

もっと走る もっと運ぶ もっと稼ぐ

FUSO TRUCK & BUS MAGAZINE

FEBRUARY 2015 [No.034]

2

[ユーザーレポート]

自動車からロケット部材まで
多彩な海陸一貫輸送 (株式会社フジトランス ライナー)

[経営改善講座]

「職場ミーティング」で取り上げるテーマとは

[特集] デジタコ最前線

クラウド対応の
次世代デジタコは
ココがすごい!

All for you



MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS CORPORATION

User Report

ユーザーレポート

成長のチカラ



愛知県名古屋市

株式会社フジトランス ライナー

ロケット部品や航空機の主翼をはじめ、自動車の海陸一貫輸送で圧倒的なシェアを誇る株式会社フジトランス コーポレーション。その一員として、幅広い分野の輸送を担っているのが、株式会社フジトランス ライナーである。

グループの事業を展開しながら、独自の顧客も開拓するなど、「物流のスペシャリスト集団」としてマルチな活躍をみせている。

代表取締役社長 山本 邦夫 氏

「和の精神を大切に。それが創業者からの言葉です」

法人名：株式会社フジトランス ライナー

本社：名古屋市港区潮見町 37-75

設立：昭和 37 年 12 月

代表取締役社長：山本邦夫

社員数：380 名

保有車両：151 台



経営のモットー

和

名古屋港を拠点に 多様な海陸一貫輸送を展開。

幅広い分野でニーズに応える、物流のスペシャリスト集団。

ロケットから野菜まで 幅広い輸送を海陸一貫で担う

国内の主要な貿易港である名古屋港。連日多くの船舶が入港し、貨物取扱量は最大級を誇る。この名古屋港を拠点として一般貨物や自動車、さらには航空機や宇宙ロケットなどの海陸一貫輸送を手がけるのが株式会社フジトランス コーポレーションである。そして株式会社フジトランス ライナーは同グループの一員として、主に港湾運送事業や陸上での輸送を担っている。

H2A ロケットを三菱重工の飛島工場から JAXA の基地である種子島まで輸送を請負っているほか、ボーイング 787 の主翼を三菱重工の大江工場から中部国際空港まで輸送している。また、三菱重工や三菱航空機が開発・製造を進める旅客機「MRJ（三菱リージョナルジェット）」の輸送も手がけることとなり、専用車両を既に導入している。

こうした超大型案件の輸送を手がけるかわら、商品車の輸送や自動車部品、建材や野菜まで、扱う貨物は実に多岐に及ぶ。

あらゆる複合輸送により、グループの連結の売り上げとして、2013 年度には 927 億円を計上した。



種子島宇宙センターへのロケット部材輸送



最新鋭航空機部材輸送



航空機部材など大型案件に対応した伸縮式特殊車両



回頭性向上のためリモコン操作でリヤタイヤを切ることができる

グループにおける事業のほか 独自の顧客を開拓

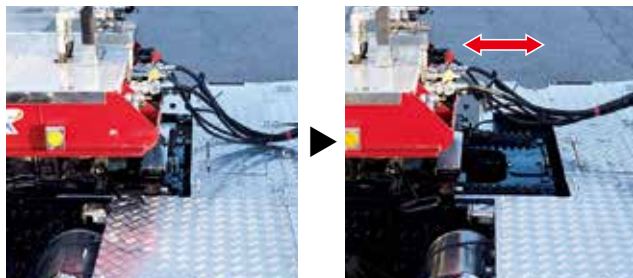
「身近なエリアならトラック輸送のみで間に合います。だからこそ船舶輸送は、長い距離がないとメリットがありません」

代表取締役社長 山本邦夫氏がそう語るように、現在では、数ある基本航路のなかでも、名古屋港と北海道の苫小牧港を結ぶ船舶輸送がグループの売り上げに大きく貢献している。例えば自動車部品などは、未加工の状態で北海道にあるメーカーの工場まで輸送し、加工済みの部品を再び苫小牧港から名古屋港まで海上輸送する。他にも新聞印刷用紙や北海道の野菜なども北海道から輸送する主力となっている。

こうした親会社の事業をおよそ85%請け負う一方で、独自の事業も積極的に展開。タンクトレーラによるコーンスターチの輸送や、興行イベントにおける舞台装置の輸送、自衛隊駐屯地までのカーゴ車の輸送などを手がけていることも、同社の大きな特徴となっている。



