があった。THACO社については、現地ビジネスを展開するために同社からバスを買った日本のバス会社からの強い勧めもあって、ベトナムの架装メーカーの現状を知ることの2つを目的に現地へ赴いた。

BYD社

まず、BYD社は、元は電池メーカーで、社名はBuild Your Dreamの頭文字から取った。携帯電話やノートPCなど携帯機器の普及の後押しも



プレゼンルーム

あり急成長し、2003年に中国の自動車メーカーを買って自動車産業に参入した。現在は電池メーカーとしての強みや開発力を活かして、携帯機器や自動車の他に産業用電池や太陽光パネル、スカイレールと呼ばれるモノレールの

開発、製造なども行っている。

ちなみに深セン市内の乗合バスは16,000台あるそうだが、2010年11月から電気バスの導入が始まり、現



BYD社の自社用スカイレール

在、すべてのバスがBYD製の電気バスとなり、タクシーも約20,000台のうち9割がBYD製の電気自動車ということだ。深セン市内のタクシーはガソリン車に乗ると3元税金で取られて割高になるという制度も電気自動車化の推進に役立っているのだろう。条例によりバスもタクシーも8年で車両の更新が決まっており、現在代替特需の真っ最中という、うらやましい状況。なお、電池自体は8年使用しても十分余力があるモノはチェックして産業電池へリユースするとのことだ。



深セン市内の充電ステーション

同社の視察は、まずプレゼンルームで企業紹介のビデオを見た後、同社の歴史をなぞる数々の製品群が納められた展示室を巡った。展示されて

いる電気自動車では遠隔操作のデモも行われた。

その後、構内を走るスカイレールに乗って、3分ぐらいの場所にあるバスの試作工場兼少量ラインを見学。再び元の場所へ戻って、屋外に展示してある電気バスを見た。そこには噂の小型電気バスもあった。実際に中へも乗り込んでみたが、ポンチョには負けるかもしれないが、デザインは決して悪くないと感じた。ただ、シートがプラスチックとか、ドアの蝶番がさびているとか、多少のあらはあったが、それならそれでむしろ資材部会のメンバーとしては商機あり、と少しホッとした。

展示車両を見た後は、2階建ての電気バスに乗って敷地内を10分ほど試乗し、最後に商用車事業の責任者の田COOを交えてディスカッションを行った。



BYD社のバス

ディスカッションでは、BYD社は環境問題を解決するのはエネルギーと捉えており、電気自動車やスカイレール、太陽光発電などのアイテムを組み合わせ、都市全体のエネルギーを最適化して環境に優しい街作りを提案することが使命だと話されていたのが印象的だった。まさに社名に通じる事業展開であり、企業理念の大切さ、強さを改めて感じた。



ディスカッション風景

THACO社

続いてベトナムのTHACO社を訪問、同社が拠点とするクアンナム省タコチュライ工業団地はダナン市から高速道路を走り、一時間ほど田園地帯を抜けた先に忽然と出現した。建ち並ぶ巨大工場、広い道路はきれいに整備されており、車で20分ほどの距離で港まで繋がっている。

同社も、始めに企業概要の説明がされた。説明を聞くまでは自動車や商用車の組立、架装を大規模に行っている程度に考えていたところ、ベトナムのドイモイ（刷新）政策に沿った形で、自動車及び機械の他に農業、建設投資、貿易（海運）、商業といった5分野に事業展開しているとのことであった。農業は農業機械だけでなく、バイオも手がけており、単なる架装メーカーでなく「財閥」と捉えた方が良さそうだと感じた。現在の首相がこの地方の出身ということ



THACO社バス工場

らしく、この地域の税金の半分以上を納める同社はドイモイの旗手としても期待されている。工場見学は10人乗りの電動カートを利用して、トラック、バス、自動車（マツダ）の各工場を見てまわった。現場の方たちの平均年齢は20代で月給は日本円で3.5万円～4万円、これはダナン市の3万円弱という水準からするとかなり高いと言える。全員がこの地域の出身で、会社が経営している学校からエスカレータ式に入る人も多いということだ。



ダンプ車



クレーン車

以前マツダの組立工場の見学をさせていただいた際に、日本の工場で既存設備の中でからくり改善などを進めながらコスト削減に一生懸命取り組んでいる姿を見学した。一方、ベトナムでは最新鋭の設備を持ってきて、ある程度のレベルまでは一足飛びで追いつけてしまうこと、賃金水準にしても年齢にしても日本国内に比べるとまだ低く若いため、ずいぶん伸びしろがありそうだと感じた。

見学の後、ディスカッションがあったが、BYD社と異なり、我々日本の機器メーカーに何か求められているような感じはなく、工場や道路、港まで建設資材を自前で用意できてしまう会社なので仕方のないことだと思った。



ディスカッション風景

今回の視察では、参加したメンバーからは想像以上に刺激をうけた、との声が多く聞かれた。

今回多くの関係者の皆様のご協力をいただき、大変充実した視察をすることができたことに参加者一同、心から感謝申し上げます。

2018年度会員企業の 売上高／従業員数調査まとめ

NEWS
特集

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。(2019年7月に調査、売上高は2019年3月に最も近い決算期、従業員数は2019年3月末現在)

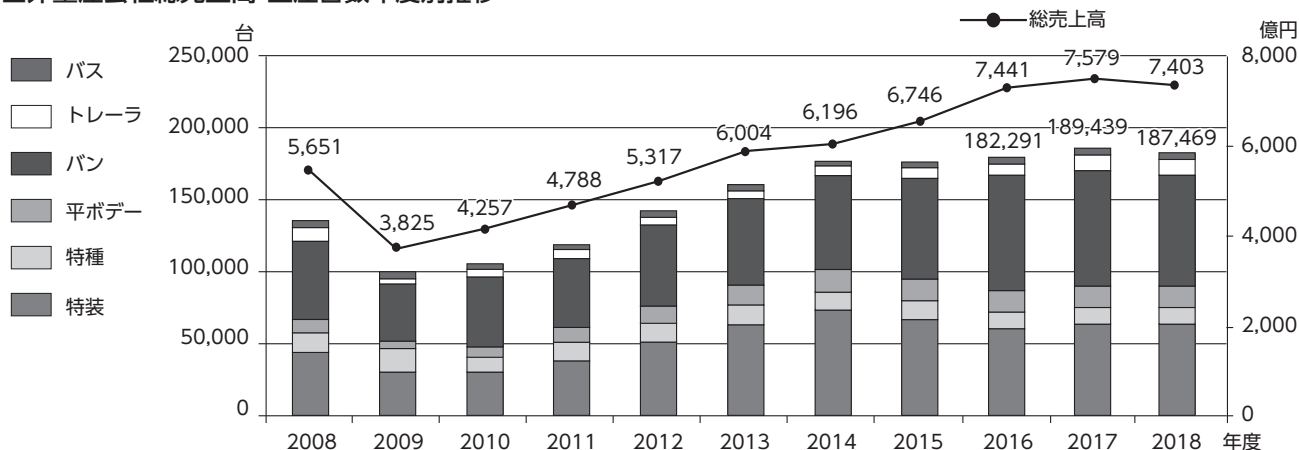
1. 売上高・生産台数

- ・会員会社全体の車体製造に係る総売上高は6兆1,087億円となり、前年度比105%
 - ・委託量産会社を除く非量産会社の総売上高は、7,403億円で同98%
 - ・非量産車の生産台数は、187,469台で同99%
- 内訳では、トレーラ、平ボデー、特装が増加、バス、バン、特種が減少

■会員会社年度別売上高

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	対前年度比
調査会員数(社)	163	163	167	170	183	184	184	186	188	195	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	61,087	105%
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	7,403	98%

■非量産会社総売上高・生産台数年度別推移



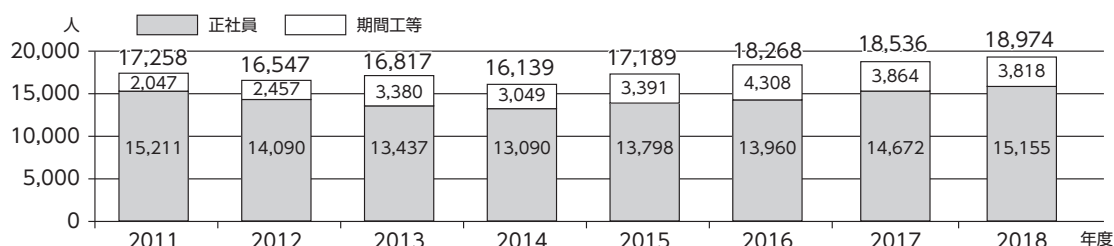
2. 従業員数

- ・車体部門の従業員総数は前年度比104%、内訳は正社員 同103%、期間工等 同109%
- ・非量産車製造会社の従業員総数は前年度比102%、内訳は正社員 同103%、期間工等 同99%

■従業員数

従業員数	2017年度				2018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	56,461	44,343	12,118	21%	58,803	45,599	13,204	22%	104%	103%	109%
非量産車製造会社	18,536	14,672	3,864	21%	18,974	15,156	3,818	20%	102%	103%	99%

■従業員数推移(非量産車製造会社)



■中央技術委員会「資材部会会員との技術交流会」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、11月19日に20社25名が参加し、イサム塗料(株)東京支店(埼玉県戸田市)で機能塗料に関する技術交流会を開催した。



説明風景

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、昨年度から始めた活動であり、今回が第三弾である。

最初に、遮熱塗料・滑雪塗料・滑止塗料・荷台木部保護塗料などの機能塗料の特徴・メカニズムの説明を受けたあと、参加者が自分の手をあてての遮熱効果確認、水滴をたらしの滑り効果確認など、現物での比較評価を行った。特に荷台木部保護塗料では、今回の技術交流会のために準備した荷台に荷台木部保護塗料を施した軽トラックで、見栄えや触感などを実車で評価した。現物を見ながら説明員と参加者が意見交換をするなど、この活動の狙いである「機能塗料技術を知る」ことができたのではないかと考える。



機能塗料現物確認



荷台木部保護塗料現物確認

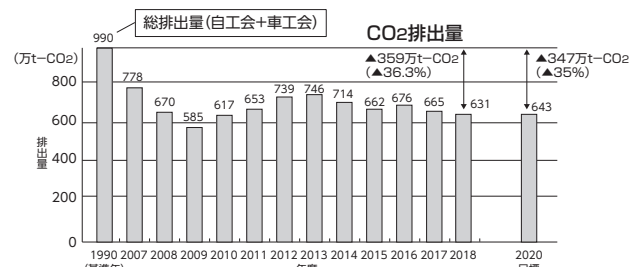
■環境自主取組みのフォローアップ結果

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、2019年度調査結果(2018年度実績)は以下のとおり。

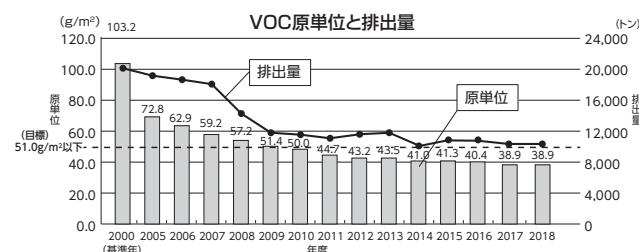
- ・2018年度の両工業会合算排出量は、2020年度目標値643万t-CO₂(1990年度比▲35%)に対して、631万t-CO₂(1990年度比▲36.3%)で目標比達成率103.5%
- ・2020年度に向けて、今後も更なる削減努力を継続



2. VOC排出量削減

塗装工程でのVOC削減の2019年度調査結果(2018年度実績)は以下のとおり。

- ・2018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▲51.3%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「工場見学会」を実施

環境委員会(委員長・永田雅久・トヨタ自動車東日本(株)専務取締役)では、10月25日、8社12名が参加し、(株)東海特装車(愛知県安城市)と豊田メタル(株)(愛知県半田市)の見学会を実施した。



(株)東海特装車

(株)東海特装車は、冷凍車・保冷車、現金輸送車等の特殊用途車、車いす仕様車等の福祉車両を、営業から企画・開発・生産まで一貫したもののづくりをしている。

当日は、現場担当者から直接環境改善事例説明を受けたが、トップと現場のコミュニケーションが非常にうまくいっている点は大変勉強になった。

また、豊田メタル(株)は、自動車会社(トヨタ自動車)が資本参加する唯一の産業廃棄物処理業者で、シュレッダー事業、ASR再資源化事業、自動車リサイクル研究所からなり、ASRについては2014年度より、全量活用している。

当日は、廃車を鉄スクラップ、非鉄金属、ASRへ分別する工程を視察した。

非鉄金属の分別では、手選別との組み合わせで、より高品質の非鉄金属を回収していたが、参加者からは、更なる「解体しやすくする車両構造」、「回収されたリサイクル樹脂の用途開発」等を今後検討していく必要があるという意見が出た。



豊田メタル(株)

■環境委員会「日本自動車リサイクル機構・日本トラックリファインパーツ協会工場見学会」を実施

環境委員会架装物リサイクル分科会(分科会長・伊東慎・日本フルハーフ(株)開発第一部要素技術開発グループ主査)では、日本自動車工業会と協業で、11月13日、解体・3Rの団体である日本自動車リサイクル機構と日本トラックリファインパーツ協会の23社31名が参加し、極東開発工業



極東開発工業(株)

(株)横浜工場(神奈川県大和市)といすゞ自動車(株)藤沢工場(神奈川県藤沢市)を見学した。

極東開発工業(株)では会社概要の説明を受けた後、ダンプトラックのリヤ部成形工程から電着塗装、組立、上塗り塗装、検査工程を見学した。



いすゞプラザ

いすゞ自動車(株)では、いすゞの歴史と会社概要の説明を受けた後、中型・小型トラックが混在した組立工程から検査工程を見学した。多品種少量生産に対応するための「キット出庫」、品質を支える「インライン検査」など、いすゞのもののづくりの精神と技術などを目の当たりにして、大変勉強になった。

■2020年度税制改正に関する要望書

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改正要望をまとめ、自動車会議所に提出した。自動車会議所は、当会要望も踏まえ、関係21団体からの要望を10月7日にとりまとめ、「2020年度 税制改正に関する要望書」を国会議員をはじめ、経済産業省、国土交通省、環境省の関係3省に提出・説明した。

【2020年度 税制改正要望 重点項目】 ●:当会要望項目

1. 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

●①納税者であるユーザーの立場から、依然として負担が重い自動車関係諸税について、全般にわたる負担軽減・簡素化に取り組むべき

②中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、根本的に課税のあり方を議論すべき

2. 車体課税の見直し

●①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

●②2020年9月30日に期限切れを迎える、環境性能割の需要平準化特例措置の延長

3. 燃料課税の見直し

●①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当

分の間税率」の廃止

●②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

4. 自動車ユーザーの新たな税負担増は反対

●①財源確保などのための自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設および増税には反対

②営業用自動車の軽減措置の維持

【関連する要望事項】

I. 自動車関係諸税に係る税制措置

II. 自動車・エネルギー等に係る税制措置

● III. 中小企業等の法人課税に係る税制措置

IV. その他(研究開発促進税制の拡充、他)

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年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「当面の間税率」の廃止

③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

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。

- ・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
- ・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団体と共に「みんなで考えよう!クルマの税金」のチラシを配布。さらに自動車ユーザーの声を集める活動やユーザー対象の街頭活動を実施している。

<チラシ内容>

・みんなで考えよう!クルマの税金

ご存知でしたか?

