



# BANZAI®

## 東京・日本橋

## 1920年。

### BANZAI®は101年目のスタートへ

自動車はまだ珍しかった大正9年6月1日、バンザイは東京・日本橋で生まれました。  
 それから100年。自動車は大きく進化し、カーオーナーのニーズも多彩に変化しました。  
 モビリティの新時代へ、新しい価値を創造する自動車サービス、  
 未来のサービスを、バンザイはご提案してまいります。

# BANZAI NEWS

2020  
*Summer*  
 315

**特集**  
 BANZAI NEWS

## ASVへの技術対応(その2)

### ADASの普及・進化と「トータルエイミング」の重要性

**BANZAI 株式会社 バンザイ** <http://www.banzai.co.jp>

**本社**  
 東京都港区芝2-31-19  
 TEL 03-3769-6880  
 E-mail: eigo@banzai.co.jp

**営業部**  
 東京都港区芝2-31-19  
 TEL 03-3769-6881

**海外販売部**  
 東京都港区芝浦4-16-23 AQUACITY芝浦8F  
 TEL 03-3769-6894

**札幌支店**  
 札幌市西区24軒1条7-3-10  
 TEL 011-621-4171  
 E-mail: sapporo\_br@banzai.co.jp

**仙台支店**  
 仙台市宮城野区福室2-8-21  
 TEL 022-258-0221  
 E-mail: sendai\_br@banzai.co.jp

**関東支店**  
 埼玉県本本市朝日4-553  
 TEL 048-590-3700  
 E-mail: kanto\_br@banzai.co.jp

**東京支店**  
 東京都港区芝浦4-16-23 AQUACITY芝浦8F  
 TEL 03-3769-6840  
 E-mail: tokyo\_br@banzai.co.jp

**名古屋支店**  
 名古屋市中区千種区青柳町6-26  
 TEL 052-732-2600  
 E-mail: nagoya\_br@banzai.co.jp

**大阪支店**  
 大阪市長田東3-3-11  
 TEL 06-6744-1041  
 E-mail: osaka\_br@banzai.co.jp

**広島支店**  
 広島市西区南観音2-7-10  
 TEL 082-233-3201  
 E-mail: hirosima\_br@banzai.co.jp

**福岡支店**  
 福岡市博多区那珂5-3-15  
 TEL 092-411-1261  
 E-mail: fukuoka\_br@banzai.co.jp

- 営業所 旭川・青森・秋田・盛岡  
 郡山・山形・新潟・長野  
 前橋・宇都宮・水戸・埼玉  
 千葉・横浜・静岡・多摩  
 北陸・三重・京都・神戸  
 高松
- 出張所 帯広・函館・富山・松山  
 岡山・山口・山陰・長崎  
 大分・熊本
- 販売会社 バンザイ南九州販売(株)  
 バンザイ沖縄販売(株)

**ISO9001-ISO14001**  
 自動車整備用部品・検査用機器の設計・開発・販売及びサービス  
 バンザイでは「顧客第一主義」を信条に  
 お客様とのきずなを大切に、  
 お客様満足度の向上を図ってまいります。

**100周年記念付録付き!**

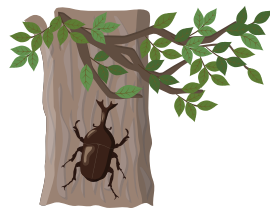


立山 みくりが池 富山県

標高2,400m、北アルプ스에서最も美しいといわれる湖、みくりが池から望む立山連峰。神秘的な紺碧の湖面に映えるハイマツの緑と、雄山から剣岳へ南北に連なる3,000m級の山々。短い夏の終わりには、ひときわ美しい紅葉のシーズンを迎えます。

### ★歳時記

- 7月 7日 七夕
- 23日 海の日
- 24日 スポーツの日
- 8月 6日 広島平和記念日
- 7日 立秋
- 9日 長崎平和記念日
- 10日 山の日
- 9月 21日 敬老の日
- 22日 秋分の日