コーンスターチ輸送専用のタンクトレーラ



あらゆるトレーラに対応したスライドカブラー

自動車の海上輸送を変えた ヘッドレス輸送の導入



ヘッドレス輸送による荷降ろしの様子

親会社であるフジトランス コーポレーションは国内有数の自動車メーカーを荷主とし、これまでに多くの商品車の海上輸送を担ってきた“自動車輸送のパイオニア”としても知られる。自動車専用船を国内で初めて製造し、今なお自動車の海上輸送では圧倒的なシェアを誇る。

こうした商品車を運ぶ船の積み降ろし作業を行うため、フジトランス ライナーでは、トラック輸送を手がけるかわり、港湾運送事業の免許も取得。ドライバー自身が積み降ろしの港湾作業にも携わることができるようになった。トラック輸送の業者が港湾運送事業をも手がけることは珍しく、同業他社との大きなアドバンテージとなっている。

また、セミトレーラによるヘッドレス輸送にいち早く取り組んだのも同社だった。船にはセミトレーラを、港にはヘッドとなるトラクタを用意し、入港時にはトラクタによって積み降ろす。こうしたヘッドレス輸送により、それまで車両とともにフェリーに乗船していた乗務員の負担も大きく軽減できた上、車両の無駄な保有を防ぐメリットにもなった。実際、トレーラやセミトレーラなどジャンの保有台数が2,086台であるのに対し、トラクタの保有台数は当社119台、協力会社約250台に抑えられている。



確かな安全を実践するため 昨年、ISO39001を取得

「最も大切にしていることは、荷主さんからいただいた貨物を、いただいた時の品質のまま、安全を確保して迅速に届けるということです」

山本社長が語るこうした事業姿勢を実践する証として、これまでのGマークのみならず、国際規格「道路交通安全マネジメントシステム(ISO39001)」の認証を2014年に取得。道路交通安全(RTS)情報の共有を図り、交通事故に伴うリスク低減活動に力を入れている。

安全衛生推進部をつくり、安全指導管理者による指導を徹底。トラックには法定速度を厳守する旨のステッカーを貼り、なおかつドライバーの個人名もわかるようにした。

「ドライバーに言い聞かせているのは、会社のためではなく、自分のために安全を確保してほしいということ。自分とその家族のためにも、免許証を汚さないという心構えが大切なのです。こうした声かけによって、一人ひとりの意識も変わってきているように思います。

また、弊社の顧客はマナーやルールを徹底された大企業が多く、こうしたお客様からすれば、一人のミスが全員の評価にもつながります。自分勝手な行動は慎むように一人ひとりが意識できているのかもしれない」



トレーラを含め 2000 台以上もの整備を担う自社整備工場



一人ひとりの意識が高く、理想的なオフィス



ドライバー 諏訪田 修 氏
「弊社のドライバーは、狭いところでのテクニックに自信があります」

狭い船内で扱いやすい 三菱ふそう車両

保有する車両はトラックが119台のほか、10トン以上と未満の車両が、それぞれ20台と12台。中でも三菱ふそうの車両は特に評価が高いと、山本社長のほか、実際に三菱ふそうの車両を扱う乗務員の諏訪田修氏などは口を揃える。

「以前は他メーカーの車両に乗車していましたが、今の三菱ふそうさんの車両になってから、特に扱いやすさを感じています。力強さもありますし、ハンドルのキレも感じられます。我々の仕事は、狭い船内での取り回しが重要になるため、誰もが腕に磨きをかけているのですが、そうした皆の意見としても、ふそう車両は比較的人気がありますね」(諏訪田修氏)

ふそう情報

ユーザーとのつながり



東海ふそう 熱田支店
副支店長 営業第一課 課長
兼 営業第二課 課長
荒尾 裕

品質の高い輸送への こだわりを強く感じております

フジトランス ライナーさんの、安全輸送と輸送品質への真摯な想いは、とても素晴らしいと実感しております。車両の配備や顧客ニーズに応える車両づくりなどにも、そうしたこだわりが感じられます。時代の波によって各メーカーの大型トラックがダウンサイジングしている中で、未だに 12000CC を維持している私どもの車両も高く評価いただきました。

また、あらゆるトレーラにも連結できるスライドカブラーを採用した汎用性の高い弊社トラックも積極的にご導入いただいております。自社で整備工場を抱えていらっしゃることもあり、ふそう車両について熟知されているという印象です。

東海ふそう

熱田支店

名古屋市熱田区神宮4-3-40

☎ 052-681-7231

(9:00~17:30)



【東海ふそう】名古屋市南区星崎2-96

☎ 052-823-0211 (9:00~17:30)