①自動車には9兆円もの税金が課せられています。

②クルマを購入・所有すると13年で180万円の税金を負担することになります。

③不合理な「当分の間税率」や「Tax on Tax」といった仕組みが続いています。



■「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、9月10日に特種部会の(株)キョーワ(佐賀県伊万里市)、11日に特種部会の(株)イズミ車体製作所(熊本県大津町)を訪問し、同社の見学会を実施、本年度のWGのテーマである「相互研鑽の仕組みづくり」を中心に各社での取り組みについても意見交換を実施した。

(株)キョーワは、1972年に創業、1988年から活魚運搬車のボデー製作を開始し、FRP*を使った活魚タンク、いけ



(株)キョーワFRP水槽製造工程

すの豊富なノウハウをいかし、多種・多様な活魚運搬車を製造している。古賀社長は盛和塾(京セラの創業者、稲盛和夫氏の経営哲学を学ぶ経営塾)で自ら経営について学び、アメーバ経営(会社経営とは一部の経営トップのみで行うものではなく、全社員が関わるものだとの考えに基づき、会社の組織をできるだけ細かく分割し、それぞれの組織の仕事の成果を分かりやすく示すことで全社員の経営参加を促す経営管理システム)を実践し、社員と共に経営方針をつくりあげている。また、部門別採算制を社内を導入して2年目で徐々に成果が表れてきているとのことで経営手法の参考となるお話を聞くことができ、その後のディスカッションを含め大変貴重な機会となった。

※Fiberglass Reinforced Plastic(ガラス繊維強化プラスチック)

(株)イズミ車体製作所は、1951年の創業で、各種検診車に代表される医療関係車両や福祉車両、特装車両の製作を主に行っており、近年は熊本大学等と産学連携でEVバスにも注力している。

國武社長、宮崎常務から人材育成の取組みとして、「技術力」「能力」「人間力」の3本柱の取組みをお聞きし、特に社員全員との個人面談の結果から、教育・訓練ニーズ表を作成し、それを基に教育カリキュラムを作成するというやり方や、月1回の社内勉強会で他部署の仕事のやり方を共有し、自部署の改善につなげる活動は、参加者から「参考になった」との声が多く、大変有意義な訪問ヒアリングとなった。



(株)イズミ車体製作所
検診車製造工程

■「中小会員ネットワーク強化WG」で訪問ヒアリング#2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、今年度第2回訪問ヒアリングとして11月6日に(株)トライテック(竹崎博社長、大分県大分市)を訪問した。同社は主に、製鉄メーカーの高炉等で使用する部品をオーダーメイドで設計、製造、販売している会社で、2019年度のはばたく中小企業・小規模事業者300社(経済産業省が毎年、様々な分野で活躍している中小企業を選定し、冊子で公表している)に選定された。本冊子の中で、経営理念に「不可能を可能にする会社」、顧客、特に現場が困っていることを解決する、課題解決型の企業であ

ると紹介されている記事をきっかけに、話を聞く機会を得ることが出来たので、意見交換、工場見学を実施した。

(株)トライテックは、2005年に創業し、本社は県大分市、工場を大分県臼杵市に有しており、従業員30名の平均年齢は36歳で女性が3割を占めている会社である。

主力製品は、製鉄所の高炉で使用する出鉄用開孔ドリルや微粒炭吹込みバーナー(PCバーナー)で、耐久性を格段に向上した製品を開発し、現在では、大手のある製鉄メーカーの高炉に使用している製品がすべてトライテック品に切り替わるまでに至っている。

「不可能を可能にする会社」の名の通り、製造現場の困りごとを解決するために、さまざまなアイデアを考え、実践していく過程で、特許性の高い新しい商品や、革新的な製品改良がうまれる。解決のための方策を1日集中して、考えに考え抜くことが大切で、そうすることにより、その日解決できなくても、ある日解決策がひらめくという話は、一生懸命考えることの大切さを改めて感じた。

直近では、国立大学の医学部と連携して、世界初の医療機器(内視鏡スコープのレンズを自動洗浄する装置)を開発中とのことで、そのチャレンジ精神には非常に感銘を受



けた。また、会社で導入している生産管理システム、人事評価システムのソフトウェアの紹介もあり、参加者にとって大変有意義な訪問ヒアリングとなった。

■「現地現物による技能系社員研修」を開催

本研修は中小会員支援策のひとつとして取り組んでおり、今年度3回目の研修となった。今回は、日産車体(株)のトレーナーが講師を務め、同社「大縄研修センター」にて11



竹崎社長から本工場に
おける会社製品の説明

月14～15日の一泊二日で7社12名が参加し開催した。募集開始から1週間ほどで募集定員に達し、製造現場での人材育成が会員各社の課題となっているなか、本研修への期待が大きいことを再認識した。

本研修の受講対象は、原則として生産現場で人材育成を担うリーダー層としている。研修では作業習熟向上のための教育・指導の際、基本動作の大切さを理解して貰うための教え方や、

作業指導のための道具等の紹介及び実作業を体験し、教わる立場で教育のやり方を学んでもら



ボルト締結の組立研修

うことを目的としている。具体的には、塗装職種でのシーラー充填や吹付、組立職種でのボルト締付、部品組付、ボデー職種でのCO₂溶接などを体験した。

さらに、生産活動の基本である安全な職場づくりを進めるため、安全体感教育として日常業務の中で発生する可能性がある労働災害の原因を確認し、ルールに基づき作業が行われていない場合にどのような災害が発生するのかを擬似体感し、

危険の大きさを実感した。具体的には、プレス部品での切創、カッターナイフでの切創、



シーリングの研修

重量物による挟まれ、回転物による巻き込まれ、フォークリフト運転席からの死角、高所落下時の衝撃、ホワイトガソリンの静電気爆発など、各々の作業における保護具の適切な着用や作業ルール遵守の重要性を自らの身体で体感した。また、VR(Virtual Reality)体感では、両手に荷物を持った状態での階段からの転落、フォークリフトとの衝突を擬似体験した。

また、日産車体(株)で取り組んでいる現場改善活動については、管理監督者が自ら課題進捗をフォローすることにより改善活動の定着を図り、生産体質改善に繋げていく取組みと実施事例の説明を受けた。

受講者からは、教育方法のポイントや作業標準の重要性を体験・体感から学び、それぞれの研修内容を自社へ展開したい、との声が多く聞かれた。

■支部連絡会を開催

支部連絡会(議長・須河進一・須河車体(株)社長)は、9月19日、四国支部長会社である(株)タダノにおいて2019年度第1回支部連絡会を開催した。また連絡会に先立ち同社の香西工場(香川県高松市)見学を行った。

1. 工場見学

香西工場は、人と機械が調和したスマート工場として2019年8月に稼働した国内5番目の工場である。ここでは大型ラフテレーンクレーンを生産している。当日は会社紹介のあと組立工程を見学した。移動機能付作業機械ならではの配管など数万点の部品の管理、誤着防止などのためのバーコードによる管理や、立体自動倉庫からの部品搬送システムの採用、AGVや天井クレーンだけでなく現場作業員の稼働状況の見える化など、(株)タダノのコアバリューである品質、効率を追求している姿を見学でき大変有意義であった。

2. 支部連絡会

今年度の事業計画である「支部活動の活性化を目的とした良いとこ取り活動」について報告・質疑・共有を図り、自支部活動の活性化につなげていく参考となった。また各支部共通の取組みである不正改造車排除活動や、働き方改革における取組みなど活発な意見交換ができ有益な連絡会であった。



会社紹介風景

■2019年度車体工業会 PL保険加入状況と2018年度事故事例について

毎年10月がPL保険年度の更新時期である。2019年度の加入状況と2018年度の事故事例は次のとおりとなった。

1. 2019年度車体工業会PL保険加入状況(2019年10月1日現在)

(1) 加入会員数と単年度損害率(過去4年間)

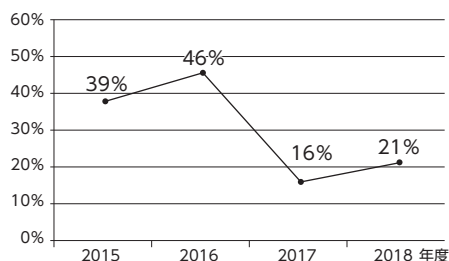
- ・ 2019年度の加入会員数は97社(正会員1社減)
- ・ 2018年度の保険支払対象事故件数2件、支払い保険金213万円が発生し、損害率は18%

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)
2016年度 (10月～9月)	1,256	414	33	4	96
2017年度 (10月～9月)	1,285	177	14	2	98
2018年度 (10月～9月)	1,223	213	18	2	98
2019年度 (10月～9月)	1,113	-	-	-	97

*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
- ・ 2016～2018年度の単年度損害率から算出した2018年度移動平均損害率は21%
- ・ この結果、2019年度の保険料の割増引係数は昨年から▲10%となった。



2. 2018年度PL事故事例

- (1) 塗装用マスキングがターボチャージャー内に入り破損
原因：作業ミス及び確認ミス
- (2) ハーネスショートによる火災(2019年度支払対象期間の事故)
原因：絶縁用ブッシング忘れ

■労政合同会議を開催

人事労務研究会では、9月20日に日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と日本自動車工業会大会議室で「労政合同会議」を開催した。

事務局からの挨拶の後、「同一労働同一賃金の対応について」をテーマとして参加会社による情報交換を行った。

「同一労働同一賃金」は「パートタイム・有期雇用労働法」として、大企業では、2020年の4月1日から施行され、中小企業では2021年4月1日から施行される。事業主に求められることは、同じ企業で働く「正社員」と「短時間労働者」・「有期雇用労働者」との間で、「基本給」や「賞与」、「各種手当」など、あらゆる待遇について、不合理な差を設けることが禁止される。そして事業主は短時間労働者・有期雇用労働者から正社員との待遇の違いやその理由などについて

説明を求められた場合には、説明をしなければならないこととなっている。

情報交換では、事前に実施した「基本給」「賞与」「各種手当」等対応状況アンケート結果をもとに、参加会社による進捗状況説明、質疑が進められ、各社の対応や判断について、当日出席された萩谷弁護士よりアドバイスがされた。

情報交換の後は、三工業会で実施している労働時間調査、災害統計調査等について事務局が報告した。

参加者からは、とても有意義な情報交換がされたとの声を多数いただいた。



■台湾自動車団体との交流

台湾の自動車団体の要請を受け、10月29日訪日の機会に自動車会館くるまプラザにて打ち合わせを行った。

今回来訪した団体は、TBCA(Taiwan Body Car-manufacturers Association 車体工業会相当)、VSCC(Vehicle safety Certification Center 自動車技術総合機構相当)及びTTVMA(Taiwan Transportation Vehicle Manufacturers Association 自動車工業会相当)の総勢16名。

TBCA会長の黄氏、VSCC CEOの周氏から挨拶、団体紹介、吉田専務理事から当会の紹介、杉崎事務局次長からリクエストのあった「架装物の安全点検制度」概要説明のあと、車体業界と政府・審査機関との関係や車体業界団体としての取組みなどの情報交換を行った。台湾では中国からの廉価な製品が多く輸入されて業界として大変苦しんでいるなどの発言もあった。

最後に今後も相互の交流を深めていくことを確認した。



特装部会

■技術委員会工場見学会

技術委員会(委員長・山上正・新明和工業(株)特装車事業部品質保証部長)では、9月13日、6社13名が参加し、日野自動車(株)古河工場(茨城県古河市)の工場見学会を実施した。

同工場は、国内4番目の新工場として、2012年にKD(ノックダウン)部品梱包工場の稼働を開始した。2017年からは大中型車の生産を開始し、昼夜2直体制により日産180台の規模で稼働中とのこと。

我々は、DVD視聴のあとバス移動し、約85万㎡(東京ドーム19個分)の広大な敷地の中央部にある車両組立工場に入り、ライン生産されている各種工程を間近から見学することができた。

見学会参加者からは、部品のモジュール化、同一ラインを大型と中型を交互に流すスタッフ配置、スタッフの担当職務をヘルメットやベストの色で識別する工夫、作業ミス防止のための工夫等、大変参考になったとの声が聞かれ、とても有意義な見学会となった。

■サービス委員会工場見学会を実施

サービス委員会(委員長・石田和雄・新明和工業(株)サービス本部技術情報部長)では、11月11日、7社8名が参加し、(株)トランテックス本社工場(石川県白山市)の工場見学会を実施した。今回訪問した同工場は、主力のバン型車のほか平ボデー車が3つのラインで効率よく生産されている。

見学会では、これらの製品が製造される各工程(部品のプレス・切断・曲げ、ウイング組付け、塗装、検査、艤装品組付け等)の詳しい説明があった。

見学会参加者からは、女性職員の配置、外国籍実習生の



活用、顧客管理、安全対策等大変参考になったとの声が聞かれた。また、質疑応答でも補給部品の出荷体制、ニーズ情報の管理、出来ばえ管理、架装物の安全点検制度の導入計画等について意見交換がなされ、大変有意義な見学会となった。

特種部会

■工場見学会を実施

特種部会(部会長・青地潔・(株)オートワークス京都社長)では、9月19日、10社14名が参加し、飛鳥特装(株)相模原工場(神奈川県相模原市)と(株)アスカ・アイテック本社工場(神奈川県横浜市)の見学を実施した。

飛鳥特装(株)の相模原工場は、2015年に竣工した真新しい工場で、総敷地面積7,300坪(約24,000㎡)の広大な敷地内で、特装車両の製作、自社開発製品の製作・販売、シャシ改造、海外多目的車両や部品の輸入・販売を行っており、当日は、起震車、道路維持作業車、海外からの輸入車両の整備工程等を見学した。清潔で整頓された作業場は、参加者が皆、見習うべきと感じる工場であった。起震車による地震体験、輸入車両(多目的作業車)のデモンストレーションは非常に新鮮で、特に起震車は実際の地震がほぼ忠実に再現できるとのこと、その技術力の高さは大変勉強になった。



飛鳥特装(株)
起震車による地震体験

(株)アスカ・アイテック本社工場は、1973年に創業し、放送中継車や災害対策車両を手掛け、そこで得たノウハウを活かし、近年は、通信事業車両、放送・通信車両、防災・消防車両、特殊車両に注力しており、当日は携帯電話の移動基地局車両、トンネル調査車等の製造工程を見学した。長年培った通信技術車両の特装車技術を活用した情報通信システムカーへの注力姿勢が明確で、大変勉強になった。また、完全週休2日へのチャレンジを含めた働き方改革への努力も参考になった。



(株)アスカ・アイテック
シャシ改造工程

今回の見学会は貴重な

体験で、今後の特種部会会員の活動でも参考にすべき内容であった。

トラック部会

■工場見学会を実施

トラック部会(部会長・山田和典・山田車体工業(株)社長)では、11月1日、9社29名が参加し、日本フルハーブ(株)厚木工場(神奈川県厚木市)の見学会を実施した。当日は、温度管理車、ウイングバン車、ドライバン車の製造ラインを見学した。建屋内を有効にかつ効率よく設計された製造ラインは多くの生産を可能にしていることに驚かされた。今回の見学会は貴重な体験で、今後のトラック部会会員の活動でも参考にすべき内容であった。続いて鶴巻温泉「陣屋」女将の講演会に16名が参加。歴史的なたたずまいとはかけ離れたクラウドシステムを活用した経営は参加者には貴重な講演となった。

技術委員会(委員長・内山雄二・(株)浜名ワークス技術部トラックグループ次長)では11月8日に9社10名が参加し(株)モリタ(兵庫県三田市)の工場見学を行った。消防車は官公庁が受注先となるため、単年契約で年度末(3月31日)までに全車両を納車するという年間スケジュールであるが、年度前半は年間の20%程度の生産台数のため週休3日制、残り80%の生産が集中する