### ●目次

- ★100周年のごあいさつ..... ①
- ★特集 大変革時代への備え  
～ピンチをチャンスに変えて勝ち残るために～  
【第2回】ASVへの技術対応(その2)  
ADASの普及・進化と「トータルエイミング」の重要性..... ②
- ★バンザイ100年の歩み..... ⑧
- ★モデルショップ訪問【横浜日野自動車株式会社 横浜支店幸浦工場】... ⑩  
大型車サービスの未来像を見据え、  
効率性・安全面ともに最先端の環境を実現
- ★ショールーム..... ⑫
- ★EPOCH<海外情報>ベトナム..... ⑭
- ★ロータリー..... ⑯
- ★BANZAIガイド..... ⑰

# おかげさまで、バンザイは創業100周年を迎えました。



昭和初年の日本橋社屋



創業者 柳田諒三

皆様におかれましては益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。平素は格別のお引き立てを賜り厚くお礼申し上げます。

さて当社は6月1日、創業100周年を迎えることができました。

これもひとえに、日頃ご愛顧を賜っております皆様のおかげでございます。重ねて厚く御礼申し上げます。

バンザイの前身である萬歳貿易商会は、1920年6月1日 東京・日本橋に誕生しました。まだ、日本では自動車が量産されていない時代、創業者の柳田諒三は大衆への自動車利用の普及を実現させるという強い信念を持ち、自動車部品や機械工具の提供に邁進しました。その道のりは決して平坦なものではありませんでしたが、お取引先様をはじめとする皆様様の多大なるご支援をいただきながら歩みを重ねてきました。そして今の我が国の自動車産業の成長に鑑みれば、創業者の想いは実現され、さらに新たなステージへとモータリゼーションは進化しつつあります。

バンザイは創業以来、皆様より頂いてまいりました「信頼」を糧として、社員一同更なる発展を目指して取り組んでまいります。

皆様には何卒、今後とも暖かいご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



2020年6月1日

株式会社 バンザイ

代表取締役社長 柳田 昌宏

## 特集

BANZAI NEWS

## 大変革時代への備え

～ピンチをチャンスに変えて勝ち残るために～

第2回

ASVへの技術対応(その2)  
ADASの普及・進化と「トータルエイミング」の重要性

当連載「大変革時代への備え～ピンチをチャンスに変えて勝ち残るために～」では、今まさに起こっている百年に一度と言われる自動車業界の大変革へ、どのように対応しつつ活用すべきかを考察しています。

2回目となる今回は、ADAS(先進運転支援システム)とその装着車両であるASV(先進安全自動車)の現状を振り返るとともに、前回ご紹介しました「特定整備認証制度」と「OBD検査」をどう事業拡大へ活かすかについて、考えてみたいと思います。

進化するADASに、  
トータルエイミングで対応!

今後さらに増加するサポカー対応にも、ボディアライメント、ホイールアライメントを含めたトータルエイミングが重要になります。

ADASが普及した理由は  
「事故を減らせる」から

前回ご紹介しました「特定整備認証制度」と「OBD検査」の導入が決定された背景の一つには、ADASがすでに当たり前のものとなりつつあり、かつ今後はADASがより一層普及しながら自動運転システムへと進化していくことが挙げられます。

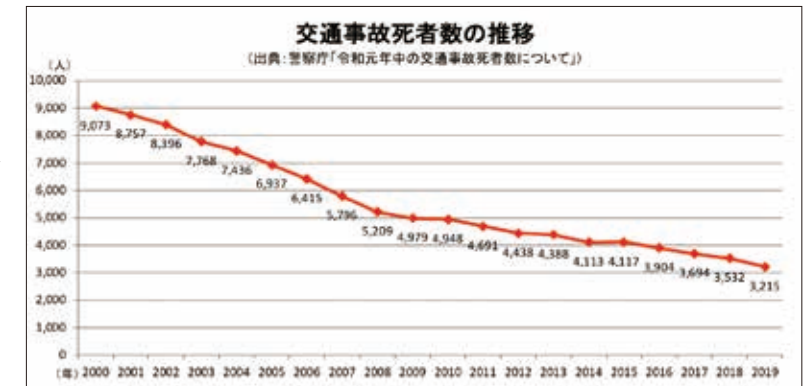
では、なぜこれほど急激に、ADASは普及し進化しているのでしょうか?