三菱ふそうユーザー様の声は Web「OWNERSVOICE」でもご覧いただけます。

➡ <http://fusoeco.com/voice/>

【小型トラック・バス編】

エンジンオイルフィルターの交換方法



車両のコンディションを
ベストに保つため、
交換時期をお守りください！

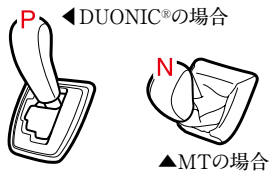
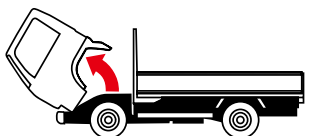


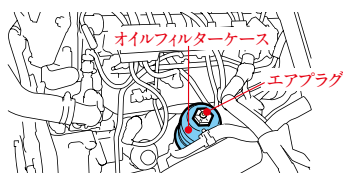
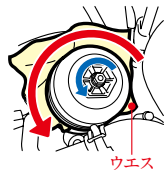
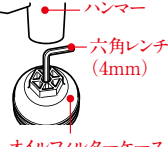
新型のキャンター、ローザでは、
交換可能なグリーンフィルターを採用しています。
これにより、交換サイクルの大幅な延長やメンテナンスの容易化、
整備コストの削減を実現しました。
同時に、廃棄物の低減や金属、接着剤の不使用により環境への負荷も抑えています。

エンジンオイルフィルターの交換サイクル

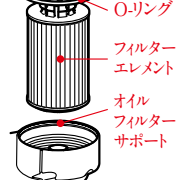
15年型キャンター ▶ 約40,000kmまたは1年ごと
15年型ローザ ▶ 約40,000kmまたは1年ごと

交換時の注意点

- 1 駐車ブレーキが確実に効いていることを確認します。
- 2 タイヤに輪止めをかけます。
- 3 エンジンオイルの温度が約40℃になるまで暖機運転をし、エンジンを停止します。(オイルが0℃付近から40℃程度に上がるのにアイドリング回転で約20分かかります。)
- 4 ギヤシフトレバーが「P」またはニュートラルになっていることを確認します。

※DUONIC®はDaimler AGの登録商標です。
- 5 キャブを上げます。キャブチルトできない車はエンジン点検口を開けます。


- 6 エレメント交換前に、ゴミが入らないようオイルフィルターケース周りを清掃します。

- 7 オイルフィルターケースを左に回し、(約2.5回転)緩めます。
- 8 オイルフィルターケースのエアプラグを取出します。
※プラグを外した後、オイルフィルターケース内のオイル排出のために、5分以上待ちます。
- 9 オイルフィルターケースを左に回して取り外します。
※オイルがたれないように、ウエスを添えます。

- 10 エレメントを取り外します。
※固くて取り外せない場合は、エアプラグの穴に六角レンチなどを挿入し、ハンマーなどで軽くたたきます。(傷付けないように注意)


- 11 オイルフィルターサポートのOリング当たり面、オイルフィルターケースのOリング溝を清掃します。
- 12 Oリングにエンジンオイルを薄く塗り、ケースのOリングを新品に交換します。

- 13 穴部を下にして、新品のエレメントを取り付けます。
- 14 新品のエアプラグを、オイルフィルターケースに締め付けます。

- 15 オイルフィルターケースを締め付けます。
- 16 エンジンを始動し、水温計が8目盛り(インジケータ中央)程度になるまで暖機運転をします。
- 17 エンジンを停止し、15分以上おいてからエンジンオイルの量を確認します。
- 18 オイルフィルターやドレインプラグからオイルが漏れていないことを確認します。



ご注意!

- 排気管などにエンジンオイルをこぼさないでください。火災を起こす恐れがあります。
 - 走行直後はオイルフィルターの交換をしないでください。やけどをする恐れがあります。
 - エレメント交換の際、周囲部品のエッジなどに気をつけてください。
 - 樹脂製のオイルフィルターケースやエアプラグ及びOリング等過剰な締め付けによって破損することがあります。規定のトルクでの作業をお願いします。
- 詳しくは取扱説明書をご確認の上、点検、交換を行ってください。

エレメント廃却時は、地方自治体の条例に従って処理してください。
処理が難しい場合は、三菱ふそうサービス工場にご相談ください。

点検・整備についてご不明点などございましたら、お近くの三菱ふそうサービス工場にお問い合わせください。



儲かる経営体質への改善 ⑩ < 人材マネジメント編 IV >

前回は、経営改善を実践していく（ドライバーが定着する）組織にするための「人づくりの小集団活動」におけるスタートとして、「職場ミーティング」の立ち上げ方についてご説明しました。今回は、次のステップとして「職場ミーティング」のテーマをどのように設定したら業務の改善を積極的に担う“人づくり”のうえで効果的であるかを解説します。

