

38. 機工事務所から見た車両等保守管理について

青森営林局青森機工事務所 ○岩谷永三
村林吉弘

1. はじめに

青森機工事務所が、平成4年2月をもって開所10周年となるので、この機会に行ってきた整備事業について分析を加え一定のまとめを試みることにした。分析するにあたっては、青森機工事務所入場車両等を次の区分に分類し、一つの仮説をベースとして究めてみることにした。

- ・「経過年数区分」……Aランク：3年以下の車両等
Bランク：4～7年以下の車両等
Cランク：8年以上の車両等
- ・「仮説」……「経過年数（加齢傾向）と整備費の増こうは相関連する」

2. 分析の経過

(1) トラクター一台当たり整備費（青森機工事務所入場車両対象・以下同じ）

単位：円

区分 ランク	平成元年度	平成2年度	平成2年度末累計
A	195,530	659,900	1,910,000
B	909,420	238,900	6,320,000
C	797,020	619,100	12,160,000

まず、上表の数字の意味について以下説明する。

「平成元年度、平成2年度の整備費」は青森機工事務所ですげた物役費を示し「平成2年度末累計整備費」とは、その車両に課した青森機工事務所の物役費と民間工場の修理費の累計額を表わしている。このことは貨客兼用自動車、軽自動車についても同様の意味を持つことになる。

上表を、単年度毎に見るかぎり「経過年数（加齢傾向）と整備費の増こうは相関連する」の仮説は成立しないようにも見えるが、「平成2年度累計整備費」ではきちんと裏付けられている。

(2) 貨客兼用自動車一台当たり整備費

単位：円

区分 ランク	平成元年度	平成2年度	平成2年度末累計
A	33,650	24,200	450,000
B	69,000	38,700	2,660,000
C	49,750	47,950	5,520,000

上表でも、先に立てた仮説が成立している。ただし、貨客兼用自動車一台の取得金額（購入）を130万円前後とおけば、Cランク車の整備費は異常値といわざるを得ない。

(3) 軽自動車一台当たり整備費

単位：円

区分 ランク	平成元年度	平成2年度	平成2年度末累計
A	20,370	19,150	340,000
B	35,430	37,690	850,000
C	24,750	13,170	460,000

上表では「仮説」が成立していない。Bランク車整備費の突出が目立っており後で究明することにする。

(4) その他

上記3表の基礎となった青森機工事務所入場車両台数は、以下のとおりである。

車種 年度 ランク	トラクタ			貨客兼用自動車			軽自動車		
	平成元	平成2	計	平成元	平成2	計	平成元	平成2	計
A	1	2	3	5	7	12	30	40	70
B	9	2	11	8	7	15	38	26	64
C	18	31	49	21	22	43	4	5	9

ここでも「トラクタ」「貨客兼用自動車」と「軽自動車」の入場傾向が明らかに違い、軽自動車の使用年数が短いことを伝えている。

因みに、(財)自動車検査登録協力が調べた「車種別平均使用年

数の推移」を紹介すれば、下表のとおりである。

車種 \ 年	昭和63年	平成元年	平成2年
乗用車……普通車	9.97	10.44	10.47
乗用車……小型四輪車	9.37	9.12	9.27

3. 分析・検討の結果

これまでの経過の中で、軽自動車だけが冒頭に立てた「仮説」に合致しなかったため、ここにスポットを当てて見て行くことにする。

ア. なぜ軽自動車のBランク車の整備費が高いのか。

(ア) Aランク車は保安部品の交換とシャッシ塗装で整備を終えることが多い。

(イ) Cランク車は入場台数も少なく、かつ、本局へ廃車の相談（更新）が出されているケースが多いことから、最小限度の整備が行われている。状態もボディブローで倒れる寸前のボクサーに似ている。

(ウ) これに比して、Bランク車の整備費の50%余はボディの「下回り」の板金塗装で占められている。A・Cランク車より掛かりましくなっているのは、この部分である。

よって、この部分の節減が重要課題である。理解を深めてもらうために、下表のような試算をして見たので参考にされたい。

節減で軽自動車の新車何台手に入れることができるか		
一台当たり整備費節減目標額	青森営林局	林野庁
1,000円	年間 1台	年間 8台
10,000円	“ 10台	“ 80台

この表は、平成3年度期首台数を青森営林局640台、林野庁4,730台とし新車平均価格を60万円と見込んで試算したものである。Bランク車台数ウェイトが50%に近いことを勘案するならば、年間、軽自動車一台当たり整備費10,000円の節減も可能であると考えている。

イ. 主にどんな所が損傷しているか。

(ア) 共通的な損傷…「ブレーキシュ」 「ブレーキホース」 「ゴム製品」

(イ) 意外な損傷…「セルモーター」「ドライブシャフト」「オイルパン」「排気管」……「ギヤケース」などボディの「下回り」部分との関係が深い。

ウ. 顕著な損傷の誘因は何か。

以下のようなことが考えられる。

(ア) 路面状態の悪いところを，無理して走行しているのではないか。

(イ) 石など突起物に対する注意が不十分ではないか。

(ウ) 洗車の仕方，運行前点検等に問題があるのではないか。

エ. 損傷防止対策としてどんなことがあるか。

常識的なことではあるが，列挙すれば以下のとおりであろう。要すれば「林道・作業道」と上手に付き合うことが，肝要であると言うことに帰着する。

(ア) 最低地上高を考慮して運転する。

(イ) 水溜まりがある場合は最徐行で進む。

(ウ) 輪だち状態，突起状態にある林道・作業道は，スピードを控え目にする。

(エ) 落石，木片等がある場合は，必ず取り除く。

(オ) 林道等の適切な管理，そして車両の運行前点検等の励行。

4. 考 察

平成3年7月5日に定められた「国有林野事業の改善に関する計画」6に，担当区事務所等の職場環境の改善が盛られ，現に新型パトロールの各署への配置が行われている時機をとらえて，青森機工事務所サイドからの提起を試みてみた。

導入された新型車両等を良好に保守管理することによって，整備費の節減が図られ，そしてまた新型車両等購入へと展開して行く職場環境改善キャンペーンの一つとして受け止めてもらっても結構である。

そのためにも，「林道・作業道との上手な付き合い」「運行前点検等の励行」に努めるべきであり，運行前点検等に当たっては「ランプ」「タイヤ」「ブレーキ」の三大ポイントに，必ず「下回りチェック」を加えて実施してほしいものである。簡単に，かつ，迅速にチェックする方法としては，当局の橋本経営部長が作製された「安全運転心得帳」などよく整理されているものがあるので紹介しておく。