その最大の理由は「事故を減らせる」、それも被害規模と絶対的な件数の両面で減らせるからです。

警察庁の交通事故統計によれば、政府が最も重要視する死者数は昭和30～40年代(1955～74年)「第一次交通戦争」のまっただ中であった1970年の1万6765人が最も多く、死者数が再び1万人を超えた1988～95年の「第二次交通戦争」中は92年の1万1452人がピークとなっています。ですが93年以降はほぼ毎年死者数が減少しており、直近の2019年には3215人にまで減りました。

しかし、事故の発生件数や負傷者数を見てみると、状況はやや異なります。いずれも2004年が最も多く、発生件数は95万2720件、負傷者は118万3617人を記録しました。しかしそこからは反転し、19年の発生件数は38万1002人、負傷者数は46万715人にまで減少しています。

こうした傾向には、交通違反に対する取り締まりと罰則の強化、交通網の整備など、様々な理由がありますが、クルマ自体の安全性能向上も大きく寄与しています。それは、死者数の減少傾向が安全ボディやエアバッグなどの衝突安全技術が普及し始めた時期、発生件数や負傷者数の減少傾向が「衝突被害軽減ブレーキ」や「レーンキープアシスト」



「ACC(アダプティブクルーズコントロール)」といったADASが市販化され始めた時期と一致することからもうかがえます。

ですが、実際にADASが普及し始めたのは、スバルが「アイサイト」、ダイハツが「スマートアシスト」といったシステムを幅広く展開し、その動きが他の自動車メーカーにも波及した2013年以降でしょう。

なお、政府は2017年より、「衝突被害軽減ブレーキ」の装着車を「サポカー」、「歩行者対応衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「車線逸脱警報(レーンキープアシストなどを含む)」「先進ライト(=AFS、ハイビームサポー

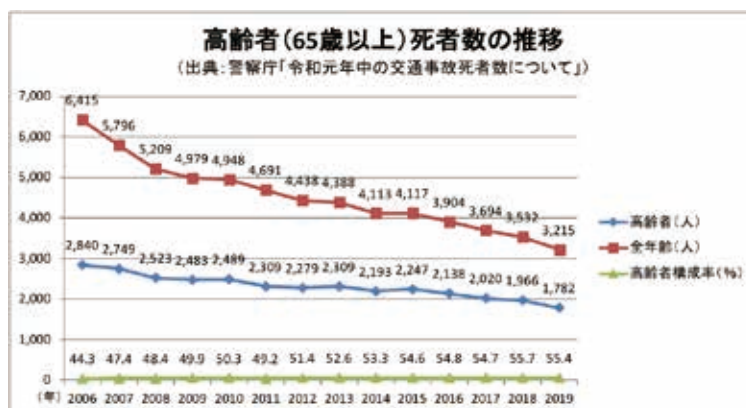
主なADASの乗用車装着台数(出典:国土交通省「ASV技術普及状況調査」)