年度後半は土曜、祝日は出勤日に対応している。従業員からは、スケジュールがはっきり



デモカー(株)モリタ

しているため好意的な意見が多いとのことであった。工場見学は、一般の見学ルートに加え放水、はしご検査ライン・最終鑑定ラインも見学することができた。車体が斜めに停車してもはしごを真すぐに伸ばすためのジャイロターン



初期消防車(株)モリタ

テーブルの仕組みや、はしご製作時にたわみを計算して逆そりで溶接するという技術の紹介があった。繁忙期のため空港用消

防車など特殊な車両も見学ができ、技術委員参加者の知識と意識向上に大変役に立つ見学会であった。

バン部会

■工場見学会を実施

バン部会(部会長・昼間弘康・日本フルハーブ(株)社長)では、10月30日、10社27名が参加し、日本フルハーブ(株)厚木工場(神奈川県厚木市)の見学を実施した。

日本フルハーブ(株)厚木工場は、2018年12月に生産性向上を目的としたライン再構築工事を完了し、今回、満を持しての工場見学となった。当日は、温度管理車、ウイングバン、ドライバンの製造ラインを見学し、清潔で整頓された作業場は、参加者が皆、見習うべきと感じる工場であった。一日の平均生産台数は構築前からかなりのパーセンテージで伸びているということであった。製造ラインにおいても顧客の期待に応えるべく部品を無駄なく揃えて組み立ての時短に繋げている生産能力の高さは工場再構築の成果が表れていた。

見学後の質疑応答では、見学者が待ち望んだ工場見学会であり、40分以上の活発な応答がなされた。見学者全員が待ちわびた見学会のため質問内容も製造工程、人員配置、安全衛生、経営方針、働き方改革、危機管理と多岐にわたり、その質問にすべて回答された会社の姿勢は自社の発展のみならず、この業界全体の発展に対する思いであると実感した。質問内容、回答について参加者がノートなどに書き留めている姿が印象的であった。

今回の見学会は貴重な体験で、今後のバン部会会員の活動でも参考にすべき内容であった。



ラインの説明風景

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15日、5社16名が参加し、トヨタ自動車九州(株)宮田工

場(福岡県宮若市)の工場見学会を実施した。

まず、PR館で館長より会社概要の説明を受けた後、組



トヨタ自動車九州(株)PR館

立工場第1ラインを見学した。

トヨタ自動車九州(株)は現在レクサス専用工場とし

て、技能研鑽を通して最高品質にこだわったレクサスをつくり込み、これまで市場調査会社の評価で世界NO.1工場の称号を5度獲得している。

また、組立ラインでは、品質は工程で造りこむ「自工程完結活動」、作業環境への配慮として「らくらくシート」、「RRシート補助装置」など、現場からのアイデアを積極的に採用していた。工場内は工具音や車台の移動音等も小さく、作業環境のレベルの高さに驚いた。

見学後に参加者が、レクサスの最高品質を実現するための実際の塗装ブツ検査を体験した



塗装ブツ検査の体験

が、なかなか検出できず、改めて検査員の技能レベルの高さを知り一同感心した。

バス部会

■異業種見学会実施

バス部会(部会長・山中明人・ジェイ・バス(株)社長)は、11月14～15日に3社12名が参加し、DAIFUKU「日に新た館」(滋賀県日野町)とオムロンコミュニケーションプラザ(京都府京都市)を見学した。

「日に新た館」は、120万㎡の広大な敷地内にある最新技術を用いたマテリアルハンドリングシステム・機器を体感できる総合展示場である。当日は、



「日に新た館」での会社紹介風景

生産や物流の現場における自動車組立、保管&管理、ピッ

キング、半導体向け保管・搬送、空港手荷物搬送などのデモンストレーションを専任スタッフの案内で見学した。自動化による高速での仕分け・搬送、搬送時の荷物揺れ防止、自動倉庫内の地震対策など、作業の効率化だけでなく荷物管理の品質確保にも貢献する技術に取り組んでいた。

オムロンコミュニケーションプラザは、オムロンの歴史と最新技術を紹介している。歴史では、立石電機時代からの製品を展示しており、世界初であるモータリゼーション時代の交通事故の防止や混雑の緩和といった交通(信号機)制御機や、自動化・省力化に対応した鉄道自動改札機などを展示していた。また技術では、社会・産業・生活でのセンシング&コントロール技術を活用した製品を紹介しており、創業から継続して社会ニーズに応えた製品づくりを行っていることに感心した。



オムロンコミュニケーションプラザでの製品見学風景

■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(株)製造部艤装課課長)は、11月27日に関西ペイント(株)ARC西日本(兵庫県尼崎市)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、15社31名が参加した。

関西ペイント(株)の担当者が講師になり、最初に、動画にて下地工程(塗膜剥離～パテ～プラサフ塗装)の作業ポイントなどについて学んだ。続いて、動画で学



んだ下地工程だけでなく、上塗り・磨き・ボカシの一連の塗装工程の実演見学を行った。また、塗装で起こりやすい不具合事例(はじき・ゴミブツ・タレ等)の原因と注意事項など

について現物による説明を受けたことで、参加者は自社の現場に直結した課題の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。

小型部会

■工場見学会を実施

小型部会(部会長・増井啓二・トヨタ車体(株)社長)は、10月11日に4社10名が参加し、国土交通省下水道革新的技術実証事業(B-DASHプロジェクト)を行っている福岡市道路下水道局中部水処理センター(福岡県福岡市)とトヨタ自動車九州(株)宮田工場(福岡県宮若市)を見学した。

中部水処理センターは、福岡市に6か所あるうちのひとつで、博多湾の水質保全が主な役割である。このB-DASHプロジェクトは、将来のFCV車の普及に備え「下水から水素をつくる」プロジェクトとして、国土交通省「下水道革新的技術実証事業」に採択を受け、汚泥処理の過程で発生する消化ガスからメタンガスに反応させて水素を発生している。水素ステーション以外にもガス発電やガス売却なども行っており、汚泥を有効に活用していた。

トヨタ自動車九州(株)宮田工場は、レクサスブランドのNX、UXなどを生産している。当日はES、RXを生産している新しい第2ラインの組立及び塗装工程を見学した。「人に優しいラインづくり」、「クリーン&サイレント」のコンセプトのもと、からくり機構や電動工具の採用などさまざまな工夫が実施されていた。またお客様に見せることを前提にした工場だけあって、従業員のアイデアによるWelcomeモニター(氏名入り)が現場に置かれるなど、お客様を歓迎する姿勢には感心した。



水素発生設備見学



宮田工場内「こだわりコーナー」見学

支部だより

NEWS+FLASH

北海道支部

■2019年度・合同部会及び工場見学会を開催

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3日、4日、会員18社19名が参加して、合同部会及びフルハーフ北海道(株)(北海道苫小牧市)の工場見学会を開催した。

はじめに支部長から、「1～6月の貨物車全体の販売台数はバン車、輸出車を除き3年連続で前年超えとなり大変喜ばしいことであるが、我々業界においては、慢性的な人手不足、働き方改革に伴う労働時間、環境対策、世界情勢の不安定化など、環境は一層厳しさを増すので、横の連絡、情報交換を深めながら頑張ろう」との挨拶があった。トラック、バン部会の上野部会長(北海道車体(株))、トレーラ部会の池添部会長(日本トレクス(株))、資材部会の深倉部会長(日本ボデーパーツ工業(株))の3社から、納期などでもお客様に大変ご迷惑をお掛けしているので全力で対応していく旨の報告があった。

フルハーフ北海道(株)は、1963年設立、日本フルハーフ(株)のグループ企業で日本に5か所ある生産工場の一つである。各種トレーラやバントラックボデーを製造しており、今回はトレーラウイング組立てラインを見学した。

立派な生産ラインだったが、台風19号による悪天候で見学時間を大幅に短縮せざるをえず、大変残念だった。参加者からは、機会があれば再度訪問したいという声が聞かれた。

関東支部

■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10日に支部長、都県会長、役員等の9名が参加し、役員会及び見学会を実施した。

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、今後の市場動向などの

意見・情報交換を行った。

見学会では、神奈川県会長会社の日本フルハーフ(株)厚木工場の見学を行った。会社紹介のあと温度管理車・ウィング・ドライバンの組立工程の見学を行ったが、荷室の骨格の違い、取付方法の違いなどにより、それぞれラインを分けた生産運営が、生産効率の向上とともに、組付けの誤着防止などの品質向上にも貢献していると感じた。



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)は、10月3日～4日、支部会員16社16名が参加し、京都府にある日本板硝子(株)舞鶴事業所で研修会を実施した。

主に自動車用ガラスを生産する舞鶴事業所にて、フロートガラス・合わせガラスの工程等、普段見ることができない工程を見学することができ、大変勉強となった。24時間連続生産する体制の中で、多車種・多種類のガラスを高品質に生産する現場力には特に感銘を受けた。

翌日は、世界遺産の国宝姫路城を見学し、中世わが国の建築技術の高さを実感することができた。



近畿支部

■研修会を実施

近畿支部(支部長・須河進一・須川車体(株)社長)では、10月18日、19日、11社13名が参加し、マツダ(株)(広島県府中町)の見学を兼ねた研修会を実施した。

マツダミュージアムで会社沿革の説明を受け、様々な

環境変化に対応し現在に至る経緯を学んだ。現在は、目を見張るようなデザイン(テーマ魂動)をコンセプトに挑戦され、最近のマツダ車の印象深いデザインにきちんと表現されていて、成果が表れていると感じた。またサンプル品による念入りなチェックや、プレス工程の合理化、塗装工程の品質改善等、日々品質向上に取り組んでいることがよくわかる有意義で貴重な見学会となった。



九州支部

■「支部秋季研修会」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28日から30日に21社25名が参加し、秋季研修会を開催した。

今回の秋季研修は北海道車体(株)(北海道北広島市)と札幌ボデー工業(株)(北海道札幌市)の2社を見学した。北海道



北海道車体(株)

車体(株)では、タンクトレーラ他のオーダーエントリーに対応した工場や溶接ロボット・創意工夫品などを見学し、札幌ボデー工業(株)では、4WD高規格救急車を始めとするOnly Oneの製品製作工程などを見学した。研修者一同、両社の技術力の高さに感心し、今後の各社の製品等を製作する



札幌ボデー工業(株)

ための参考となり知見を高めることができ、大変有意義な研修となった。

保安基準の細目告示等の一部改正等について

国土交通省

【改正概要】

(1) 道路運送車両の保安基準の細目告示の一部改正

① OBDⅡの要件として、試験モード(排出ガス試験法に定める試験モード等)により測定した排出ガス値が異常レベルを超える可能性がある場合には、当該故障をOBDⅡが検出し、運転者に知らせるとともに、故障時の自動車使用状況の情報をシステム内に保存するものであること等を規定した。

② OBDⅡの監視要件(従前の車載式故障診断装置の要件に、失火検知及び触媒劣化の診断等の検出項目を追加する等)及び試験要件等を規定した。

(2) 保安基準の適用整理告示の一部改正

① 触媒劣化の診断等を除いたOBDⅡについて、新型車は2020年12月から、継続生産車は2022年11月から適用対象とした。

② 触媒劣化の診断等を含んだ OBDⅡについて、新型車は2024年12月(第二種原動機付自転車は2025年12月)から、継続生産車は2026年11月(第二種原動機付自転車は2027年11月)から適用対象とした。

③ 第一種原動機付自転車については、OBDⅡの適用を当分の間猶予する。

(3) 道路運送車両法関係手数料規則の一部改正

① 二輪車のOBDⅡについての保安基準適合性審査に係る試験の受験手数料額を27万円と定めた。

【公布・施行】 2019年10月3日

保安基準の細目告示等の一部改正等について

国土交通省

【改正概要】

(1) 保安基準、細目告示、適用整理告示の一部改正

① 保安基準第43条の9を新設し、GVW8t超の貨物自動車(トレーラ、道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前部又は車両左側に特殊な設備を有する自動車を除く。)等について、側方衝突警報装置(BSIS)の装着を義務付けるとともに、当該装置の技術的要件としてUN-R151の規則5.及び6.への適合を義務付ける。

なお、当該装置(検知センサー及び検知センサー附属品に限る)の車幅からの突出については、100mmまで認められる。

また、適用時期は、2022年5月1日(継続生産車は2024年5月1日)とする。

② 灯火装置等について、協定期限の改正に合わせ技術的要件を次のとおり整理・統合した。

なお、当分の間従前規定が適用できる。

整理・統合後の協定期限	灯火装置等
UN-R148	番号灯、方向指示器、車幅灯、尾灯、制動灯、補助制動灯、前部・後部上側端灯、後退灯、低速走行時側方照射灯、後部霧灯、駐車灯、昼間走行灯、側方灯
UN-R149	前部霧灯、前照灯等、側方照射灯
UN-R150	停止表示器材、大型後部反射器

③ UN-R110の改正に伴い、シリーズ番号をUN-R110-04に更新した。

(2) 装置型式指定規則の一部改正

① 特定装置に「側方衝突警報装置」を追加した。

② UN-R151に基づき認定された側方衝突警報装置は、型式指定を受けたものとみなす。

③ 型式指定を受けたものとみなす特定装置のうち、灯火装置等に係る協定期限を3つに統合する。

④ UN-R148に基づき認定された信号灯火、UN-R149に基づき認定された照射灯、UN-R150に基づき認定された反射器は、型式指定を受けたものとみなす。

⑤ UN-R110が改訂されたことにより、規則番号の見直しを行う。

(3) 道路運送車両法関係手数料規則の一部改正

① 特定装置として側方衝突警報装置の保安基準適合性についての審査を受ける際して(独)自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を定めた。

(4) その他

① 関係告示について所要の改正

【公布・施行】

公布：2019年10月15日

施行：2019年11月15日(ただし、側方衝突警報装置(BSIS)及び灯火装置等以外については2019年10月15日)

審査事務規程の一部改正等について(第24次)

自動車技術総合機構

【改正概要】

保安基準の細目告示等の改正に伴い、TRIASの新規追加及び一部改正等を行った。

(1) TRIASの新規追加

- ① TRIAS 17-R110(1) 「圧縮天然ガス及び液化天然ガスを燃料とする自動車の燃料装置試験(協定規則第110号(単品))」
- ② TRIAS 31-J044GTR002-01 「二輪車排出ガス試験(世界統一技術規則第2号(WMTC))」
- ③ TRIAS 31-J115(2)-01 「車載式故障診断装置試験(二輪車用J-OBDDI)」

(2) TRIASの一部改正

- ① TRIAS 31-J115(1)-01 「車載式故障診断装置試験(二輪車用J-OBDDI)」

(3) その他

その他、所用の改正

【公布・施行】 2019年10月3日

審査事務規程の一部改正等について(第25次)

自動車技術総合機構

【改正概要】

- ① 1-3の「幼児専用車」の定義を見直した。
- ② 7-98の4を新設し、「側方衝突警報装置(BSIS)」の装備要件、性能要件を定めた。
対象自動車はGVW8t超の貨物自動車(トレーラ並びに道路維持作業用自動車又は緊急自動車であって車両前部又は車両左側に特殊な装置有する自動車を除く。)とする。
なお、7-2の「長さ、幅及び高さ当該装置」が改正され、当該自動車の最外側から100mmまでの突出が認められる。
- ③ 灯火装置等について、協定規則の改正に合わせ技術的要件を次のとおり整理・統合した。