「職場ミーティング」のテーマ設定 ～職場に規律をもたらし「基準行動」の浸透～

【マンガ版】
今月の悩みごと

急逝した父のあとを継ぎ、ABC運輸の社長となった長男の太郎。早速、ドライバーが次々と辞めていく事態に直面し、魅力ある会社づくりを目指して“小集団活動”に取り組み始める。まずは「職場ミーティング」を立ち上げ、社員たちの仕事への意欲を引き出そうとしたのだが、一向に士気が上がる気配は見られなかった……。



1. 業務面のテーマには50%の時間を使う

前号でご紹介した職場ミーティング立ち上げの取り組みを通じ、現場のメンバーと会社との信頼関係が改善し、一部のメンバーには「自分たちも経営改善に参加しなければ」という意識が芽生えてきます。この段階に進んでようやく、当初の職場ミーティングの主旨(=明るく働きたいのある職場づくり)に沿った展開が可能になってきます。

職場ミーティングの次の段階では、テーマにいいよ業務面の話も含めていきます。取り上げる項目は、燃費改善や事故防止などドライ

バーの関心が高いものがよいでしょう。身近でかつ悩んでいる事項について、どうすればよいかというテーマにします。

ドライバー層のグループ(小集団)ごとにミーティングを進めたほうが良いと判断できるならば、グループごとの開催にしてもかまいません。但し、このテーマについて話し合うのは、1か月の会合時間の50%にします。あとの50%は「基準行動」の浸透の時間にすることがポイントになります。

2. 残りの50%は「基準行動」の浸透に費やす

組織が円滑かつ効率的に運用されるためには、最低限守るべき基本があります。「ドライバーになる人は組織に属したくない人」と決めてつけてしまい、「あいさつ」や「報告」など、基本的な項目の指導をおろそかにしてしまう事業者が多いのですが、それでは人材が定着する組織づくりはできません。ドライバー一人ひとり本来とても自律的であり、気づけば行動を起こし、周囲に波及させる力を備えています。これを引き出せるかどうか、人材が定着する組織づくりの重要な点なのです。その入口は難しいことではありません。人が人として守るべき「基準行動」を浸透させ、組織の環境を整備することにあります。

■「基準行動」を浸透させる意義

- ① 個人個人が活かされるために、意思疎通・信頼関係をつくる。
- ② 業務改善の根本は改新する力にある。改新する力は個々が自己の生活を見直し、より正しいものに改善して行く力に源泉がある。
- ③ 管理の根本は、1)個人が生活行動を律し切れること、2)家庭に応援してもらえ、3)常に行動見本を示し、部下や後輩を指導できることの3点にある。

■「基準行動」を浸透させるための実践項目

項目	理解と実践のポイント
朝起き(目覚め)	時間が不規則なドライバーにとって、充実した一日は朝の起き方から。眠りとは深さであり、長さではないこと。時間管理の基本であること。人の上に立つ基本が自己管理にあること、など
挨拶(あいさつ)	あいさつは環境を支配する。形を正し、心をつくっていくこと。心を開いて、相手にせまっていくことの意味と大切さ、など
認識即行動	能力発揮の原則の一つが「気づく」こと、行動を起こすこと。即行力をつけるための訓練とは、など
報告	報告をすること、報告を受けることのポイント。日報の重要性と活かし方、など
約束	約束を守るの意味、自分自身への決め事=目標を持つことの意義、など
計画	計画の手順: 目的⇒準備⇒手順⇒方法⇒後始末、など
整理・整頓・清掃	整理とは、整頓とは、清掃とは、3Sや5Sの意義、など

3. 職場ミーティングで「基準行動」に取り組む

「明るく楽しい職場、働きがいややりがいのある職場づくり」にみんなで行き届くうえで、なぜ「基準行動」が必要なのか、「基準行動」が欠けている職場はどうなるかをよく理解、確認し合ったうえで、職場ミーティングで実行目標を設定します。1か月に1項目ずつ目標設定していくとよいでしょう。例えば、「あいさつ運動」「ハイ運動」「ありがとう運

動」「整理整頓運動」「報告徹底」など、1か月間みんなで努力する行動目標とします。目標設定にあたっては、決して幹部やリーダーの押し付けにならず、みんなが必要を感じ、みんなの総意で目標が設定されるよう、幹部やリーダーが導くことが鍵になります。

4. 幹部やリーダーの実行度合いが鍵

職場ミーティングを通じ、全員が「基準行動」の実行努力を行うことになるので、当然、幹部やリーダーにはいっそう強い実行度合いが求められます。幹部やリーダーが後ろ指を指されるようならば現場の末端まで浸透しないことを肝に命じておかなくてはなりません。メンバーの取り組み不足は自己の反映と受けとめ、自己の実践を強化す