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
低速域衝突被害軽減ブレーキ	0	0	0	0	0	0	84,952	455,572	1,277,268	1,198,506	678,913	583,348	244,245
衝突被害軽減ブレーキ	15,223	23,334	34,167	35,961	37,025	46,627	100,290	197,419	520,530	705,449	1,832,277	2,671,767	3,413,936
後退時衝突被害軽減ブレーキ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113,478	382,313	500,871	1,621,685
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	0	0	0	0	0	0	85,073	528,812	1,411,279	1,393,792	1,781,310	2,680,974	3,227,208
車線逸脱警報	26,933	17,780	13,266	6,174	13,025	27,436	73,008	134,698	375,128	802,894	1,730,662	2,629,565	3,319,057
レーンキープアシスト	4,893	2,660	4,200	4,438	10,040	4,110	5,922	12,953	59,294	186,508	588,355	915,871	1,247,717
路外逸脱抑制機能	0	0	0	0	0	0	0	0	0	202,649	586,213	1,016,878	1,341,573
AFS	245,905	212,575	271,562	206,129	223,932	149,090	245,051	232,084	194,422	139,710	101,752	176,532	433,572
ハイビームサポートシステム	0	0	0	0	0	0	45,748	33,806	96,458	284,001	782,045	1,351,894	2,192,536
アダプティブハイビームシステム	0	0	0	0	0	0	0	0	18,890	46,637	96,161	185,424	250,169
高速ACC	19,669	28,253	32,328	35,001	27,822	43,995	94,589	180,996	224,778	345,187	521,510	1,060,099	1,197,829
低速ACC	3,372	3,723	11,016	1,425	1,856	19,956	63,154	94,288	109,538	199,775	550,686	530,351	501,386
全車速ACC	1,369	4,886	7,054	3,384	6,644	24,843	68,639	98,061	122,750	222,726	586,543	606,850	771,752
リアビークルモニタリングシステム	0	0	329	71	1,377	3,101	22,225	60,855	135,628	192,582	367,567	468,917	542,376
パーキングアシスト	107,202	91,220	64,621	64,167	39,164	18,990	37,222	13,983	30,144	38,175	80,028	183,935	192,593
リアクロストラフィックアラート	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163,538	207,196	399,887	619,856
リアクロストラフィックオートブレーキ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,414	23,093	29,357	82,788
ブレーキ付き周辺センサー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	217,145	360,127	393,961	1,192,488

AFS=アダプティブフロントライティングシステム、ACC=アダプティブクルーズコントロール

トシステム、アダプティブハイビームシステムのいずれか)」を装着した車両を「サポカーSワイド」と呼ぶなどの「安全運転サポート車」普及啓発活動を推進しています。

これは、交通事故死者数が減少する一方で、高齢者による重大事故が多発し、死者数に占める高齢者の割合も年々増加していたことを踏まえてのもですが、こうした取り組みの効果もあってか、2019年には初めて減少に転じています。



表的なものを見ていきましょう。

まず「衝突被害軽減ブレーキ」ですが、これは疲れていて集中力が落ちているか眠い時、または急に目の前にクルマや人が飛び出してきた時に、威力を発揮します。こういう時は、前にクルマや人がいるのにブレーキペダルを踏むのが遅れ、危うく衝突しそうになるか、最悪の場合は衝突してしまいがちです。しかし「衝突被害軽減ブレーキ」があれば、自動的に急ブレーキをかけることで、それを防ぐか、衝突しても被害を減らすことができるのです。

なお、システムによって、低速域のみ対応するもの、車両や構造物のみ検知できるもの、歩行者や二輪車にも対応できるもの、夜間でも歩行者を検知できるものなど様々ですので、装着車両を取り扱う前には必ずよく確認して下さい。

次の「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、障害物を検知している、つまり本来なら加速すべきで

はない状態でアクセルペダルが踏み込まれると、エンジン出力を絞るなどの制御を数秒間行い、加速を抑えてくれるものです。これは、ニュースでも度々取り上げられている、店や歩道に突っ込んで悲惨な事故に至るのを防げるのが、メリットとしては最も大きいでしょう。

では、そもそもなぜ、アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いは起こるのでしょうか？そして、高齢者がこの手の事故を起こすケースは多いのでしょうか？

一番の理由は、人間の身体の構造上、座っている状態では、前後方向には足を動かすよりも左右方向、特に内側には動かすのが難しいからです。しかも、加齢や外科的な病気などで足腰の状態が悪くなるとますます左右に動かすのが難しくなるため、事故を起こす瀬戸際のパニック時にはなおのこと、アクセルペダルとブレーキペダルを踏み間違えるリスクは高まります。