整理・統合後の協定規則	灯火装置等
UN-R148	番号灯、方向指示器、車幅灯、尾灯、制動灯、補助制動灯、前部・後部上側端灯、後退灯、低速走行時側方照射灯、後部霧灯、駐車灯、昼間走行灯、側方灯
UN-R149	前部霧灯、前照灯等、側方照射灯
UN-R150	停止表示器材、大型後部反射器

- ④ 座席ベルト等に関し、「座席ベルトに係る協定規則(UN-R16)の改正に伴い、シリーズ番号をUN-R16-08に更新した。
- ⑤ 座席の取付装置について、「座席、座席取付装置及び頭部後傾抑止装置に係る協定規則(UN-R17)の改正に伴い、シリーズ番号をUN-R17-09に更新した。

⑥ その他

【公布・施行】 2019年10月15日

11月は「下請取引適正化推進月間」です! ～無茶な依頼 しないさせない 受け入れない～ 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では、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。

本年は以下の取組みを行った。

普及・啓発事業として

- ・ 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(テキトリ講習会)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】 2019年9月25日

詳細は以下中小企業庁ホームページ参照
<https://www.meti.go.jp/press/2019/09/20190925003/20190925003.html>



時間単位の年次有給休暇制度の 導入促進について 厚生労働省

厚生労働省では、「時間単位の年次有給休暇制度」(以下「時間単位年休」という)の導入を図るため、リーフレットを作成した。

年次有給休暇の取得率は2017年に51.1%と18年ぶりに5割を超えたが依然として政府目標の70%とは大きな乖離があり、更なる取得促進が求められている。一方、年5日の範囲で年次有給休暇の時間単位で付与することができる「時間単位年休」の制度導入率は19.0%(2018年)の状況に留まっている。

「時間単位年休」については、「経済財政運営と改革の基本方針2019について」(2019年6月21日閣議決定)において「子育て、介護、治療など様々な事情に応じて柔軟に休暇を取得できるよう、民間企業において、1時間単位で年次有給休暇を取得する取組を推進する」とこととされている。

このリーフレットの配布、広報誌等への掲載等の活用による周知並びに「時間単位年休」制度導入取組のご協力をお願いする。

【公表日】 2019年10月25日

詳細は以下厚生労働省ホームページ参照
<https://www.mhlw.go.jp/content/000560872.pdf>



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。

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。

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。

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



環境基準適合ラベル
ホワイトラベル

環境に配慮した
3つの要件

適合
要件

- 3R(リデュース・リユース・リサイクル)判断基準ガイドラインの作成・活用
- 製造者名、樹脂部品材料名の表示
- 解体マニュアルの作成・公開



新環境基準適合ラベル
ゴールドラベル

ホワイトラベルに
さらに3つの要件を追加

追加
要件

- + 車体製品部材のリサイクル可能率95%以上
- + 車体工業会における「環境負荷物質自主取り組み基準」を満たしている
- + ISO14001やエコアクション21など第三者機関による環境認証取得工場で生産

ご存知ですが、このラベル。
環境にやさしい働くクルマに付いています。



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



一般社団法人 日本自動車車体工業会
Japan Auto-Body Industries Association Inc.

東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館15階 TEL (03) 3578-1681 FAX (03) 3578-1684

詳しくはWebページをご覧ください。

JABIA

検索

www.jabia.or.jp



黄綬褒章受章

西村文孝氏(トヨタ車体㈱)は、自動車ボデー組付け修正・修理に従事し、ボデーに派生した鉄板表面の亀裂の修正技能に卓越し、特に修正時の熔接技能に優れ、鉄板の歪みの検出力と修正技能はトップレベルとの絶賛を得ている。更に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・育成に大きく貢献した事が評価され黄綬褒章を受章された。心よりお慶び申し上げます。



波柴 主計氏 卓越した技能者(現代の名工)を受賞

波柴主計氏(トヨタ車体㈱)は試作車両の板金工程に従事し、ハンマーによる打出し絞り技能と外板仕上げ技能を駆使して、高難度な加工を行うことができ、特に設計・デザイン要望に応じた高精度な面出しを実現するための当て盤ならし技能および炙すえ技能に卓越している。

また、技能五輪全国大会出場の経験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11日に厚生労働大臣より2019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。



会員情報

■ 入 会	正会員	末広自動車工業㈱ 代表取締役社長 駄阿 幸男 〒756-0025 山口県山陽小野田市大字西高泊572-1 TEL: 0836-83-2880 【主要製品】 大型深あおりダンプ車、長尺深あおりダンプ車、大型土砂ダンプ車、 深あおりダンプトレーラ 【所属部会】 特装部会		
		(有)淡路ボデー工業 代表取締役 田中 八重子 〒656-0512 兵庫県南あわじ市賀集立川瀬1043 TEL: 0799-52-3827 【主要製品】 平ボデートラック、セルフローダー 【所属部会】 トラック部会		
	準会員	アクサルタ コーティング システムズ合同会社 社長 上野 啓 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-2-8 TEL: 03-6891-0230 【業務内容】 塗料の輸出入、製造、加工及び販売 【所属部会】 資材部会		
		ワブコジャパン㈱ 代表取締役 齊藤 修 〒141-0032 東京都品川区大崎1-11-1 TEL: 03-5435-5711 【業務内容】 自動車部品製造、輸入販売卸 【所属部会】 資材部会		
■ 退 会	準会員	(株)スリーライク		
■ 代表者変更	正会員	岩戸工業㈱	代表取締役社長	井納 毅
		(株)北村製作所	代表取締役社長	小川 雅博
		郡司車体㈱	代表取締役社長	郡司 和幸
		トヨタ自動車東日本㈱	取締役社長	宮内 一公
		(株)不二商会	代表取締役	大畑 友宏
		(株)柳田自動車工業所	代表取締役	柳田 学

◆ 訃報 正会員 (株)柳田自動車工業所 代表取締役 柳田 功一氏 9月30日逝去

<訂正とお詫び> 2019秋号P.18において代表者名に誤りがありましたことを訂正してお詫び申し上げます。
三久自動車工業㈱ 代表取締役社長 (正) 青木 満 (誤) 青木 茂

9月

4日	バン部会／業務委員会	① 営業社員教育の手引き作成のためポイントを抽出 ② 各委員分担でアンケート調査をとりまとめ	
	トレーラ部会／技術委員会	① サイバーセキュリティ、ソフトウェアアップデート規制国内対応W/Gの情報共有 ② R117の決定を受けた対応について検討	
6日	バン部会／技術委員会	① 安全輸送ニュースの注意事項を点検実施要領に合わせる ② バンボデーで押さえておきたい法規の新レイアウト作成	
10日～ 11日	中小会員ネットワーク強化WG・ 訪問ヒヤリング#1	① EVバスプロジェクトの進捗状況を共有 ② 11月の訪問ヒヤリング先の論議 ③ (株)キョーワと(株)イズミ車体製作所の訪問ヒヤリングを実施	▶ P.14
11日	バス部会／技術委員会	バス車体規格集2021年版改訂に向けたバス貼付銘板の ピクトグラム化の研究	
12日	環境委員会／架装物リサイクル分科会	① 環境基準適合ラベル広告掲載の最終確認 ② 架装車両搭載LiB(リチウムイオンバッテリー)の取扱い情報の共有	
	特装部会／ 技術委員会、工場見学会(茨城)	① 各分科会の事業進捗状況の報告と共有 ② 協定規則の最新情報共有 ③ 日野自動車(株)古賀工場見学会を実施	▶ P.18
13日	トラック部会／技術委員会	① 構造基準の見直し初稿作成 ② 委員の技術、意識向上を目的に工場見学計画の詳細を確認	
17日	バン部会／部会会議	① 架装物の点検制度運用に関する経緯経過説明 ② 日本フルハーフ(株)の工場見学計画内容を確認	
	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 CO ₂ 排出量削減・産業廃棄物減量化支援結果の確認	
18日	特装部会／ローリ分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② JABIA規格の改正検討	
	商用車ショー企画委員会	第46回東京モーターショー2019 当会展示ブースの展示内容の 最終確認実施	
19日	トラック部会／業務委員会	① 労働基準監督署からの指摘事例集作成のためアンケート調査実施 ② 部材仕入れ再調査の継続確認	
	特装部会／ダンプ車分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② ダンプ車の荷台降下防止安全基準適合審査の実施	
	トレーラ部会／サービス委員会	① 都道府県トラック協会研修会実施報告 ② 自動車点検分解整備記録簿の実効性調査進捗確認	
	特種部会／工場見学会(神奈川)	飛鳥特装(株)、(株)アスカ・アイテックの工場見学会を実施	▶ P.18
	第1回支部連絡会(香川)	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 車体業界の動き及び地域特有情報の共有	▶ P.16
20日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	JABIA規格化最終校正をWG内最終確認し次回中央技術委員会にて 報告予定	
	人事労務研究会／労政合同会議	① 情報交換「同一労働同一賃金」の対応について ② 調査報告(災害統計、労働時間実績)の実施	▶ P.17
	特種部会／合同委員会	① 特種要件見直し要望項目の集約状況、今後の進め方論議 ② 第3回の工場見学会訪問先の論議	
24日	特装部会／塵芥車技術分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② リヤオーバーハングの考え方検討	

24日	トレーラ部会／業務委員会	① 都道府県トラック協会研修会資料の内容確認 ② 来年度のトレーラコマーシャルについて検討
25日	特装部会／業務委員会	① 各分科会の事業進捗状況の報告と共有 ② 中央技術委員会への報告内容検討 ③ 生産台数情報の共有
25日	中央技術委員会／スワップボディコンテナの構造基準のJABIA規格化WG	JABIA規格化最終校正をWG内最終確認し次回中央技術委員会にて報告予定
	特装部会／サービス委員会	① 点検整備推進分科会の結果共有 ② メンテナンスニュースNo.49(ツールボックス・STC編)検討
26日	トレーラ部会／製品安全委員会	① 自動車整備標準作業点数表への登録進捗確認 ② 自動車点検分解整備記録簿の実効性調査進捗確認
	バス部会／ワンマン機器小委員会	JABIA規格「バス用ドライブレコーダー車両搭載ガイドライン」と「ワンマンバス用放送装置」の改正内容論議
27日	特装部会／塵芥車分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② ISO・TC297東京会合に向けた対応検討
30日	中央技術委員会／ISO26262WG	ISO26262第2版発行を受けた「架装装置の安全設計に向けて：リスクアセスメントの勧め」まとめ

10月		
2日	環境委員会	① CO2排出量・VOC排出量集約内容審議 ② 架装車両搭載LiB(リチウムイオンバッテリー)の取扱い情報報告
3日	中央技術委員会	① 協定規則の最新情報共有 ② 基準化・標準化に向けた進捗状況の報告 ③ 技術発表会のテーマ審議 ④ 懸案事項・課題等の検討
4日	中央業務委員会	① 2020年度税制改正要望の共有 ② 働き方改革アンケート結果の共有と今後の進め方の論議
7日	特装部会／ミキサ車分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② ドラム型式登録規定作成プログラムの検討
8日	トラック部会／部会会議	① 架装物の点検制度運用に関する経緯経過説明 ② 2020年工場(施設)見学実施計画
	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	① 中央技術委員会の結果共有 ② 突入防止装置技術委員会の結果共有 ③ みなしバンパーの自主基準検討
9日	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会WG	① JABIA規格の改正検討 ② 架装車両搭載LiB(リチウムイオンバッテリー)調査結果の共有
	バス部会／技術委員会	バス車体規格集2021年版改訂に向けたバス貼付銘板の ピクトグラム化の研究
10日	トレーラ部会／技術委員会	① サイバーセキュリティ、ソフトウェアアップデート規制国内対応W/Gの情報共有 ② R117の決定を受けた対応について検討
	特装部会／粉粒体運搬車分科会(東京)	① 特装技術委員会の結果報告 ② バックカメラの取付位置についての調査と情報共有
11日	小型部会見学会(福岡)	トヨタ自動車九州(株)宮田工場と福岡市道路下水道局 中部水処理センターを見学 ▶ P.21
17日	常任委員会	① リコール保険制度導入論議 ② 現地現物による技能系社員研修の進捗確認 ③ 2019年度 理事会メンバー見学会について論議

10月

17日	第253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) 2019年度事業計画 本部・部会・支部別2/4期実績まとめ 2) 2019年度2/4期 収支実績まとめ 3) 2018年度 会員企業の売上高/従業員数まとめ 4) 2018年度 PL保険加入状況とPL事故事例 5) 2019年度 基準化/共通化/調査研究テーマ進捗状況 6) 架装車両搭載LiB(リチウムイオンバッテリー)の取扱いについて 7) CO ₂ 及びVOC排出量フォローアップ結果 8) 2020年度税制改正要望活動結果 9) 東京モーターショー2019「当会ブース展示」 10) 資材部会海外視察報告 11) 最近の商用車販売及び会員生産台数 12) 最近の官公庁情報 13) その他報告事項	
	講演会(くるまプラザ会議室)	日野自動車(株)による講演会を実施	▶ P.7
18日	トラック部会/車両運搬車分科会	① 車両運搬車構造基準改定の校正結果報告 ② 陸送協会との合同研修会内容確認	
	トレーラ部会/サービス委員会	① 都道府県トラック協会研修会実施報告 ② 自動車点検分解整備記録簿の実効性調査進捗確認	
	トレーラ部会/製品安全委員会	① 自動車整備標準作業点数表への登録進捗確認 ② 自動車点検分解整備記録簿の実効性調査進捗確認	
23日	中央技術委員会/ 突入防止装置技術委員会	① UN-R58第3改定に関する解説本作成検討 ② 懸案事項検討	
24日	秋季会員大会(東京)	2019年度秋季会員大会を実施	▶ P.3
10月24日 ~11月4日	第46回東京モーターショー2019	青海展示棟Aホールに当会ブース展示	▶ P.5
25日	特装部会/サービス委員会	① 架装物の安全点検制度の普及状況共有 ② メンテナンスニュースNo.49(ツールボックス・STC編)検討	
	環境委員会/工場見学会(愛知)	(株)東海特装車と豊田メタル(株)の工場見学会を実施	▶ P.12
28日	特装部会/清掃車小委員会(広島)	① 特装技術委員会の結果報告 ② ISO・TC297東京会合、ISO・TC195神戸会合の対応検討 ③ 新明和工業(株)広島工場見学会実施	
	バス部会/ワンマン機器小委員会	① JABIA規格「ワンマンバス用放送装置」改正の方向性について機器メーカーと意見交換 ② JABIA規格「バス用ドライブレコーダー車両搭載ガイドライン」改正案作成	
29日	台湾自動車団体との交流 (くるまプラザ会議室)	台湾の自動車団体の要請で各々の車体業界と政府・審査機関との関係や車体業界団体としての取組みなどについて意見交換	▶ P.17
30日	トレーラ部会/業務委員会	① 都道府県トラック協会研修会資料の内容確認 ② 来年度のトレーラコマーシャルについて検討	
	バン部会/工場見学会(神奈川)	日本フルハーフ(株)工場見学を実施10社27名参加	▶ P.19

11月

1日	トラック部会/工場見学会(神奈川)	① 日本フルハーフ(株)の工場見学を実施9社29名参加 ② 陣屋女将による働き方改革の講演会を実施	▶ P.19
6日	中小会員ネットワーク強化WG・訪問ヒヤリング#2	(株)トライテック(他業界)の訪問ヒヤリングを実施	▶ P.15