るとともに、メンバーに対する指示徹底を図ります。

ドライバーの行動と心の組織化は、組織化の中で最も難しいのですが、これをリードする幹部とリーダーのあり方＝「基準行動」が鍵を握っています。

東野正彦氏 ● PROFILE ●

(株)創造経営センター取締役、コンサルティング事業部長。全国各地のトラック運送業の経営診断・指導に携わり、トラック協会のセミナーなどの講師も務める。「トラック環境経営」「トラック経営革新」など著書多数。

経営のお悩みを
お寄せください!

「東野正彦氏のよく効く経営改善講座」では、運送事業にかかわる経営のお悩みを受け付け、本講座に反映させていきたいと考えています。

FUSO TRUCK & BUS MAGAZINE事務局宛にメールまたはFAXでお寄せください。

採用された方には、三菱ふそうオリジナルキャンターダイキャストモデルをプレゼントいたします。



1/43スケール
(全長約135mm)

クラウド化で劇的に変化する次世代デジタコ

リアルタイム情報を活かして 利益向上につなげる

インターネット技術の進展によるクラウド環境を利用し、運行管理や作業情報などをリアルタイムに管理・分析できる、いわゆる次世代デジタルタコグラフ(デジタコ)が注目を集めています。その活用効果に期待し、導入する企業も年々増えつつあり、国交省もまた、次世代デジタコの普及促進に向けたロードマップを描いています。次世代デジタコには何ができ、その活用によって事業者やドライバーにどのようなメリットがもたらされるようになるのかを探ってみました。

業務の効率化、コスト削減を図りながら 付加価値の高いサービスを提供するために 必要なクラウド型運行支援システム

燃料費の高騰やドライバー不足など、運送事業を取り巻く環境はますます厳しさを増しています。一方、法的な規制も含め、安全運転や事故防止の観点からドライバーの運行管理の徹底、労務管理の適正化が強く求められています。さらには、顧客のニーズが高度化・多様化するなかで、それに対するきめ細やかなサービス対応も求められています。

運送事業者にとって、業務の効率化やコストの削減を図りながら顧客にとって付加価値の高いサービスを提供していくことが大きな経営課題となっています。

そうした課題を解決していく手段として注目されているのが、次世代デジタコであり、それを用いたクラウド型の運行支援システムなのです。

クラウド化って、要するにどういうこと？

「クラウド」という言葉を最近よく耳にしますが、説明するとなると意外に戸惑う方も多いはず。たとえば、パソコンのワープロや表計算などのアプリケーションソフトは従来、使用する各パソコンにインストールして利用していました。これをインターネットに接続して利用するしくみが「クラウド」です。

つまり、クラウドに対応した次世代デジタコでは、会社のパソコンにデジタコ用のソフトをインストールする必要がありません。さらに、車両の運行データはすべてリアルタイムに送信されるのでメモリーカードも不要。送られてきたデータはいつでもインターネットを通じパソコンから入手できます。

導入メリット例

運送事業者のニーズ

- 車両の位置情報を管理したい
 - 効率のよい配送計画を作成したい
 - 車両情報の管理をしたい
 - 運転日報の作成を簡単にしたい
 - 積荷の温度管理をしたい
- など

運行管理上のメリット

- 常に車両の正確な運行状況が把握でき、緊急要請にも対応しやすくなる
- 配送計画を簡単に作成・送信でき、適正な配送ルートで効率よく配送できる
- 全営業所がネットワーク接続され、すべての配車状況がわかるようになり迅速かつ効率的な配車が可能に
- 配送データを任意の形式で自動出力でき、業務の効率アップ・スピードアップが図れる
- データ活用による安全運転・省燃費運転指導の効率アップ
- 携帯電話を使わずにドライバーへの連絡ができるため、連絡時の安全性がアップ
- データに基づく労務管理の正確化

ドライバーにとってのメリット

- 運転日報が簡単に作成できる
- 位置情報記録により到着などの定期報告が不要に
- 運転評価の基準化が行え、公平に評価される
- 急加速、急減速、速度超過などをリアルタイムで警告し、省燃費走行をサポート

新しい機能を追加した次世代デジタコ

従来デジタコからの追加機能(主なもの)