また、ペダルレイアウトが全体的に左寄りだったり、シフトレバーが直感的に操作しにくく前進ギヤと後退ギヤとを入れ間違いやすい構造になっているなど、クルマ側に問題があることもまま見受けられます。なお、ペダルレイアウトの問題はコンパクトカーや輸入車の右ハンドル車、シフトレバーの問題は電動車やプレミアムブランドの輸入車に比較的多く見られるため、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」が装着されていない車両を高齢者や足腰の不自由な人に販売する際は、可能な限り事前に試乗してもらい、問題なく操作できるかどうか確認した方が良いでしょう。

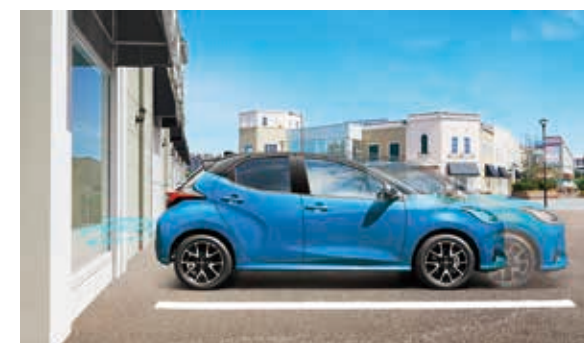
続いて「車線逸脱警報」と「レーンキープアシスト」ですが、これも「衝突被害軽減ブレーキ」と同じく、疲れていて集中力が落ちているか眠い時に効果的です。特に居眠り運転をすると、正確な操舵や直進状態の保持が極めて困難になり蛇行しがちになります。その結果としてガードレールなどに当たって側面を擦ったり、隣の車線にいるクルマに衝突したりするのを、事前に警報や操舵アシストで防いで



「安全運転サポート車」普及啓発ロゴ。「サポカー」は衝突被害軽減ブレーキ、「サポカーSベーシック」は対車両低速域衝突被害軽減ブレーキとペダル踏み間違い時急発進抑制装置、「サポカーSベーシック+」は対車両衝突被害軽減ブレーキとペダル踏み間違い時急発進抑制装置、「サポカーSワイド」は対歩行者衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時急発進抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトを装着する車両が該当する



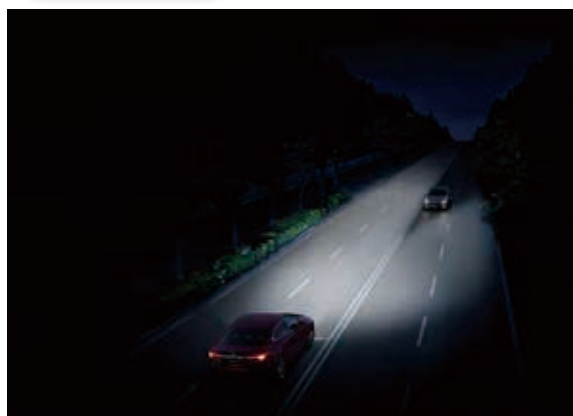
衝突被害軽減ブレーキの作動イメージ



ペダル踏み間違い時加速抑制装置の作動イメージ



レーンキープアシストの作動イメージ



アダプティブハイビームシステムの作動イメージ



アダプティブクルーズコントロールの作動イメージ

くれます。なお近年は、車線中央を維持するよう操舵アシストする「レーントレースアシスト」の設定車種が、トヨタや日産、ホンダ、スバルなどで急激に拡大しています。

四つ目の「先進ライト」は、交通量も街灯も住宅も少ない夜間の道路を走る際、つまり自車のヘッドライト以外に頼れる光源が少ない状況で特に有効です。「AFS」はステアリングを切った方向に光を向け、「ハイビームサポートシステム」は自動的にハイ/ロービームを切り替え、「アダプティブハイビームシステム」はハイビームを照射する領域とロービームを照射する領域を自動的に調節するものですが、とりわけ「アダプティブハイビームシステム」の効果は絶大で、前走者や対向車に迷惑をかけずほぼ常に広い前方視界を確保することができます。

