

ロータストラックネット 第13回定時総会

澤田 征二

☆第一部 定時総会

団体の「定時総会」はこの組織の前年度の事業・決算・監査について報告し、今年度の事業・予算の計画を開示して出席者からの承認を得るセレモニー。そこで、この項では本誌との関係が大きく、興味ある活動に関する部分を中心に解説しておく。

*営業開発委員会

- ・ヤマトオートワークスとの関係構築
取引希望する会員数：35社 43拠点
- ・(株)花見台自動車の指定サービス工場契約が完了
指定工場数：64社
- ・ヒュンダイジャパン(株)の指定工場を再募集
新しく5社がエントリーし、85社に。



説明は福島委員長

*整備受託プロジェクト

- ・Kプロジェクト&Iプロジェクト
近物レックス(K)・茨城県貨物自動車運送(I)との整備受託について合同意見交換会を開催。整備受託企業 17社が参加。

*特命プロジェクト

『人材雇用についての調査・研究』

◎外国人採用の調査・研究

- ・人材採用に関する情報交換会
GIA 大橋校長 出席
- ・特命プロジェクト会議 GIA 大橋校長 同席
- ・ベトナム視察打合せ・・・の後
- ・2015年12月6日～12日 ベトナム訪問視察
特命プロジェクトリーダー：9名 添乗1名

- IBC ベトナム訪問 最近のベトナム事情について
- 共産党本部・ダナン人民委員会 表敬訪問



(中央は NGUYEN MAI HUONG 次長と金田団長)

- (株)ITM 日本語センター視察
- ハノイ工科大学・ダナン工科大学・ホーチミン工業大学・北カンナム職業訓練学校などの教育機関視察
- 在ベトナム日本国大使館・JETRO 事務所 表敬訪問
- ロジテムベトナム No2・日産工場・日野自動車サービスセンターなど日本企業の視察
・以上、けっこうレベルの高い内容
平成27年度「訪越団 視察報告書」配布済み。

- ◎ロータストラックネット奨学制度を創設。
新潟国際自動車大学校の学生に対する奨学制度

基本的なデータ・条件・技術・規制値・資源・コスト・そして招来の動力源予想についての項目をピックアップして、皆さんのビジネスに役立ててもらいたいと考えます。

☆第2部 基調講演

『次世代自動車と環境行政に係る取組』

京都大学 教授 塩路昌宏

*目次

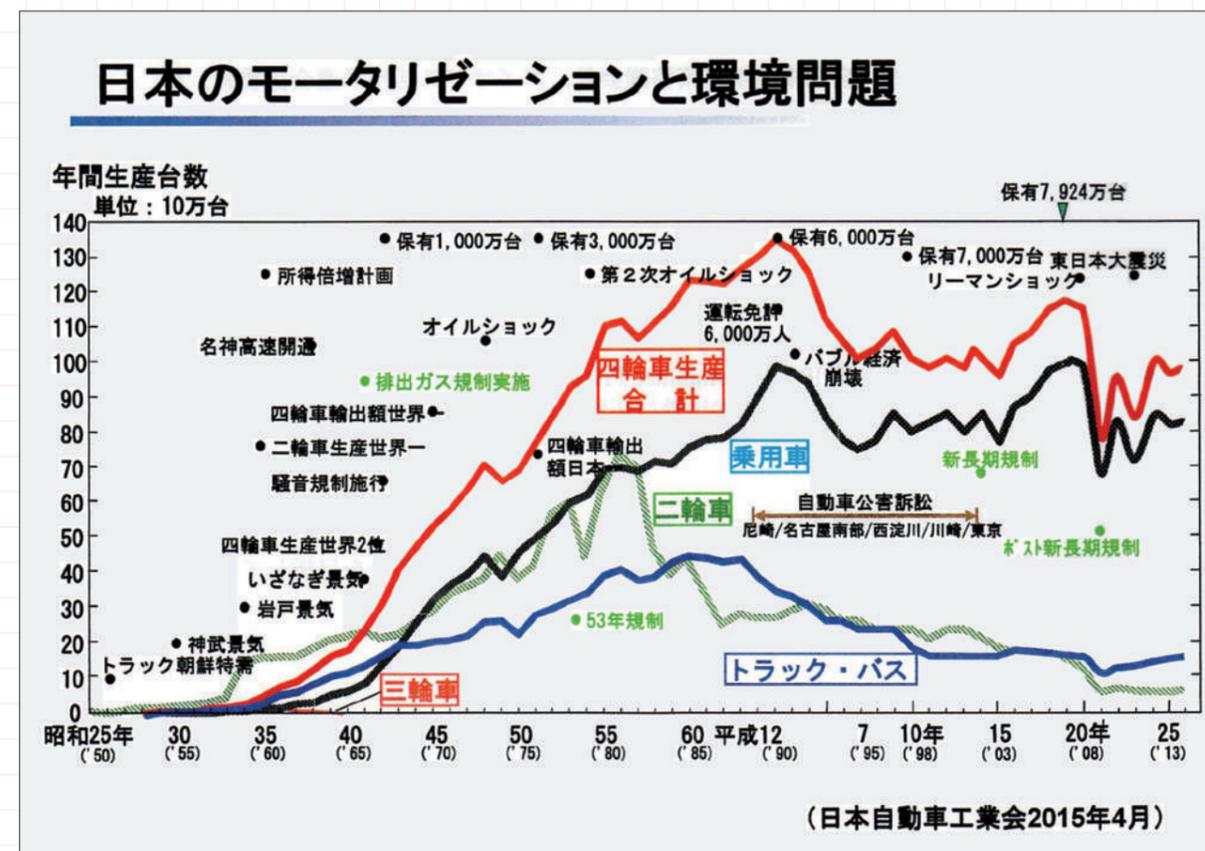
この講演は原本で60ページにも及ぶ資料を用いた非常にアカデミックなもので、この紙面ではとてもすべてを解説することが出来ない。(32ページの資料配布)