8日	特装部会／脱着車合同分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② 脱着装置付コンテナ自動車の解説本の改定検討	
	トラック部会／ 技術委員会工場見学会(兵庫)	(株)モリタ(兵庫県三田市)工場見学会を実施9社10名参加	▶P.19
11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 架装車両搭載LiB(リチウムイオンバッテリー)の取扱い情報の共有	
12日	トレーラ部会／技術委員会	① サイバーセキュリティ、ソフトウェアアップデート規制国内対応W/Gの情報の共有 ② R117の決定を受けた対応について検討	
13日	環境委員会／JAERA/JTP トラック易解体作業見学会(神奈川)	極東開発工業(株)といすゞ自動車(株)の工場見学を実施	▶P.13
	トラック部会／ 車両運搬車分科会(東京)	日本陸送協会との合同研修会を実施7社8名参加	
14日～ 15日	現地現物による技能系社員研修会 (神奈川)	中小会員支援策の一環として現地現物による 技能系社員研修会を実施	▶P.15
14日～ 15日	バス部会／異業種見学会	DAIFUKU「日に新た館」とオムロンコミュニケーションプラザを見学	▶P.20
15日	トレーラ部会／工場見学会(福岡)	トヨタ自動車九州(株)の工場見学を実施	▶P.19
	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会WG	① JABIA規格の改正検討 ② 架装車両搭載LiB(リチウムイオンバッテリー)の取扱い情報の共有	
19日	中央技術委員会／資材部会会員との技 術交流会(埼玉)	イサム塗料(株)東京支店で機能塗料に関する技術交流会を開催	
20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研修会実施報告 ② 自動車点検分解整備記録簿の実効性調査進捗確認	
	バン部会／業務委員会	営業社員の手引き上級編の各委員のまとめ。校正見直し 次回、最終稿提出	
25日	安全衛生活動WG	① 会員会社で発生した労働災害事例の研究実施 ② 更なる安全意識醸成のためのツール(安全チェックシート)についての意見 交換実施	
26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 CO2排出量削減・産業廃棄物減量化支援結果の確認	
	特装部会／業務委員会	① 各分科会の事業進捗状況の報告と共有 ② 中央技術委員会への報告内容検討 ③ 生産台数情報の共有	
27日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	① UN-R58第3改定に関する解説本作成検討 ② 懸案事項検討	
	トレーラ部会／製品安全委員会	① 自動車整備標準作業点数表への登録進捗確認 ② 自動車点検分解整備記録簿の実効性調査進捗確認	
	バス部会／塗装デザイン研究会 塗装勉強会(兵庫)	当会会員対象の塗装技術者向け勉強会実施	▶P.20
28日	特種部会／第3回合同委員会	① 特種要件見直し要望項目の論議 ② 次年度調査研究／企画・標準化／共通化テーマ論議	
	特装部会／特装技術委員会	① 各分科会の事業進捗状況の報告と共有 ② 協定規則の最新情報共有	
29日	広報委員会	① 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論議	
	トレーラ部会／業務委員会	① 都道府県トラック協会研修会資料の内容確認 ② 来年度のトレーラコマーシャルについて検討	
	バン部会／技術委員会	日本冷凍空調工業会との合同意見交換会、第5回技術委員会を実施 9社9名参加	



柳沼 文秀 代表取締役



DATA

■本社 〒321-0103 栃木県
宇都宮市台新田町161
TEL 028-658-1998
FAX 028-658-1983
URL <https://yaginuma-body.jp/>

■資本金 900万円
■従業員 14名
■事業所規模(本社工場)
敷地 約6,800㎡
建坪 約2,500㎡
■車体工業会加入
2014年(トラック部会)



(有)柳沼ボデー工場

トラック・バス・特殊車両の専門医として 誠実なサービスを提供します。

2011年の社長就任以来、親族経営からの脱却を目指し、様々な改革を断行した3代目社長が率いる精鋭集団。大型車両修理のエキスパートは時代の流れに対応できる企業へと変革を続けていく。

取材／車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

(有)柳沼ボデー工場は、満州で軍用トラックの修理等を行っていた柳沼社長の祖父が帰国して、1934年に創業した。3代目となる柳沼社長は大学で機械工学を学び、卒業後は栃木いすゞ自動車に入社、整備士として第一線で働いていた。2001年、27歳の時、前社長の体調不良を機に、(有)柳沼ボデー工場に入社し、現場で修理作業を手伝った。

2011年、震災の影響で仕事が激減し、少人数の家族経営であったこともあり前社長は廃業を検討したが、事業の継続を希望した柳沼社長が引き継いだ。しかし財務状況が想像以上に悪いことを知り、多難の経営改革に乗り出した。現在は、現場は柳沼社長就任以降に採用した少数精鋭のスタッフで構成されている。

同社はトラック・バス・特殊車両の修理を主な業務とし、他社では手に負えないような損傷の大きい車体の修理にも対応してきたことが特徴で

ある。しかし、突発的かつ急務である修理だけでは経営の安定が難しい。

部品の仕入れ等で多くのボデーメーカーとのつながりを積極的に活用して、二次架装の仕事も増やしてきた。2019年からは4t車の軽量ウィングボデーの製造・販売も開始し、経営の強化に努めている。

ホームページも社長自ら常に更新している。修理費用の金額を明記し、工程の詳細を写真入りで紹介する分かりやすく画期的な構成で、全国から多くの問い合わせが来ている。

工程の紹介にこだわるのは、修理の標準工数を策定する「全国大型自動車整備工場経営協議会」の工数委員長を務めているのも理由のひとつだという。



HPでは工程と価格を明記

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、バスやトラック等大型車のボデー修理をメインの仕事としています。他の整備工場では手に負えないような損傷の大きい事故車両にも対応してきました。全国から依頼があり、年間500台超の修理に対応しています。

故障や事故、いずれにしても営業車両を動かすことができれば、ユーザー様の売上が減少するため、いかに迅速に対応するかが常に求められています。弊社では1日でも早く、車を現場に戻せるように、部品の調達や人員の配置の工夫に尽力しています。



修理中のトラクタヘッド



乗用車のレストアを頼まれることも多い

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

2019年から、軽量のウィングバンの製造・販売を開始いたしました。幌(キャンバス)を使用した4t車で、通常のアルミウイングに比べて、約300kg多く積載可能です。荷台内長さ7,200mm、室内高も最大2,600mmまで対応でき、積載量を約12%増やすことができます。

今後は二次架装も含め、修理以外の事業を強化していく予定です。



ウイングボデーの製造工程



防錆塗装前の徹底したマスキング



300kg多く積載できる軽量ウイングボデー

― 御社の経営方針は？

経営の基本は、事業の継続だと考えています。そして事業継続の実現に一番大切なのは従業員です。様々な技術を持つ多能工を育成し、大切にしていくことによって、会社全体のスキルの幅も広がり、修理だけではなく、時代に合わせた様々な事業に対応していくことができます。



多くの従業員が多能工となり、様々な作業をこなしている

人

― 御社の特徴は？

親族ばかりで経営していた時代は、タイムカードも朝礼もない状態でしたが、社長就任以来、従業員の入れ替わり等も含め、意識改革と環境改善に長年努めてきました。

現在は、少数精鋭のスタッフと、売上や原価等の情報も共有し、私がいなくても現場で判断して、効率的に迅速に行動することができます。

― 次世代の教育について

溶接、板金、塗装、組立、FRP成型等、修理に関する業務は基本的にすべて自社で作業しております。少ない人数で様々な業務に対応するために、多能工の育成に力を入れています。出来る技術を増やしていくために、技術研修には積極的に参加し、各種免許等も会社負担で取得するよう奨励しています。

また、月に一度、売上や新技術、ミスやトラブル等について、全員でミーティングを行って情報共有し、改善を図っています。



「流通のプロ」が加工サービスを提供

阪和興業(株)

阪和興業(株)は独立系の鉄鋼商社として、1947年に設立。2018年度には売上高2兆円超を誇る東証1部上場企業である。鉄鋼・アルミを軸に顧客のニーズに応える経営スタイルで取扱い商材を増やしていき、金属原料、非鉄金属、食品、石油化成品、木材、産業機械等、数多くの商材を取り扱っている。

木材事業は、輸入木材でトップシェアを誇り、国産の丸太材の海外輸出も行っている。石油・化成品事業では、生活に密着した日用品を多く取り扱っている。食品事業ではサケやアジ、エビ、カニ等、食卓に上がる身近な水産物の輸入品目で高いシェアを持っている。

その他、スクラップや廃棄プラスチックのリサイクル事業等の多くの異業種事業を行っているが、事業ごとに縦割りせずに、横の連携を活かして「流通のプロ」としてユーザーニーズに能動的に対応している商社である。

鉄鋼商社は鉄鋼メーカーが製造した材料を販売して利益を追求すれば良いという業界の中で、常にユーザーの声に耳を傾け、要望に応える顧客第一主義を貫いてきた。いわば「ユーザー系商社」である。

営業マンのフットワークは軽快で、常に新規開拓に動いている。大手企業に限らず、地域の町工場にも積極的に出向き、少量からの販売にも力を入れている。営業マン一人ひとりが数多くの担当会社を持ち、顧客情報も共有し、ネットワーク+チームワークで、顧客第一主義を実現している。

北関東スチールセンター(北関東支店)

数年前から加工業者不足の声が、鉄鋼材料を扱っている営業マンたちの耳に度々聞こえてくるようになる。

メーカーが長年発注していた協力会社が人手不足・後継者不足で廃業してしまう事案が増えているのだ。代わりの加工業者を全く知らないという大手メーカーも多く、新しい発注先を探すことに困っていたのだ。



北関東支店 営業第二課 山本 一馬

日頃の新規開拓によって多くの町工場の情報を持つ同社では、最適な設備を備えている他の顧客の工場に加工を依頼することで、解決してきた。同様の案件が増えてきた状況を分析し、人手不足の慢性化で“加工は外注して組立に集中したい”というニーズを確信。全社的にも顧客のニーズに応えるべく「そこか(即納・小口・加工)」戦略を展開する同社は、2017年に北関東スチールセンターを開設、最新の加工設備を導入して、自社で加工販売する挑戦を開始した。

3Dレーザー加工機「FABRI GEAR 400Ⅲ」の導入

工場開設とともに導入されたのが、角パイプの丸穴・切欠き・角穴加工のような複数工程を1工程で実現できる3Dレーザー加工機だ。高いコストの設備となるが、魅力的な加工サービスを提供するために導入を決断した。実際に利用顧客からも好評で、今夏に2台目(別機種)を導入し、加工能力を更に向上させている。

しかし、加工技術とは優れた設備を導入すれば、良い仕事が出来るというものではないことも痛感している。設備があってもスキルの高い人材が足りないというジレンマを抱え、ともすれば顧客第一主義を忘れ、設備のために仕事を取ってくるというスタイルに陥る可能性も否めない。

ユーザーの本当のニーズや課題を深掘りした上で、この設備を顧客のためにどう活かせるかを考えなくてはならない。そのために営業マン一人ひとりが、現場に密着して専門的な知識を深め、加工に対する顧客のニーズを的確に掴む力を高めていく努力が続けられている。



角パイプへの複雑な切欠きや穴空け加工が1工程で可能



阪和興業(株) 代表取締役社長 古川 弘成
「流通のプロ」として顧客の多様なニーズに応え、広く社会に貢献します。



【東京本社】〒104-5429 東京都中央区築地1-13-1 銀座松竹スクエア
Tel : 03-3544-2171 <https://www.hanwa.co.jp/>
【北関東支店】〒372-0814 群馬県伊勢崎市田中町1059-3
Tel : 0270-27-4510 Fax : 0270-27-4550

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。

創業以来、モノづくり一筋

20歳頃から実父が経営する会社で架装関連の製造に従事していた浅沼清社長はアイデアマンでもある。1981年にトレーラのコンテナ固定装置の実用新案を取得した。

自由なモノづくりを始めるために1982年、30歳の時に父の会社を離れ、愛知県みよし市に土地を購入し、(有)ワゴ製作所を設立、独立起業した。土地の購入で資金を使ってしまう、創業開始時は建屋を作れずに、テントからのスタートで作業場は近所の工場を借りていたという。義祖父の自動車を借りて、近隣工場へ飛び込み営業をした。愛知県は工業が盛んな地域とはいえ、パネを製造する会社と取引を始めることが出来たのは創業から3か月後だった。

製造現場において働く人の作業を省力化するオリジナル機械を考案・製作するのを得意としている。「バリ取り機」「耐久試験機」「テープ巻取機」「ポカヨケ」等のユニークな専用設備の開発製造を行ってきた。現在も現役で稼働している機械もあり、定期的にメンテナンスに出向いている。

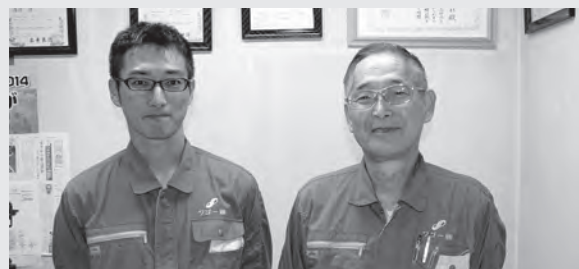
「バリ取り機」は金属バリを削る工具で、ブラウン管テレビが主流だった頃、テレビメーカーから多数の受注を得て、会社の経



日々研究開発が行われている社内の工場設備

営を支えた製品であった。「ポカヨケ」とは従業員が基板に部品を手作業で組み込んでいた量産工場において、作業が完成した基板をはめ込んで、組込漏れ(ポカ)をチェックするアナログ装置で、1990年代は需要も多かった。

自社の工場はすべて研究開発用であり、量産品は生産設備を持つ専門の外注先に委託している。今も浅沼社長は、朝の6時から7時30分まで、工場にて研究に没頭している。



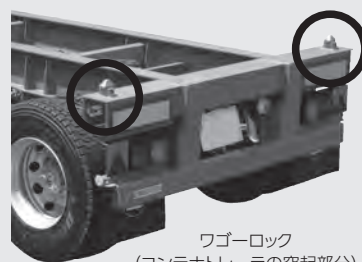
浅沼 潤
営業

浅沼 清
代表取締役

ワゴ(株)

ワゴロックの販売

起業してから2年後の1984年「バリ取り機」の好調で、少々ゆとりが出来たので、実用新案を取得していたコンテナ固定装置「ワゴロック」の製造・販売を開始する。



ワゴロック
(コンテナトレーラの突起部分)

コンテナを固定するために必要な緊締金具(ツイストロック)をシャシから飛び出た状態ではなく、収納式に出来ないかという相談を受けて考案した製品である。

当時、横倒しに収納するツイストロックは存在していたが、ワゴロックは下降収納式にすることで、もっと手軽かつ安全な操作で使うことができ



ワゴロック「A150型」。右が収納時

る。1個あたりの重さも横倒しタイプの約半分の軽量設計で、積載重量にも貢献することができる利点もあり、ユーザーから高評価を得ている製品である。

初期型の発売から30年以上経過した現在に至るまで、幾度かの改良と複数のバリエーション製品を販売してきているが、一度も故障品を出していない堅牢な設計も自慢である。2014年には複数の貨物パレットを連結する連結式ツイストロックも開発、浅沼社長のモノづくりへの情熱は創業時と変わらず、今も健在である。

知名度の向上を目指して

小規模経営であるため、広告宣伝にはほとんど力を入れてこなかった。トレーラのユーザー間では、ワゴロックの知名度は未だに低いままであるという。大手企業に勤めていた息子の潤氏を営業として呼び寄せ、車体工業会への加入をきっかけに知名度向上と顧客開拓に期待をかけている。