最後に「ACC」についても触れておきたいと思えます。これは主に高速道路で自動的に車間距離や速度を維持するもので、遠出する機会が多い人にとっ

て疲労軽減の効果が大きいシステムです。特に「全車速ACC」は渋滞時の完全停止まで制御してくれるため、追突事故の防止にも大いに役立ちます。しかしながらメーカー・車種・システムによって、車間距離の取り方や加減速制御のスムーズさが大きく異なる傾向にあります。これも、装着車両を販売する際は、事前に確認しておいた方が良いでしょう。

これらADASの試乗体験イベントは一般向け・事業者向けを問わず頻繁に開催されるようになりましたが、顧客とのエンゲージメントを高めるにはやはり自社で、安全を確保しやすいクローズドな場所で体験イベントを定期的に開催するのがベストです。

が、サービスショップの皆様が、自社のメカニクや営業スタッフの知見を深めさせ、整備技術や販売スキルを向上させるには、それだけでは不十分です。ASV、それもできる限り最新かつ多機能なものを最低でも拠点あたり1台、納車引取や訪問営業に用いる社用車に導入し、公道でADASの効果を日常的に体験してもらうことが、生の声をカーオーナーに伝え、ASVの販売やADASの点検整備を勝ち取る力を身に付けるうえで必須になります。

### ASVの安全・安心を担保し サービス粗利を拡大する「トータルエイミング」

ところで、これらADASに不具合が発生し、正常に作動しなくなった場合、どのようなことが起こりうるのでしょうか？

「何も起こらず、ADAS非装着車と同じ状態になる」、これならばまだ不幸中の幸いと言えるでしょう。ですが「誤作動を起こし、あらぬ方向にクルマが動き、コントロール不能になる」のは極めて危険で、重大な事故に直結します。ですから絶対に避けなければなりません。

このほど「特定整備認証制度」と「OBD検査」が導入されるのは、こうした危険な事態がすでに発生しており、今後ADASがさらに普及・進化すればますますそのリスクが高まることも、もう一つの大き



な理由に挙げられます。

では、サービスショップの皆様は、「電子制御装置整備」や「OBD検査」に必要なエイミングセットや整備用スキャンツール、作業スペースを用意して、電子制御装置を含む特定整備の認証を取得すればよいのでしょうか？

それらはもちろん必要ですが、あくまでADASの点検整備が法的に認められる基準をクリアしただけに過ぎません。ビジネスの観点からも、今後はスキャンツールを用いた故障診断やエイミングが差別化要因ではなくなるため、これらに対応せず定期点検のメニューにも加えられず、工賃収入の上乗せも図れないままでは、最早生き残りを自ら放棄したに等しいことになります。

そこで鍵となるのが、バンザイが業界に先駆けて提唱している「トータルエイミング」です。

ASVでは例えレーダーやカメラなどのセンサーが正しい位置・角度に装着・調整され、スキャンツールから故障コードが検出されなかったとしても、ADASが正常に作動するとは限りません。

例えば後輪が左右とも右側を向いた状態にホイールアライメントが狂っていれば、クルマを直進させるにはステアリングを左に切らなければなりません。ですがその状態ではセンサーも左を向いているため、正面に前走車がいってもそれを正しく検知せず、そのまま追突する可能性があります。また、左側に前走車がいる場合はそれを誤認し、急減速や操舵アシストなどの回避行動を自動的に行うため、後続車からの追突を招いたり、側面の車両や壁に激突

したりすることさえ起こりえます。

さらに、事故などでボディアライメントが狂い、サスペンションメンバーやアーム類の歪みあるいは取り付け位置のずれが生じていれば、必然的にホイールアライメントを規定値の範囲内に収められず、同様の不具合を招く可能性があります。

ですから、サービス収益を高めるためだけではなく、正常に作動することをカーオーナーに保証するためにも、ボディとホイール双方のアライメントを計測・調整することは、ADASの点検整備には最早必要不可欠です。加えて基本的なことではありますが、入庫時にどのような故障コードが発生しているか、またセンサー類の周辺に傷や汚れがなくタイヤの空気圧が四輪とも規定値の範囲内にあるかを、エイミングの前に点検するのも忘れてはなりません。