想定される法定基本機能

- 瞬間加速度、燃費等の計測・記録と運転支援機能
- ドライブレコーダーとの連携
- IC運転免許証の認証、運転者単位での運行管理の徹底

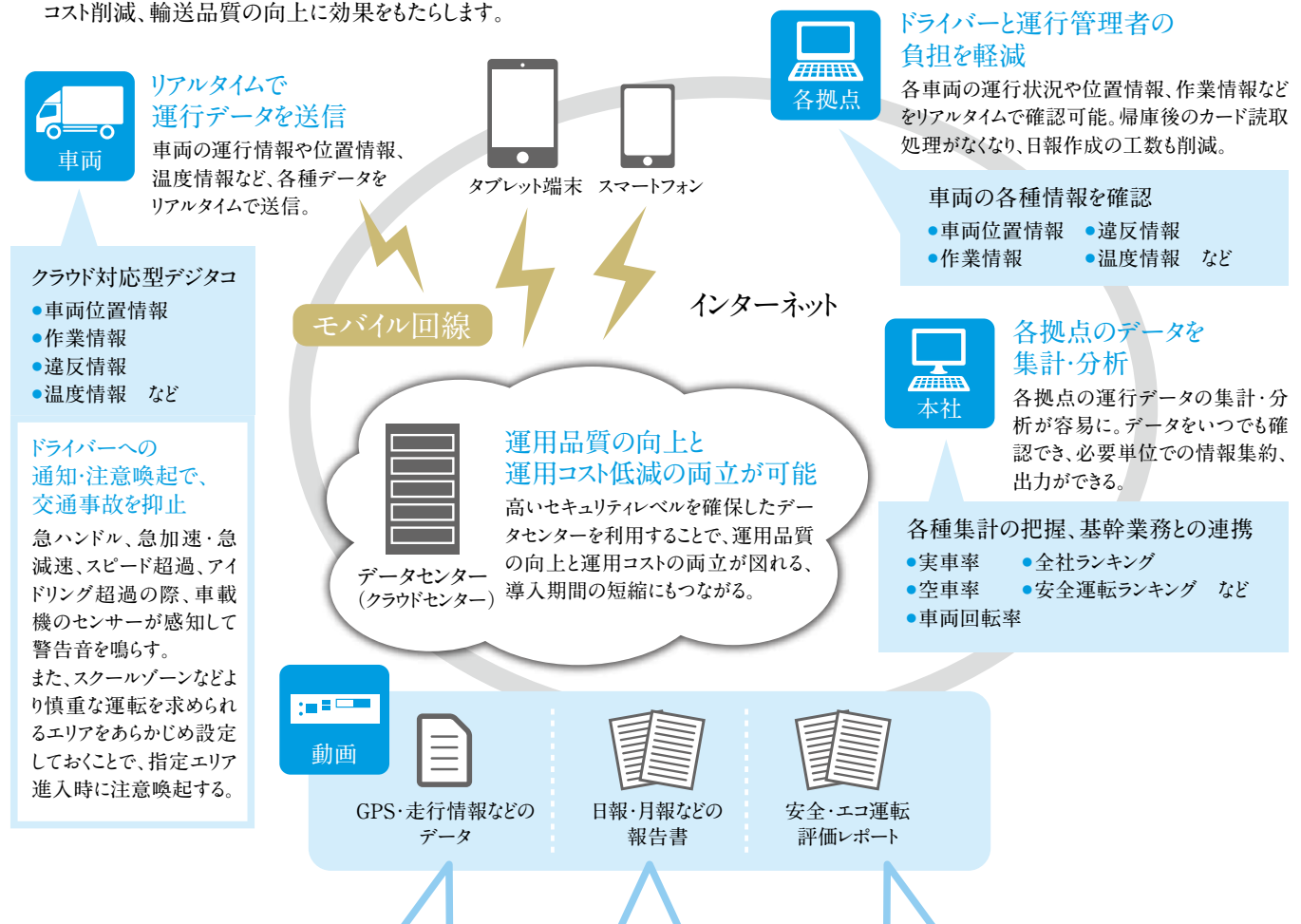
普及が期待される安全機能(オプション)

- 遠隔地でのリアルタイム運行管理・支援
- センサーやASVとの連携で急な疾患や居眠りを検知し自動ブレーキ、自動通報
- 実効性の高いIT点呼、アルコールチェック
- 健康・体調管理／増進(食事・運動・睡眠管理サポート)
- 健康診断や適正診断データの一元管理、フォローアップ
- ビックデータを活用した対策分析、事業者評価制

ビックデータによるマーケティング、荷受・配達の効率化、各種機能の一元化

クラウド型運行支援サービスの運用イメージ

次世代デジタコを利用したクラウド型運行支援サービスは、リアルタイムに各車両の運行状況が把握できるとともに、収集したデータの活用などによって効率的な配車や安全運転、コスト削減、輸送品質の向上に効果をもたらします。