ワゴ(株) 代表取締役 浅沼 清

誠心誠意で対応しながらお客様との信頼関係を築いてきたからこそ、今のワゴがあります。

【本社】〒470-0207 愛知県みよし市福谷町根浦27-1134
Tel: 0561-36-0005 <http://wago-web.com/>



近年の豪雨に伴う河川の増水の際、ダムに関する機能や運用について報道される機会が増えている。今回は、あらためてダムの機能や状況について報告する。

Q1 ダムの機能は？

「ダム」は次のよう機能・役割を有している。

- ①治水機能 … 水害を防ぐための洪水調節・農地防災や流水の正常な機能の維持
 - ②利水機能 … 農業用水（灌漑用水）・上水道・工業用水、発電など専ら水の利用を目的としたもの
- また、1つのダムで複数の機能を有しているものを「多目的ダム」と言う。

Q2 ダムはいつ頃に造られたの？

●世界で一番古いダム（諸説あり）

紀元前2900年頃、エジプトのMenes王によってナイル川に高さ約15m、堤長約450mの石積みのKosheishダムが建設され、約20km下流の首都Memphisまで導水したと伝えられている。また、紀元前2750年頃造られたと推定されるサド・エル・カファラダム（Sadd-el-Kafaraダム）こそが世界最古のダムであるという説もある。これは、堤高11.0m、堤頂長が106mで、石切り場の作業員や家畜に水を供給する上水道目的で建設されたと言われている。

●日本で一番古いダム

日本では、古くから灌漑用のため池のダムが造られてきた。ため池は神話にも出てくるくらい古くから造られている。現在、一番初めに造られたダムは、現存する日本最古のダム式ため池の大阪府にある狭山池で、西暦616年に造られた。なお、造られた年代が特定されたのは「平成の大改修」と呼ばれる狭山池ダム再開発事業が1980年（昭和55年）から2001年（平成13年）にかけ行なわれた。その際発掘された木製の樋管を年輪年代測定法で測定した結果、616年に伐採された木材であったことが判明したことによる。



【出展：日本最古のダム狭山池（大阪府大阪狭山市ホームページ）】

Q3 日本ではダムはいくつあるの？

●一般財団法人日本ダム協会によると、現在のダムの数は、ダムと堰の合計で2,755個と公表されている。

注：江戸以前竣工とは竣工年が1867以前のもの（竣工年不明を含む）。既設とは2018年3月31日までに完成したもの、新設とは2018年4月以降完成予定のもの。堰はダムの型式がFGのものを示し、ダムは型式がFGと未記入とを除いたものを示す。

	区分	合計	ダム	堰	形式未記入
江戸時代以前竣工	既設	304	304	0	0
明治以降竣工	既設	2,373	2,346	19	8
	新設	78	78	0	0
	小計	2,451	2,424	19	8
総計	既設	2,677	2,650	19	8
	新設	78	78	0	0
	小計	2,755	2,728	19	8

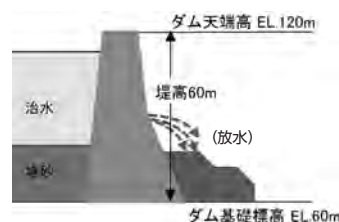
【出典：（一財）日本ダム協会ホームページから作成】

Q4 ダムと堰はどのように区分されているの？

- ▶ 河川法は、ダム、堰、水門、堤防などを「河川管理施設」とし、安全な構造のものでなければならぬと規定。
- ▶ さらに、ダムのうち堤高*が15m以上のものについては、「ダム」と定義して、水位・流量の観測や操作規定を定めることを義務付けるなど、特別に規定している。
- ▶ なお、一般財団法人日本ダム協会発行の「ダム年鑑」では、「原則として堤高15m以上のもの」をダムとしている。

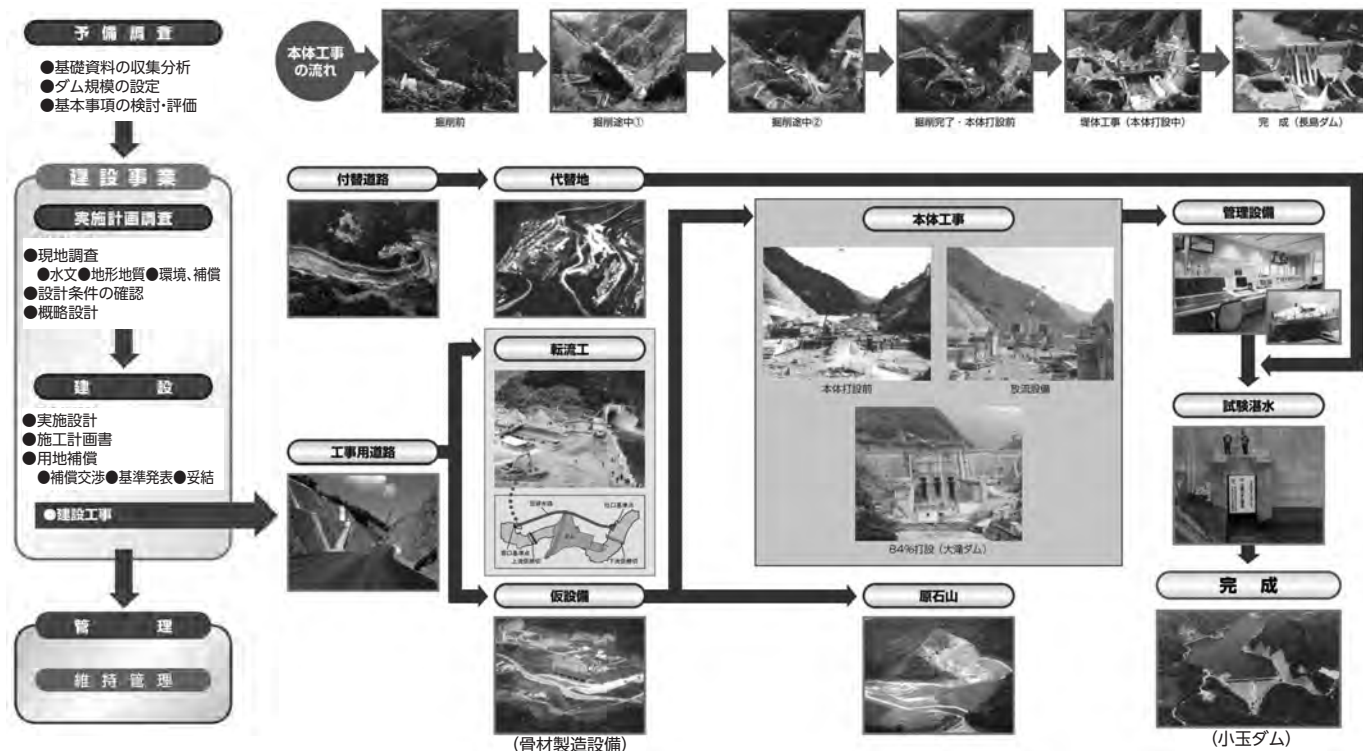
*堤高とは、基礎地盤から堤頂までの高さのことで、ダムの高さを示す。ダムによっては地下に隠れている堤体部分があり、見かけ上の高さよりも堤高が大きいこともある。

ダムの標準断面図（イメージ）



ダム建設はどのように行われているの？

●ダム事業は、企画・計画、建設事業、維持管理が行われるまで、規模等により異なるが10～20年の工期を要す。



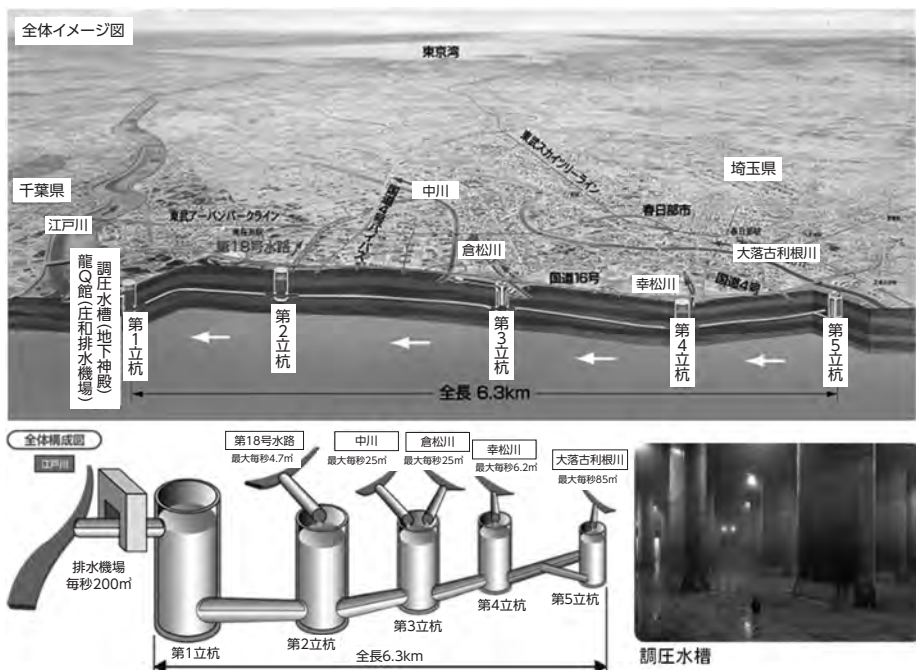
【出典：国土交通省ホームページ】

ダム建設は地上だけ？

●ダムの定義からダム建設は地上に限られる。

ただし、最近の全国的な豪雨に対しダムの治水機能には限界がある。一般的にダムは山間部に造られているが、都市部では地下を活用した治水が行われるようになってきた。

首都圏外郭放水路(通称防災地下神殿)は、あふれそうになった中小河川の水を地下に取り込み、地下50メートルを貫く総延長6.3kmのトンネルを通して江戸川に流す、世界最大級の地下放水路である。日本が世界に誇る最先端の土木技術を結集し、2006年6月に完成。毎年7回程度の洪水を安全に処理することで、住宅地等への浸水を軽減している。



【出典：国土交通省関東地方整備局江戸川河川事務所ホームページ】

これからは水循環を広くとらえ、渇水、洪水への対策とともに、ダムや地下施設の更なる利活用の推進が望まれる。

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27回目は特装部会員が製造する清掃車を紹介する。



第27回：清掃車

1. 清掃車とは

清掃車とは、し尿を汲取り運搬する「衛生車（バキュームカー）」、下水道・側溝や建設現場などの汚水や汚泥を吸引・運搬する「汚泥吸引車」・「強力吸引車」、下水道や各種プラントで洗浄作業を行う「高圧洗浄車」などを言う。なお、道路の汚れを洗浄吸引する「路面清掃車」も清掃車の仲間ですが紙面の関係で今回は割愛し、別の機会に紹介する。

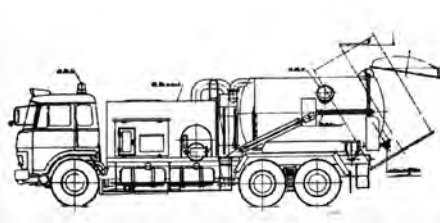
2. 清掃車の歴史

1953年（昭和28年）に日本で最初の衛生車（バキュームカー）が誕生し、日本の衛生環境が飛躍的に向上した。1960年（昭和35年）にはダンプ式丸型タンクを搭載した汚泥吸引車（バキュームダンパー）の誕生で水や汚泥の収集運搬が可能になり、吸引車が下水道や側溝の清掃など衛生環境の維持管理に使われるようになった。その後、1975年（昭和50年）にはブロウポンプを搭載した強力吸引車の登場により、吸引出来る距離や深さが大幅に向上し活躍の場が劇的に広がり、建設現場やプラントなどでの汚泥・粉じん吸引など幅広い分野で使用されるように至った。



（資料提供：(株)モリタエコノス）

1975 バキューム・コンベヤ AD-8800B （強力吸引車）



（資料提供：兼松エンジニアリング(株)）

品 名：バキューム・コンベヤ（超強力吸引作業車）
開発目的：吸引機をトラックシャーシへ本格的に架装する。
特 徴：作業エンジン搭載型。
型 式：AD-8800B
仕 様：風量43m³/min、真空圧-450mmHg
開発年月：1975年1月（昭和50年1月）
開 発 者：片岡忠一
販 売 者：大谷昌永
納 入 先：(株)高橋組殿
納入年月：1975年3月（昭和50年3月）
エピソード：特装車として受注した1号車（現在のパワープロベスター1号車）であり、車検受けの為に架装物バランスに大変苦労した。

3. 清掃車の種類と用途

- ① 衛生車 し尿の汲み取りや浄化槽の清掃に使用される。下水道の普及により減少しているが、今でも全国で2万台以上が稼働している。
- ② 汚泥吸引車 工場やプラントなどで発生した汚泥や汚水を吸引・運搬する。洪水災害などでは都市ガス管内に浸入した汚水を吸引することで早期復旧に貢献することもある。
- ③ 強力吸引車 一般的には下水道・側溝清掃の用途に使われる場合が多いが、製鉄所や発電所などの大型プラントでも大風量の強力吸引車が多く活躍している。洪水等の災害復旧現場でも使用される場合があり、福島第一原発では周辺がれきの吸引を行うことで初期の放射線量低減に貢献した。
- ④ 高圧洗浄車 下水道管の中を高圧水の噴射でノズルとホースが推進し、ホースリールでホースを巻取することで下水道管内面を洗浄する。洗浄後の汚泥や汚水は強力吸引車で吸引する。

4. 現代の清掃車

① 衛生車

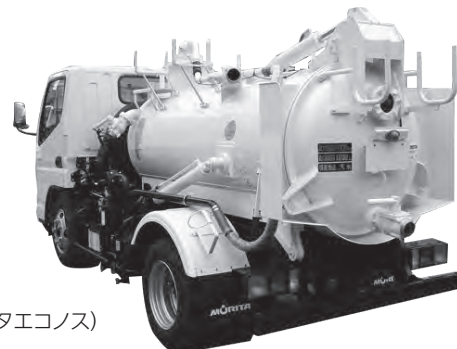
楕円タンクとその上部に横巻式ホースリールを搭載しているのが特徴。真空ポンプでタンク内部を減圧し、その圧力差で尿を吸引する。写真は最新型の衛生車。



(資料提供：(株)モリタエコノス)

② 汚泥吸引車

衛生車と同じ吸引システムにダンプ機能付回収タンクを搭載し、汚水や汚泥などの廃液吸引を得意。控えめな吸引力だがその低騒音性能により都市部での吸引作業で活躍。



(資料提供：(株)モリタエコノス)

③ 強力吸引車

ダンプ機能付回収タンクとそのタンク内を減圧する真空ポンプとを備え、汚水や汚泥を吸引・収集・運搬する車両。真空ポンプの種類や大きさにより特徴が異なる。水を封入水として使用する3葉ルーツブロワポンプが主流。その吸引風量は10～150m³/minと幅広いのが特徴です。近年では冬季の凍結に対応した水を必要としない空冷式ルーツブロワポンプ搭載車も現れるなど進化を続けている。同じく封入水を使用するスクリー式ポンプは低騒音で脈動が小さくよどみない吸引力が特徴。



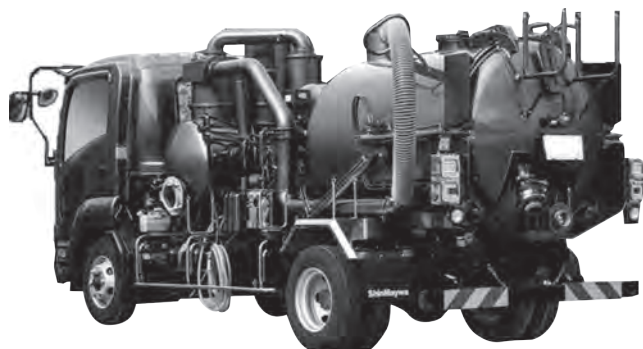
(資料提供：(株)加藤製作所)