バンザイではボディアライメントを高精度に計測・修正できる三次元ボディ計測装置や車体修正機、ホイールアライメントを高精度に計測できるテスターも多数取り揃えておりますので、ぜひご活用下さい。

今回は、先進国の中でも特に進行が早いと言われている、市場縮小と雇用環境の変化にどのように対応していくかを、考えてみたいと思います。

# モータリゼーションとともに1世紀、バンザイの歩み



## 柳田諒三、日本橋からのスタート

### 大正時代の日本橋

バンザイの創業者、柳田諒三が自動車販売を始めるにあたって選んだ場所は日本橋であった。当時は東京府に東京市が置かれ、現在の山手線のほぼ内側と墨田、江東の一部を占めるエリアを市域として15区からなっていた。現在、中央区の一部となっている日本橋は、当時は日本橋区として15区の一画をなし、また現在の港区は、当時は赤坂区、麻布区、芝区の3区に分かれていた。

### 「外濠モータータウン」の誕生

当時、自動車の販売店は赤坂区の赤坂から溜池、虎ノ門のあたりに集中していて、業界ではここを大げさに「日本のデトロイト街」と称していた。

赤坂区の溜池の交差点には明治42年の創業になる業界一番の老舗、日本自動車があった。創業者は大倉財閥の二代目総帥、モーターファンとして知られた大倉喜七郎で、後に同財閥系の石澤愛三が社長となる。同社はハドン、フィアットなどを販売しており、その後昭和43年頃まで存在した。

同じく赤坂区元赤坂の紀伊国坂でアメリカ帰りの中谷保が安全自動車を開業したのが大正7年。米国から自動車や部品の輸入を始め、昭和2年からはダッジの輸入販売を行っていた。後のミツワ自動車となる藤原俊雄の三柏商会も昭和初年には溜池交差点に店舗を構えパカードを販売するなど、当時の自動車販売を担った各社がこのあたりに多く集中していた。

またこれは戦後になるが、エンパイヤ自動車のフォード代理店、ニューエンパイヤモーターも虎ノ門にショールームを建設したのである。赤坂、溜池、虎ノ門から日本橋呉服橋まで、いわば旧江戸城、皇居南側の外濠（外堀）沿いに連なるモータータウンの出現ともいえようか。

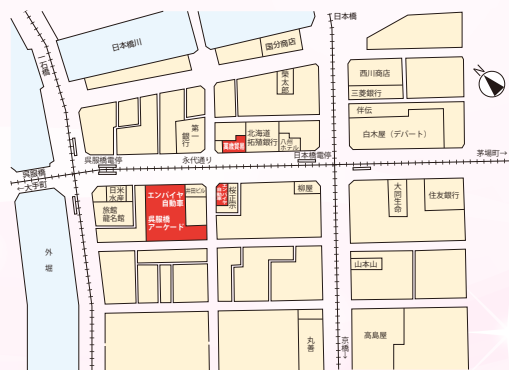
### 商業の一等地「日本橋」に本拠を定める

大正2年、諒三が新店舗の場所として選んだのは、永代通りに面した日本橋区呉服町18番地である。当時、日本橋に多くの土地を持っていた鯉節問屋の老舗、「にんべん」の高津伊兵衛の所有地であった。ここには安政の頃というから60年ほどになる古い家屋があり、ここに「当時として珍しく大きな看板をかかげて、その名も車名にちなんでエンパイヤ自動車商会と命名して開店した（自動車三十年史）」という。

日本橋には江戸時代から続く老舗、名店が多く名を連ねていた。とくに日本橋のかかる現在の中央通りには呉服商の三越、白木屋（後東急百貨店、現在のコレド日本橋）、化粧品の柳屋、食品卸の国分商店など老舗が店を構え、「間口一間価（あた）い千両」といわれる第一級の商業地であった。また呉服町の町名の由来となった江戸幕府の呉服御用商の後藤縫