1. 自動車社会とトラックの普及
2. 排ガス規制の強化／燃費基準の策定
3. クリーンディーゼル技術の発展
4. 自動車用燃料
石油／天然ガス／代替燃料(BDF, GTL, ...)
5. 次世代トラック
天然ガス／ハイブリッド／電気／燃料電池
6. 大型車開発の展望
7. VW問題とその後：RDE規制／PEMS導入
8. OBD: OBD／OBD2／重量車のOBD3

環境変化に対しての規制対応を頭に入れておく必要がある。

*日本のモータリゼーションと環境問題

カーブは日本の経済発展を表していて、それに伴



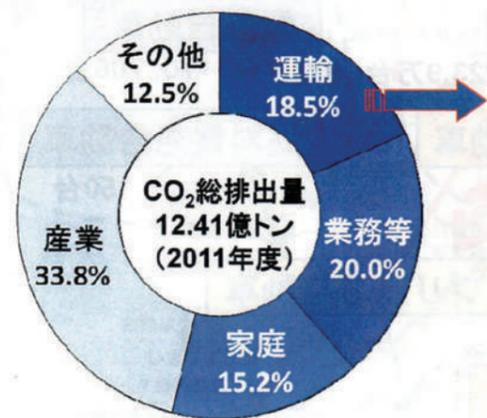
ロータストラックネット

*日本の運輸部門のCO₂排出量(2011年度)
日本国内全体のCO₂排出量に占める運輸部門とそ

の中のトラック関係の比率もチェックする。

日本の運輸部門のCO₂排出量(2011年度)

各部門の排出割合



分類	万トン	割合%
自動車	20,202	87.8
自家用乗用車	11,520	50.0
自家用貨物車	3,831	16.6
営業用貨物車	4,043	17.6
バス	446	1.9
タクシー	362	1.6
内航海運	1,059	4.6
航空	900	3.9
鉄道	860	3.7
合計	23,021	100.0

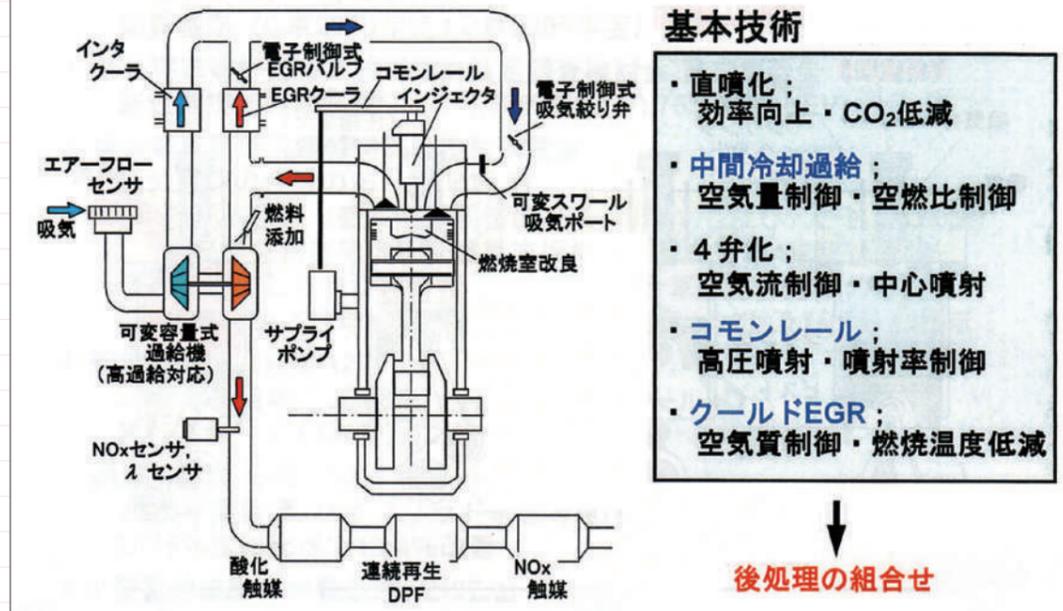
★わが国のトラックから排出されるCO₂は全体の排出量の6.3% (運輸18.5%×トラック34.2%)を占めている。