運転状況が見える化

GPS、ドラレコ、デジタコの3つの機能が一体となった車載機(次世代デジタコ)が、モバイル回線でクラウドサーバーに通信することで車両の運行状況がリアルタイムで把握できる。

把握可能な情報

- 車両ごと、ドライバーごとの運転実績(走行ルート、走行距離、出発時刻・地点、到着時刻・地点など)
- 急ハンドル、急加速・急減速、スピード超過、アイドリング時間超過などのイベント情報(運転関連情報)

ドライバーの運転日報作成を簡素化

クラウドセンターに収集されたデータを使って、運転日報・週報・月報・年報などを自動的に作成できるため、管理者だけでなくドライバーの業務負担も軽減できる。

評価レポートや動画を活用したドライバーの安全運転・エコ運転意識の向上

クラウドセンターに収集されたデータにより自動作成された評価レポートを用いて運転傾向を分析、安全運転・エコ運転の指導に役立てることができる。また、収集した動画を安全運転教育のコンテンツとして利用することもできる。



車両総重量7トン以上、
最大積載量4トン以上が
対象に!

4月から運行記録計の 装着義務が拡大されます

事業用トラックの運行記録計の装着義務付け対象は、これまで「車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上」の大型車でした。しかし、営業車による死亡事故や重軽傷事故が多発していること、また、中型車で長距離・長時間輸送が比較的多いことなどから、この4月1日から対象が「車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上」に拡大されます。

》当面は新車のみの義務付け

国土交通省は、平成23年11月に「トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象の拡大のための検討会」を立ち上げ、装着義務付け対象の拡大とデジタコの装着義務化について検討を重ねてきました。その結果、義務付けの対象範囲を「車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上」まで拡大することとなりました(平成27年4月1日施行)。

当面は、新車として購入し、平成27年4月1日以降に新規登録を受ける車両に限られますが、29年4月1日からは対象範囲のすべての車両に運行記録計の装着が義務付けられることとなります。

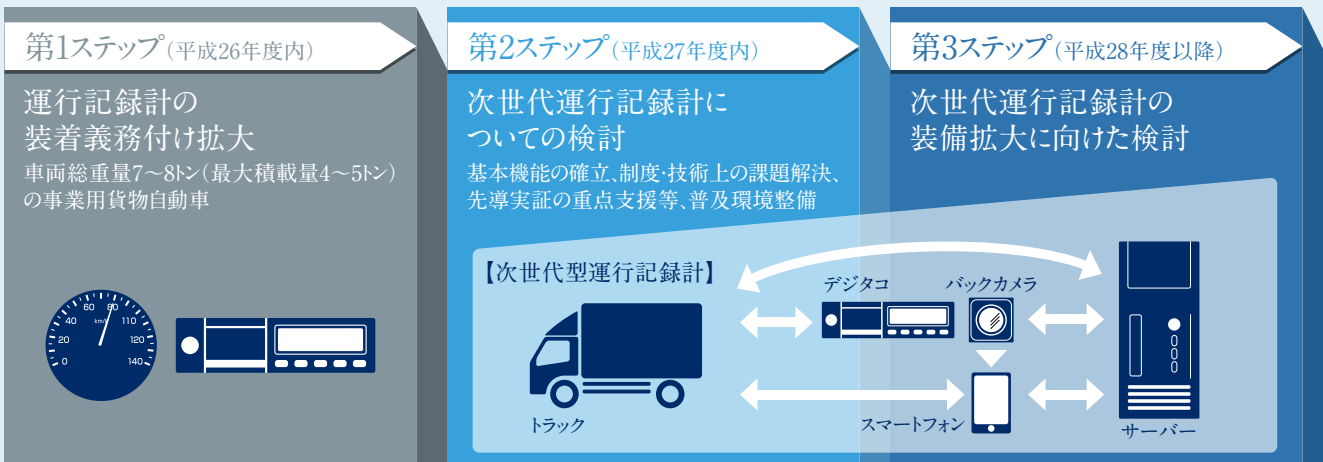
》次世代型運行記録計の実用化、普及を加速

車両重量8トン以上の大型車に対しては、ここ数年さまざまな規制が強化されるとともに、高速道路料金の新たな設定の適用などを背景に、中長距離輸送で同7トン車クラスのトラックが多用されるようになってきました。また、事故発生率についても、同7トン車を境に発生率が高くなっていることから、今回の義務化拡大につながったと見られています。