④ 高圧洗浄車

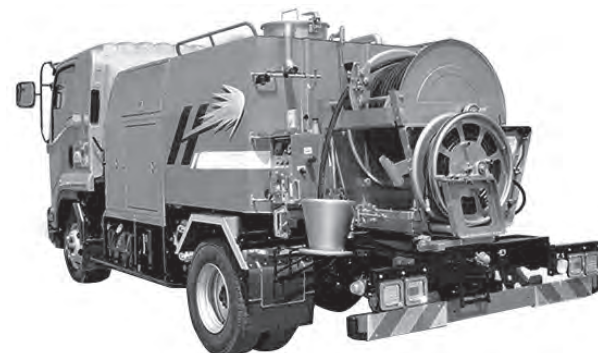
水タンクと高圧水ポンプ(プランジャーポンプ)とを搭載して20MPa以上の高圧水を発生。油圧巻取式ホースリールに巻付けた100mもの高圧ホースの先端に取付したノズルから200L/minの高圧水を噴射することで下水道管内を洗浄。また、ガンノズルから高圧水を噴射することで手動洗浄作業も行うことができる。



(資料提供：兼松エンジニアリング(株))



(資料提供：新明和工業(株))



(資料提供：(株)モリタエコノス)

5. 清掃車の年度別生産台数

年度	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
衛生車	902	855	918	997	914	952	974	864	942
汚泥吸引車	58	59	77	87	90	69	77	84	67
強力吸引車	252	277	398	419	437	518	511	486	471
高圧洗浄車	42	67	78	87	102	113	139	121	133

(台)

Member's Essay

COFFEE BREAK

トラック愛

須河車体(株) 技術部設計グループ ^{いわみ はるゆき} 岩見 晴之

私が子供の頃から好きな物はトラックです。しかし、何でもという訳ではなく、4t車より大きくて個性的な車だけ。買ってもらったミニカーはダンプカーやキャリアカー、消防車等の特装車ばかりでした。そして学校への道中で出会った、綺麗なカラーリングにメッキやステンレスで飾ったトラック — いわゆるデコトラに心を奪われ、それ以来続けているのがデコトラの撮影です。カメラを持って道端で待ち構えることから始まり、原付免許を取ってからはバイクでデコトラを追い掛けたり、デコトラが集まるイベントに行ったり。今も、週末には車で港やパーキングエリア等トラックが集まる所に出向いて撮影します。



消防車の写真撮影に出向く筆者

10年程前から、消防車の撮影もしています。きっかけは、消防車は古い車両が大事にされているのを知ったこと。かつて憧れた古い車型が今でも撮影できることが嬉しく、いろいろ調べて消防署を訪問しています。そして、車庫と一緒に並ぶスマートでカッコいい最新の消防車も魅力的で、同じ物が一つもないことも有って、すっかり消防車にもハマってしまったのです。消防署だけでなく、各地の防災訓練や消防イベントにも撮影に出掛けます。その先々で会う、同じ趣味の人達との交流もまた、楽しみの一つになっています。

もう一つの趣味がプラモデルです。写真の平ボデーは30年以上前に作った物ですが、市販の物をそのまま組み



様々な工夫をこらしたプラモデル

立てるのではなく、様々な工夫をこらしています。キャブを日野KFに改造。ボデーやバンパー、シート台等はプラ板で製作しています。メッキやステンレスの表現はアルミテープで、シワ無くすき間ができないように貼るのには苦労します。柔らかいプラ板で強度を保ちつつ、見栄えも考えて補強したり……挙げればキリがないほどです。もちろん現物でこういう車は製作できないので、プラモデルでガマンしています。

これからも写真にプラモデル、そして仕事で……と、トラックから離れることはないですね。

100kmへの挑戦

トヨタ車体(株) 製品企画 ZU ^{たに そういちろう} 谷 聡一郎

メタボ対策のために3年前から100kmウォーキングに挑戦しています。この大会は、愛知県内の醸造メーカーが新人教育の一貫として始めたもので今回で24回になります。コースは愛知県の碧南市をスタートし岡崎、蒲郡、豊橋市を折り返し、西尾市がゴールとなります。

土曜日の朝7時にスタートし日曜日の14時がゴール制限時間です。私は第21回大会から参加していますが、この大会でのウォーキングステッキの効果は痛感していました。しかし膝を痛めた後からステッキを使い始めたため、残念ながら66kmでタイムオーバー。この反省を踏まえ22回大会は準備万端で挑んだつもりでしたが、合羽の選択ミスに加え、なんと台風直撃の大会となりました。



深夜のチェックポイントにて

雨に濡れた衣服の重さ(+10kg)に負けてまたもや50kmでタイムオーバー。

3度目の挑戦となる23回大会では、クッションの効いたスニーカー、蒸れないウィンドブレーカー、雨に濡れても暖かいウールの登山ズボン、軽量折り畳みイスを奮発し、必要なものが全て前から出し入れできるように簡易リュックを前から背負った「ドラえもんスタイル」で挑みました。夜中の雨で衰えた気力を靴下、シャツを着替えてリフレッシュし、冷えた体はコンビニのおでんで温め、夜明けの観覧車に元気をもらい制限時間ギリギリで悲願のゴールにたどり着きました。



3度目の挑戦で念願のゴールを達成

今年の24回大会はスタッフとして参加しましたが、来年もこの大会には関わっていきたくと思っています。息子と親子での参加も夢見ておりますが、メタボ体型の解消はまだまだ長い道のりになりそうです。

ゴルフへの誘い

日本機械工業(株) 生産本部 まつもと あきら 松本 明

還暦を迎え、今更とは思いますが数年前からお客様とのコンペやラウンドへのお誘いが増え何とか100を切りたい90台で回りたいとの欲にかられている今日この頃です。

学校卒業と同時に、現在の会社に入社し、数年後、20代後半から30代にかけて同僚の誘いを受け初めてゴルフを始め、私自身、運動好きなのと重なり、クラブを揃えしばらくは夢中で練習場に通り数年が過ぎていました。仕事では設計業務の繁忙やプライベートでは結婚後、子供が二人できたこともあり、仕事と生活に追われゴルフどころではなくなっており、いつしかゴルフの“ゴ”の字も出なくなっており、ゴルフの誘いも無くなっていました。

時間が過ぎるのは想いのほか早く、あれから25年、久しぶりにお客様からラウンドするお誘いがあり、図々しくも、練習もせず、友人から古いクラブを譲り受け、シューズ、グローブ、ボールを揃えただけで参加したところ、思っていた以上に何とかラウンドすることができ、確か120を切り110台前半で回れたことを覚えています。25年以上のブランクのなか、もっとひどいスコアを予想し、お客様にご迷惑をかけるだろうと思っていましたが、当然、OBやワンペナ、4パットもありましたが、ゴルフの楽しさや難しさを思い出し、次のラウンドが楽しみに思えてきました。

されど、そこからがゴルフの難しさであり、止まっているボールが言うことを聞いてくれることもなく、ラウンドや練習を重ねても、なかなか100を切ることがむずかしく、最近ではコンスタントに90台で回るために、最新のやさしいクラブに頼ろうかとも思いはじめている今日この頃です。

最後になりますが、暑さもひと段落し、秋のスポーツシーズンを迎えゴルフ好きのみなさんも健康に注意され芝生の絨毯を歩く心地よさを存分に感じ取って下さい。



25年ぶりのゴルフを楽しむ筆者

住江織物(株)
車両営業部
さくもと ようすけ
作本 陽祐さん



我が社の



トヨタ自動車東日本(株)
総合企画部
ちば たくみ
千葉 巧さん



お客様にご満足
頂けた際は、嬉しく、
やりがいを感じます。

チームメンバーと課
題を解決した時に
喜びを感じます。

Q1 どんなお仕事ですか？

各種バス向けのシート生地やカーテン等の内装提案営業を担当しています。業務内容としては新しくバスを購入されるお客様へのインテリアコーディネート提案や各お客様へのオリジナル柄の作成、古くなったバスの内装リニューアルの提案などです。

Q2 仕事で楽しいときは

お客様のご要望に沿った内装材を納品できたときです。バス用内装材に関しては納期やコスト、生産ロット等の問題で、場合によってはお客様のご要望にお応えできないこともありますので、お客様にご満足頂けた際は嬉しいですし、やりがいを感じます。

Q3 仕事でつらいこと

突発的トラブルでお客様にご迷惑をおかけした際はとても辛いです。原因も様々で、自社ではどうしようもない原因の場合もあるのですが、事前に約束していたことが守れなかった時は責任を感じてしまいます。それ故にできるだけトラブルが起きない仕事の進め方を意識しています。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

イベント用のバスや特別な豪華仕様バス等の生産に関わったことです。オンリーワンのバスを作るために当社のデザインや特別仕様の内装材を提案し、完成したバスを見た瞬間は感慨深いものがありました。普段ではできない提案をすることで自分の知識も広がり良い経験となりました。

Q5 御社のPRをしてください！

住江織物は創業から130年以上も続くテキスタイルメーカーで、住宅、乗用車、鉄道車両、バスなど幅広い業界でインテリア商材をご採用頂いております。そういった実績から、幅広いご提案が可能ですので、内装に関することでしたら何なりと当社にご相談ください。よろしくお願い致します。

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社はトヨタグループでアクアやシエンタなどコンパクト車を中心に企画・開発から生産までを担う完成車メーカーです。私は会社の経営企画を担当する部にて、会議体事務局や決裁基準の運用管理を担当しています。

会社の意思決定のルールである決裁基準では、適切な運用に向けた対応や、定期的の基準見直しも行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

2年前に車体の構造設計から異動してきましたが、管理系職場という畑違いの業務に最初は戸惑いました。それでも試行錯誤しながらチームメンバーと議論を重ね課題を達成した時や、相手の困りごとを解決できたときに喜びを感じます。

Q3 仕事でつらいこと

決裁基準の見直しの際に、自分の確認不足により誤った内容で報告資料を作成してしまい、上司のみならず関係部署の方々にご迷惑をかけてしまいました。業務進行中の変化点の内容を整理して、アウトプットに誤りがないかを関係者と途中途中でコミュニケーションを取るよう心がけています。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

上司の問題解決力の凄さが印象に残っています。異動したばかりの頃、他部署からの相談で、既に基準に基づいて決裁された内容が、他の基準にも該当し審議が必要だったことが判明。対応に困り上司へ相談したところ、迅速に相手部署へ足を運び現状把握をし、役員含め関係者へ経緯や対応、再発防止策までを説明している姿がとても印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください！

当社は、企画・開発から生産まで一貫した取組みにより、ユニットから車両までクルマ全体をまとめる力を高めていくと共に、東北を中心とした地域の皆様と一体となったものづくりを通じて、世界一の競争力を持つ魅力あるコンパクト車をつくり、お客様にお届けしていきます。

2019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7.3%増と、2年ぶりの前年超え
- ・ 乗用・小型商用・軽の委託生産車及び非量産車ともに前年超えとなったため

② 非量産車

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比1.4%増と2年ぶりの前年超え
- ・ 特種車、バンが前年割れとなったものの、特装車、トラック、トレーラ、バスが前年超えとなったため

③ 特装車

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比13%増と2年ぶりに前年超え
- ・ 輸送系は同18.8%増、作業系は同13.5%増、輸出向けは同22.1%増

④ 特種車

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比20%減と2年ぶりに前年割れ
- ・ 緊急用は同56.5%減、車いす移動車は同14.2%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～9月の累計台数は、前年比0.1%増と3年連続で前年超え
- ・ 大型は同4.6%増、中型は同3.0%増、小型・軽は同7.0%減

⑥ バン

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比5.2%減と2年ぶりに前年割れ
- ・ バン(除く冷凍・保冷車)は同4.6%減、冷凍・保冷車は同6.3%減

⑦ トレーラ

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比15%増と2年ぶりに前年超え
- ・ 車種別では、コンテナが同25.2%増、平床・低床が同2.3%増、バンが同20.1%増、その他が同6.4%増

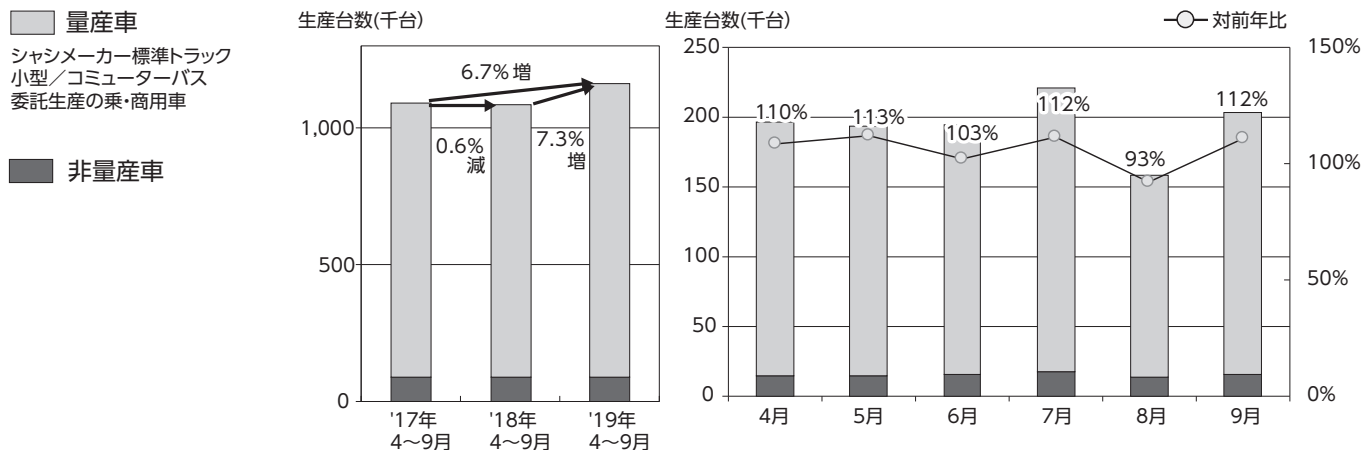
⑧ 大・中型バス

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比5.4%増と2年ぶりに前年超え
- ・ 観光が同5.8%増、自家用が同20.0%増、路線が同2.6%増

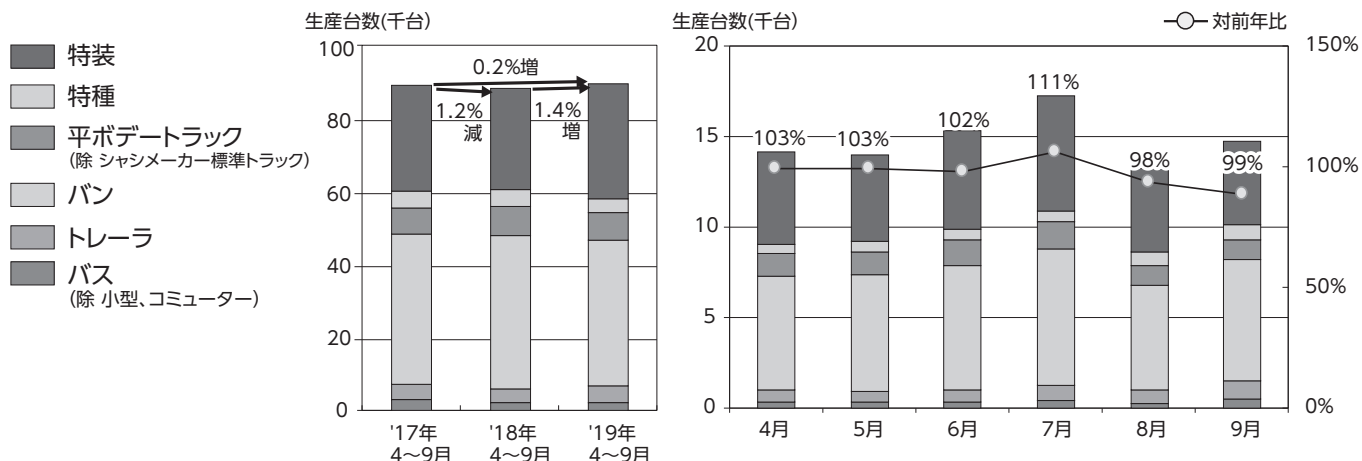
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比8.9%増と2年ぶりに前年超え
- ・ 国内向けは同8.7%増、輸出向けは同9.1%増