*ディーゼルエンジンの排ガス浄化装置

ディーゼルエンジンの排ガス浄化のターゲットは2つあって、「黒煙粒子」と「NOx」。そしてこの2つはトレードオフの関係にあらから、1つの対策で両方をクリアすることが出来ない。また、運行コストの面が

ら「燃費」もおろそかにできない。そこでこのような前工程・後工程に装置を取り付け、燃焼についても超高压噴射と燃焼制御の為の燃焼室の形状や超高速噴射制御など、高度な技術が投入されている。

ディーゼルエンジンの排ガス浄化技術



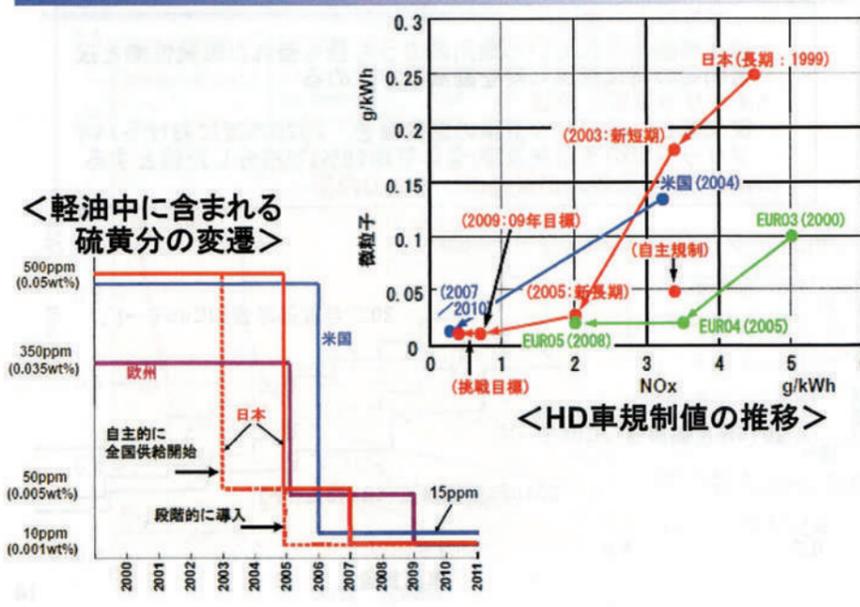
*ディーゼル重量車規制値と軽油中硫黄分の変遷

が示している。

運輸部門の中心となるディーゼルエンジンを積んだ重量車の規制値についてはエンジンだけでなく燃料の「軽油」にも規制を掛けなくては前に進まない。発展途上国で、最新規制対応の車両を輸入したが軽油のことまで知識がまわらずエンジンを壊したことも報告されている。

石原元東京都知事が黒煙の入ったペットボトルを振り回したインパクトが絶大だったことは規制値の推移(10年で十分の1)

ディーゼル重量車規制値と軽油中硫黄分の変遷

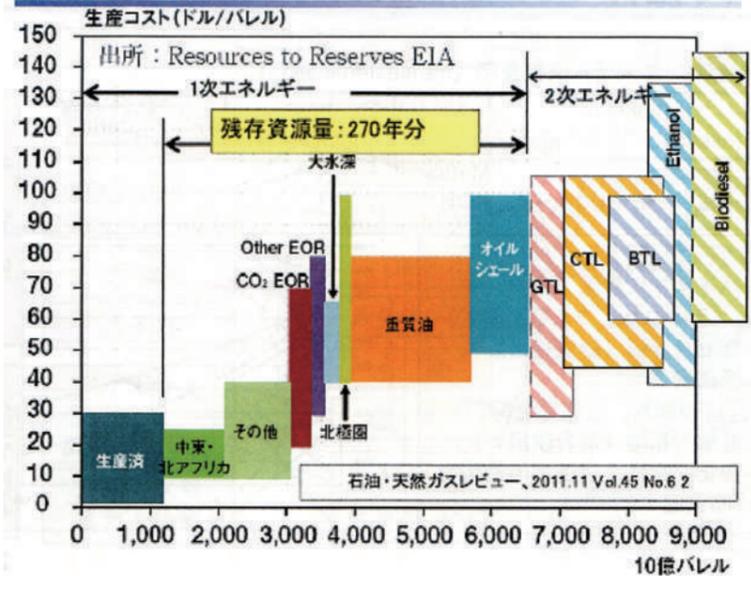


*資源と埋蔵量、コスト

一時、石油枯渇論が流布された。しかし、最近の石油探査や掘削技術の進化で石油埋蔵量は結構ある事が判ってきた。深海や北極圏などにあるし現在は放棄されている重質油やオイルシェールからも石油は取り出せる。そして、石炭、ガス等に手を加えて「石油」と同等なものを作る事も出来る(2次エネルギー)。グラフはそれらの埋蔵量と「石油」に加工した時のコストを表している。