しかし、4トン車にも運行記録計を装着するとなるとコストもかさむことから経営への不安を口にする運送事業者も少なくありません。そうした声を受け、当面は比較的安価なアナログ式の記録計の装着も可能としています。

その一方で、国土交通省は「運行記録計の普及・義務化ロードマップ」を示し、今後求められる運行管理・支援機能を統合・拡充した次世代型運行記録計の実用化、普及を加速していく計画です。

運行記録計の普及・義務化ロードマップ



■ アナログ式運行記録計
運行管理の基本3機能
(速度・走行時間、走行距離)

■ デジタル式運行記録計
記録情報の高精度化。きめ細やかな指導
や労務管理の負担軽減が可能に。

■ 次世代型運行記録計
デジタコに連動するドライブレコーダーやIT点呼、
アルコールチェック、運行管理システムなど。

ローザ幼児車に安全の備え！

【大切な園児たちを守る追加装備】

装備品

前の座席との衝突を緩和する
シートバック用保護パッド
(安全性向上ガイドライン対応)

保護パッド組込部



装着が簡単なフルカバータイプ ※座席クッション用カバー付き

座席の背もたれ後部に保護パッドを装備し、急ブレーキなどによる衝撃から、園児たちの頭部・顔部・頸部への衝撃を和らげます!!

装着前

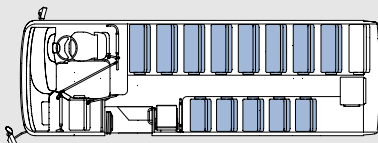


装着後

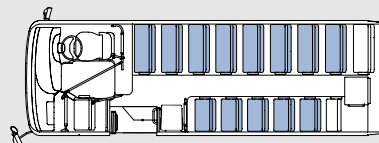


幼児車への取付位置

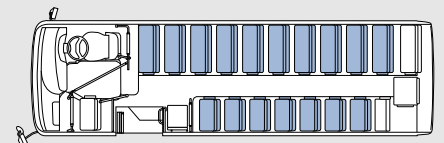
■ : 安全性向上対応シート・対象部位



【ショートボディ 42人乗り】



【ショートボディ 44人乗り】



【ロングボディ 54人乗り】

販売価格(税別)

ショートボディ用
13席分

155,000円

ロングボディ用
17席分

202,000円

ロールーフ



ハイルーフ



*対象型式: BE6・BG6(1998年～2011年生産車)

※詳細につきましては、お近くの三菱ふそう販売店にお尋ねください。

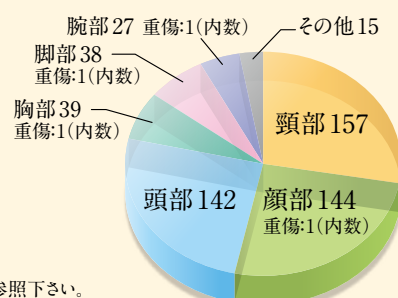
「幼児専用車」に新たな安全ガイドラインが策定されました。

幼児専用車における幼児の安全な乗車のためのガイドラインを、車両安全対策検討会が平成25年3月に取り纏め、国土交通省へ報告されました。

その報告によると、前方座席が加害部位となり頭部・顔部・頸部に軽傷を負う事例が多いことから、安全性を高めるために、座席の背もたれ後部に緩衝材を装備する等の衝撃を吸収する安全対策を考慮することが課題となっています。

*詳細については、国土交通省HP (<http://www.mlit.go.jp/common/000992525.pdf>) をご参照下さい。

負傷(軽傷)した幼児の傷害部位(人数)



傷害部位は

頭部・顔部・頸部で

約8割を占めている

出典: 車両安全対策検討会
「幼児専用車の安全性向上のガイドライン」
(調査対象: 平成15年～20年)

シートベルトをして、絶対にやさしいエコドライブを。

燃費5%向上



平成27年度重量車燃費
基準達成 (+5%達成)

この差は、走るほどに大きなアドバンテージとなる。

お客様が“勝利”を掴むために、トラックメーカーとして何ができるか。

その答えは、燃費を徹底的に追求し、トータルコストで貢献することでした。

すでに低燃費トラックとして定評のあるスーパーグレートを、極限まで磨き上げ、「燃費5%向上」を実現。

三菱ふそうの誇りをかけてお届けする、史上最高傑作です。*一部機種を除きます。

SUPER GREAT V 誕生



トラック・バスのお問い合わせは、三菱ふそう販売店へ

facebook

三菱ふそう / FUSO Japan



YouTube 三菱ふそう
公式チャンネル



<http://www.youtube.com/user/Fusoofficial>

三菱ふそうトラック・バス株式会社

www.mitsubishi-fuso.com