合計 (非量産車+量産車)

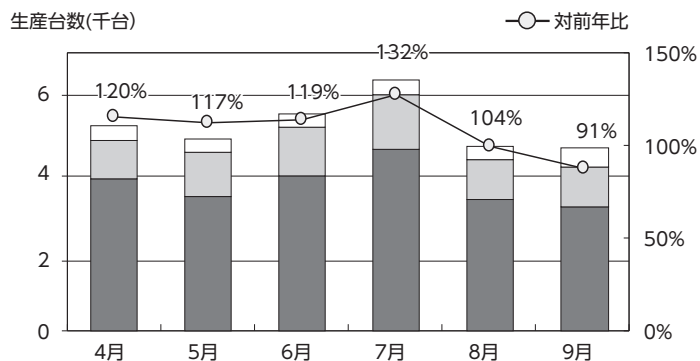
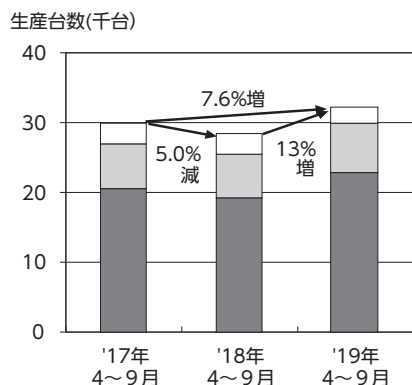


非量産車合計



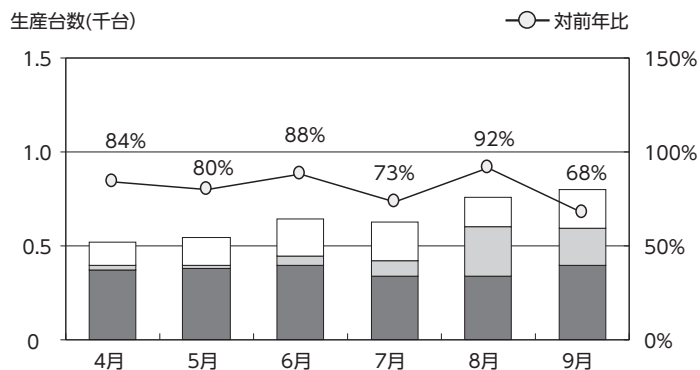
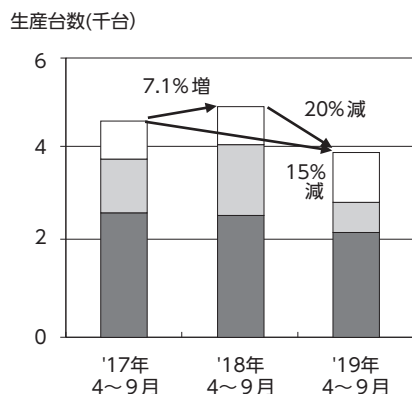
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系



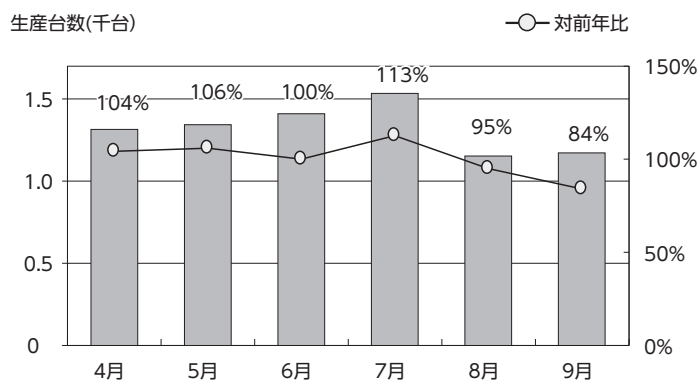
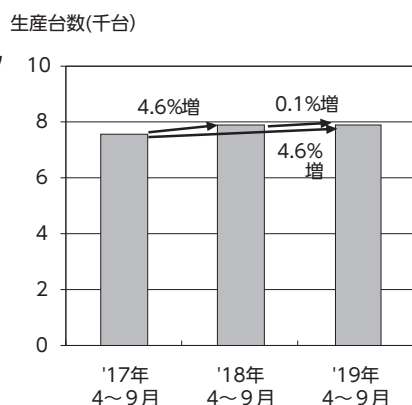
特種車

その他
 緊急用
 車いす移動車



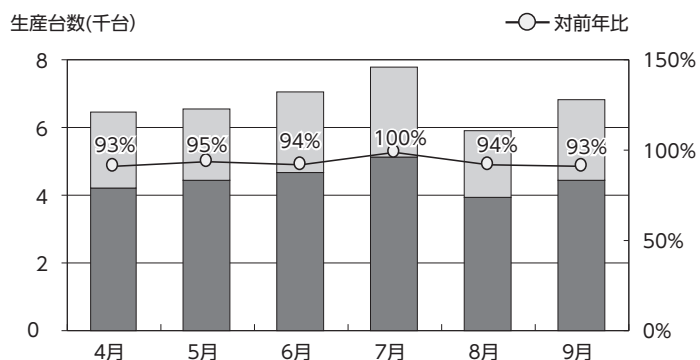
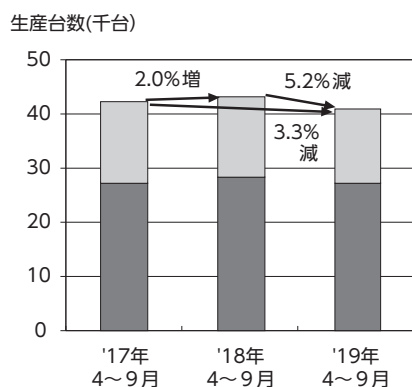
平ボデートラック

平ボデートラック
 (除 ジャシメーカー
標準トラック)



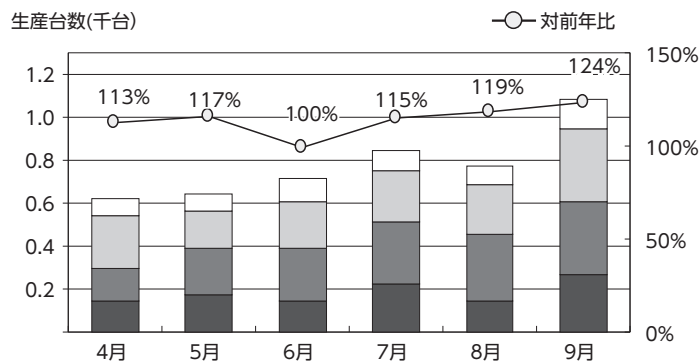
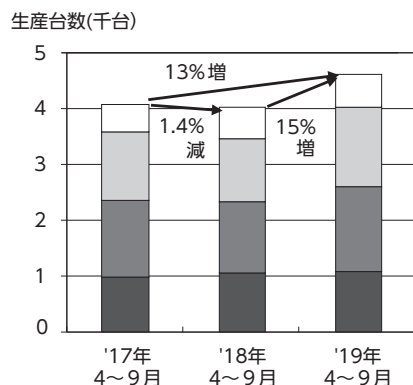
バン

冷凍・保冷車
 バン
 (除 冷凍・保冷車)



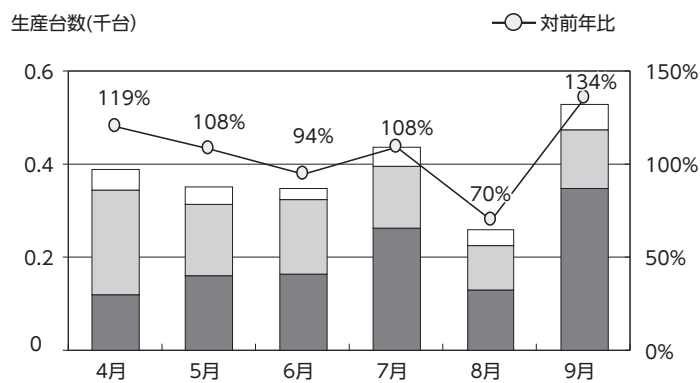
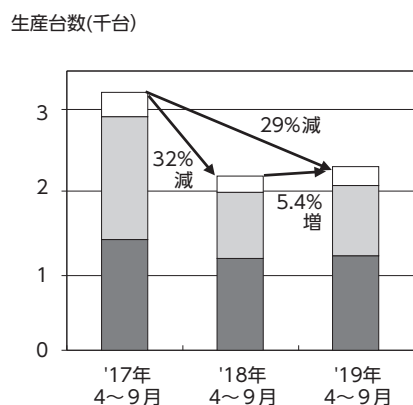
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床・低床



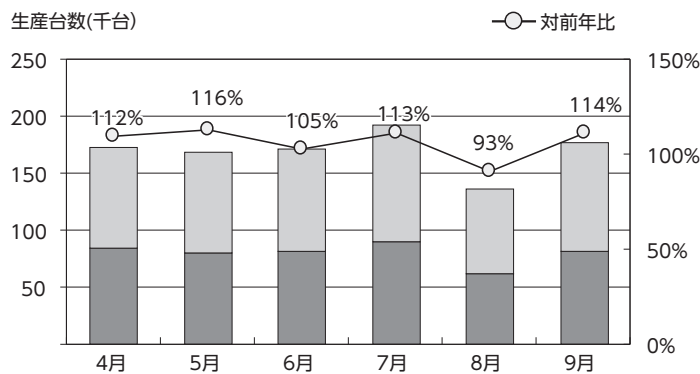
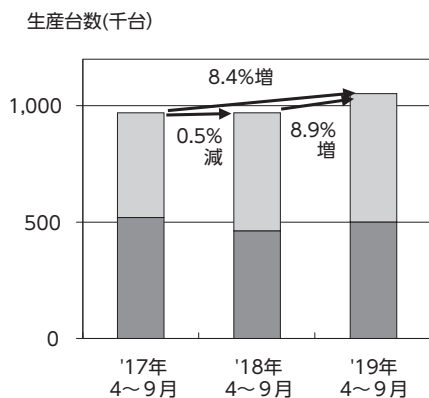
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線



小型車 (委託生産の乗・商用車)

- 輸出
- 国内



車体工業会会員生産台数の公表について

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

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





編集後記

第46回東京モーターショー2019が11月4日に閉幕した。今回は来年の東京オリンピック・パラリンピックの準備のため、東京ビッグサイト西展示棟、南展示棟、そして青海展示棟での開催となった。これまでの自動車業界に加え、他業種の参画を得て総勢192企業・団体に参加頂き、130万人の方が来場し、まさにフェスティバルであった。

当工業会はこれまで行ってきた会員様の合同展示を見送り、小間出展とさせていただいた。ここではモノづくりについて実感していただくため、会員様の生産工程紹介や会員様が制作した「働くくるま」のミニカー展示を中心に、会員様、当工業会活動をPRした。パンフレットの配布が約10,000部にのぼったことは出展場所に恵まれたこともあるが、多くの方がモノづくりに関心を抱いてくれたのではないと思う。

実車を展示できていなかったことに対して、「楽しみにしていたのに」「次回は展示してね」などの言葉を多くの方からかけていただいた。これは、モノづくりの集大成を現物でお客様にお示しすることがお客様の満足につながるものであることを示しているのだと思う。

本物がもつ迫力、現実の世界で「働くくるま」が果たしている役割、そして当工業会の活動を広く理解いただくためにも、東京モーターショーを含め、様々な場の活用は重要となる。

(吉田)

表紙写真について

特種部会 (株)アスカ・アイテック製 トンネル調査車

道路や鉄道トンネルの健全性を点検する検査測定車です。

「LED照明と高精細カメラを使用した画像計測」と「GPSと高密度レーザースキャナを使用したレーザ計測」を同時に行いトンネル内の3次元空間データを取得します。

計測走行は80km/h程度の速度まで可能なため通行止めや交通規制の必要がなく、効率の良い点検業務を実現しています。



お知らせ

* 2020年自動車工業団体 新春賀詞交歓会のご案内 *

◆日 時：2020年1月7日(火) 16:00～17:30

◆場 所：The Okura TOKYO
プレステージタワー1階「平安の間」

東京都港区虎ノ門2-10-4

TEL：03-3582-0111

◆参加費：1名につき10,000円

技術発表会のご案内

◆日 時：2020年1月16日(木) 14:30～16:45

◆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6件

<問い合わせ先> 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

WINTER 2019 冬

広告掲載会社

株式会社昭和……………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

2019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

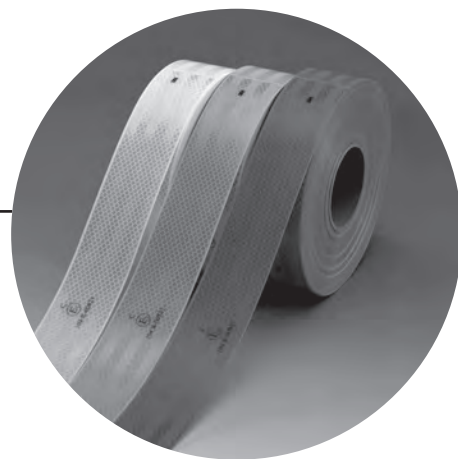
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

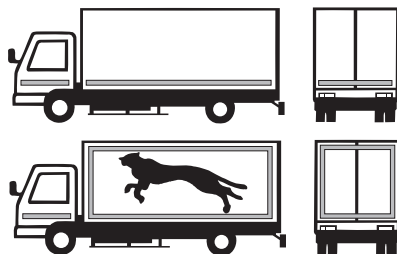
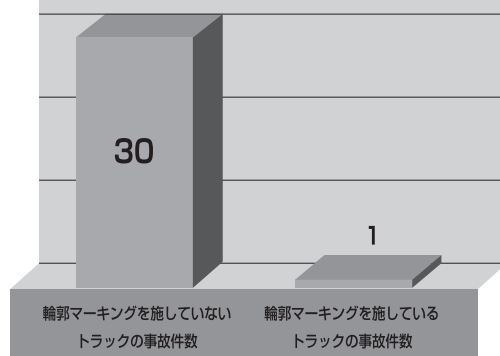
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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

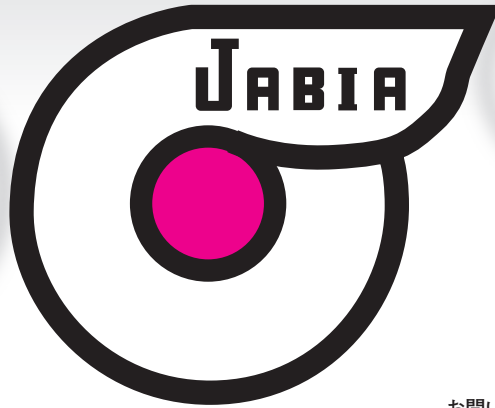
日本自動車車体工業会 団体PL保険制度

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。

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/>