つまり、今ある内燃機関(ガソリン・ディーゼルエンジン)を使い続ける事は出来るがその燃料価格は数倍になる事を覚悟しなければならないという事。

資源と埋蔵量、コスト



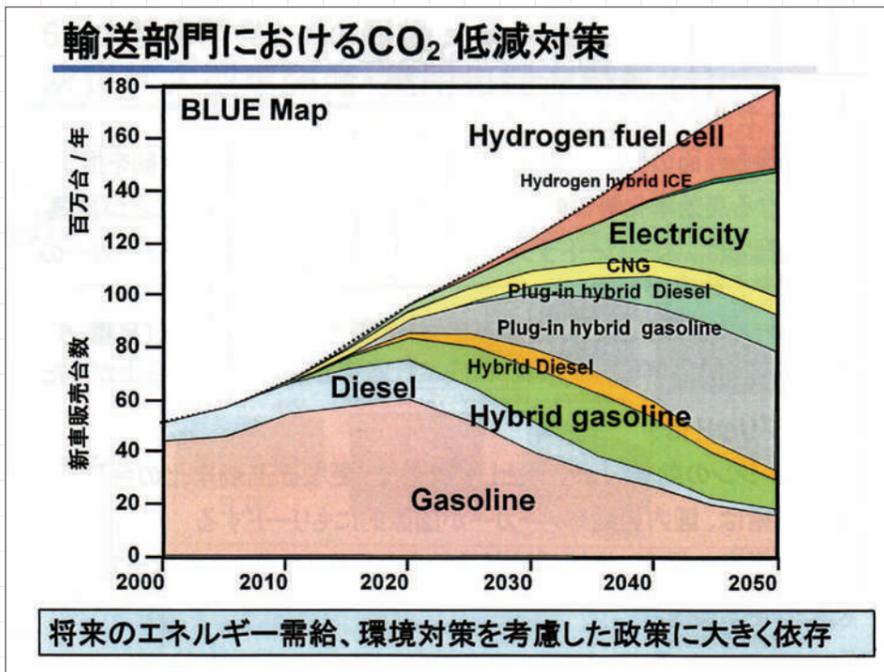
ロータストラックネット

*輸送部門におけるCO₂低減対策

現在、世界中で年間6500万台近くの車が販売されているがその内訳は大雑把に、ガソリン車:5000万台、ディーゼル車:1500万台。これから、ディーゼルも含めハイブリッド・プラグインハイブリッドシステムの車両がそのシェアを広げるだろう、また燃料が異なるCNGを使うもの、駆動を電気エネルギーで行う電気自動車・燃料電池車が出てくるだろうが、その時期と台数比率を推計したのがこのグラフ。

(先生は「このグラフの信頼性にあまり自信が有りませ

せん」とのコメントが有りました)



さんは東北大地震の経験者でもあり、この場でカンパを募ることになった。

*懇親会風景

先に述べたように、懇親会は自分のお腹(食べ物・酒)の為にあるのではなく、大事な自社のビジネスパフォーマンスであるから会員の皆さんは次々とグループを造り、バラして出来るだけ多くの会員とのコミュニケーション作りに励んでいた。



☆第3部 懇親会

*開会の挨拶は阿部副代表(経営強化担当)



全国展開する同業社組織にとって、会員同士は基本的にコンペティターである。しかし、全国を走り回る物流車両にとっては何処で故障しても、地元で世話になっている整備企業の「仲間」が対応してくれるのは心強い事になる。その為、このような全国の会員が集まる会合で一番大事なセレモニーは、この懇親会である。自社の抱える主要な運送企業が活動する範囲の会員企業とのコミュニケーションは欠かせない。

るのは心強い事になる。その為、このような全国の会員が集まる会合で一番大事なセレモニーは、この懇親会である。自社の抱える主要な運送企業が活動する範囲の会員企業とのコミュニケーションは欠かせない。

*この度の熊本地震の被害を受けた、会員:松尾自動車 松尾社長からの状況報告。この後カンパの実施。

大変大きな被害を出した「熊本地震」への関心は高く、熊本県で営業する松尾自動車から状況説明があり、皆が耳を傾けた。たまたま、司会の阿部

