

What is American LRV?

資材調達アメリカ事情

網谷 忠雄 KINKISHARYO International,L.L.C (現車両事業本部 資材部)

バイアメリカンとDBE(マイノリティへの配慮)

アメリカ案件では、多数のアメリカ製部品の使用が義務付けられている。

これは下記に述べる2項目によるところが大きい。

- ・バイアメリカン(Buy American)法の適用
- ・DBE(Disadvantage Business Enterprise)認定会社の使用

バイアメリカンとは、最終製品のうち受注額の60%以上のアメリカ製品の使用およびアメリカ国内での最終組立てを要求するものである。バイアメリカンが適用されるのは、客先が調達の際に自己準備資金だけでなく、連邦(国家)予算の充当を申請し、それが承認され資金が充当された場合である。車両調達費用が客先の自己準備資金のみでまかなえる場合にはその適用を受けることはないが、その場合でも客先の地元での雇用を確保するため、現地での最終組立てが要求されることもある。

DBE認定会社とは、一定規模以下の女性や少数民族出資者が所有あるいは経営する会社のことをいう。DBE認定会社の使用はそれぞれの客先により目標が決定されており、その目標を満足させることが義務付けられている。これら2項目については、それらの達成状況に関して定期的に客先に報告する義務があり、場合によっては客先の監査が入ることもある。

これらのほかに、客先仕様書に定められた米国鉄道規格、米軍規格のようなアメリカ規格の適用など、アメリカ製資材以外ではむしろ費用のかかるものもあり、車両の全数を純日本製として納入することはまず不可能である。

アメリカメーカーからの部品調達

アメリカ起源の車両メーカーが存在しなくなったにもかかわらず、鉄道車両部品メーカーが存在するのは上記

のような理由によるが、市場としての規模が大きいわけではなく、メーカー数も限られており、車両メーカー各社で限られたパイの奪い合いをしているのが現状である。

それに加えて、都市圏における交通渋滞の深刻化、地球温暖化などの環境問題に対する人々の意識の変化、昨今の原油価格上昇に伴うガソリン価格の上昇といった観点から、鉄道輸送の復権の兆しがあり、利用客数も増加しつつある。そのため、車両の発注数も増加している状況においては、いずれの部品メーカーも超繁忙状態であり、発注した品物の納期を守らせることはたやすいことではない。また、品質に関する考え方やポリシーも日本のそれとは大きく異なっており、良品100%を求めたい当方に対し、不良品が発生するのは当然、その都度対応するというメーカー側のポリシーには、日本の車両メーカーとしては受け入れがたいものもある。出荷前検査の徹底など不良品の流出防止対策を取ってはいるものの、不良品の流出を完全に防止するには至らず、さらなる対策の必要性を痛感している。

アメリカ製部品の輸送事情

このように色々な問題を解決してやっと出荷に至っても、次に輸送という難関が立ち上がる。納期遅れのために、重量物や容積の大きい貨物をやむなく航空便を使用して日本へ発送することが多々ある。完成車両を空輸した経験こそないが、輪軸組立品のように合計10トンを超える貨物をやむなく航空便で日本へ発送したこともある。納期遅れで本社工場の製造工程に間に合っていない部品を航空便で発送したものの、輸送業者のミスによりシンガポールに到着してしまい、あわてて返送の手配をさせた結果マニラ経由となり、フィリピンの税関当局に足止めされて、結局、本社工場に搬入されるまでに1か月近い日数を要したという、泣くに泣けない経験もあった。また、アメリカ内最終組立て工場向け部品でも製作工程に

RED EYE 広大なアメリカ合衆国

Jerry E. Meadows

KINKISHARYO International,L.L.C 品質保証部長

Kinkisharyo(USA)に在職してきたこれまでの22年間に於いて、車両関連の業務でアメリカ国内、ヨーロッパおよび日本をふくめた移動距離は延べ240万kmに達する。

日本からの近畿車輛の出張者と一緒に移動をする機会も多くあるが、その時に気づくのは、多くの日本人は、アメリカの国土の大きさとそれぞれのプロジェクトが行われている都市間の距離の大きさを十分に認識していないことである。たとえば、何かのついでにサンタクララの試験場から部品をVTAのFA(最終組立)工場に持って行って欲しいとの要求が近畿車輛から届く。どうやら試験場とFA工場は道路を隔てたところにあると思われているようだが、実際は180kmの距離がある。アメリカ案件に携わっている多くの日本人スタッフにさえ、アメリカの広大さは理解されていないと思う瞬間である。

われわれが製造しているLRVは、アメリカの都市交通を担っている。ボストンでのMBTAグリーンライン、カリフォルニア州サンタクララでのVTA、ワシントン州シアトルでのST。これらそれぞれの都市がどれだけ離れているかを察することは、日本の方々には難しいと思われる。東京 大阪間を車で移動した場合約8時間かかるが、東海岸のボストンから西海岸のサンタクララまで車で移動した場合、6日間が必要とされる。その道中に、近畿車輛が今までかかわってきたプロジェクトの都市にも立寄ることが可能である。

ボストンを出発し南下すれば最初にニュージャージー(NJT)にたどり着く。そこから西に進めばダラス(DART)、すこし休憩し、さらに進めばアリゾナ州フェニックス(VMR)である。ここに着くころには汗もかいているので、シャワーを浴びたほうがいいだろう。そのまま進むと西海岸サンタクララ(VTA)

である。ビーチで楽しみ、世界屈指のゴルフコースであるペブルビーチに挑戦するのもいいだろう。カリフォルニアルート1号線を北上すれば最終目的地になるシアトル(ST)である。イチローと松坂の対戦を楽しむのがいいだろう。ただし雨が多いため傘を忘れないように。

その6日間の道中において、アメリカの広大な平原、山脈、川、渓谷などのさまざまな地形や生活スタイルが存在する。しかしこれらすべてを見ようと思えば、14日から20日間の日程が必要とされる。

近畿車輛で働いているすべての人々が、アメリカに来る機会があることを望んでいる。そこでは日々大阪本社で行われている熱心で献身的な仕事が、アメリカ人の日々の生活にしっかりと貢献していることを確認できるだろう。アメリカの多くの主要都市で人々は近畿車輛が製造した車両を目にし、快適に利用している。日本は公共交通機関が発達しており、いたるところに鉄道網が張り巡らされていることが当然とされているが、自動車社会のアメリカでは、まだまだそこまで公共交通機関が発達していない。品質保証部長として、近畿車輛の皆さんのすばらしい仕事ぶりに感謝するとともに、多くのアメリカ人が近畿車輛の車両を高く評価していることを誇りに思っている。将来のプロジェクトにおいても(アラスカやハワイにも進出したいものだが)、今までと同様のすばらしい取り組みを行っていただくことを願っている。それがアメリカにおける近畿車輛の高い評価を確固としたものにするからである。

海外事業室 訳

間に合わないものがあり、大至急のチャータートラック便を仕立てたところ、輸送中の運転手がスピード違反で捕まり、2日間のロスを余儀なくされたことなど、輸送トラブルは数えはじめるときりがない。

限られた字数では書きつくせないほど、常に問題の多いアメリカ案件であるが、あまたの問題を解決して車両を完成し、客先に無事納入したときの喜びは、ほかの何物に

も代えがたい。現在最終組立て中の、フェニックス、シアトル両案件もいよいよ開業へ向けての最終段階に入っている。今後の案件においては、何の問題も発生せず、プロジェクトが計画通りに完遂できることを夢見て、本稿の結びとしたい。