エンパイヤ自動車商会のフォード車ショールーム。通り抜けのアーケードになっており、部品部、事務所、寮なども入っていた。現在の八重洲ファーストフィナンシャルビルのある場所である。



戦前の日本橋付近

殿助の屋敷があったといわれ、「呉服橋御門外」と呼ばれる格調のある町であった。当時の日本橋は赤坂などと比べて10倍ほども地価が高かったとされるが、諒三がこの地を選んだのは、商業の一等地であるということと、当初は多分に売上を確保するためにサンデン電気の商品も扱っていたことから、銀座と近いことも一つの理由であったであろう。

永代通りには当時民間から東京市に引き継がれた路面電車の東京市電の線路が敷かれ、呉服橋と日本橋の二つの停留場の中ほどにエンパイヤ自動車商会があった。飯田橋から大手町、茅場町、門前仲町方面へ、のちの都電15系統、千代田橋線となる電車が車輪を響かせて走り、自転車、馬車、荷車などが行き交い、その中に自動車の通行も繁多になりつつある頃であった。



昭和初年の萬歳貿易商会

現在の永代通り

### 大正から令和へ、100年の歴史を歩む

バンザイの祖となる萬歳貿易商会の、1920年の開業当初の場所は現在の馬喰町駅付近の「通塩（とおしお）」町ともいわれ、またその後すぐに菓子舗の榮太郎の並び、「西河岸」に移転したともいわれ定かでないが、数年の後にはエンパイヤ自動車商会と永代通りを挟んだ向かいの場所に本拠を定める。この場所は、大正年間までは呉服町で1928（昭和3）年からは「通（とお）り」町へと編入される。その後昭和53年までの本社所在地となる「日本橋通一丁目六番地」である。

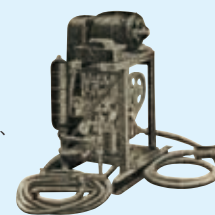
その頃、現在の外濠通り（外堀通り）にはまだ江戸城の外濠があり、永代通りに続く呉服橋が架かっていた。呉服町の対岸、大手町の銭瓶町には三井物産から独立した梁瀬商会があり、ビュイックの販売や自動車の車体製造を手掛けていた。

大正から昭和、平成を経て、令和となった今、ビルの立ち並ぶ日本橋に100年前の面影を垣間見ることは難しいが、江戸から続く地名の名残りや、街並みの中に現在も伝統を引き継ぐ老舗の店など、歴史をしのばせるよすがは各所に残っている。

### カタログで振り返るサービス機器の歩み <洗車・洗浄機編>

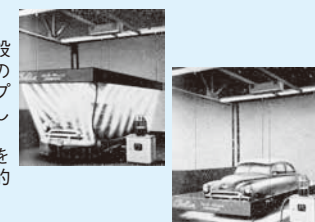
#### BTC自動車洗滌機（昭和9年当時）

昭和初期のカタログに記載されている洗浄機はこの1機種のみである。1馬力の電動機、縦型（たてがた）三極ブラシポンプにより3MPaの水圧を発生する。安全弁、自動圧力調整機付き、サイレントチェーンの採用で静粛、スプレーガンは軽量で洗車が容易とうたっている。



#### チョルダン オートマチック カーワッシャー（昭和29年当時）

ガソリンスタンド等への設置を推奨している固定式の自動洗車装置。30個のスプレーノズルを四面に装備した「スプレーエレベーター」を上下させて車両の周囲をくまなく洗車できる、画期的なオートマチック洗車機。



#### BTC スチームクリーナー SW-100C（昭和29年当時）

ボディ、シャシーの洗浄に効果的なスチームクリーナー。油脂の汚れも蒸気あるいは高温水で強力に洗浄できる。洗車作業のほか、寒冷時の始動困難なエンジンのウォータージャケット内に噴入することで始動も容易になるとうたっている。



#### ハンナ ミニオートオーロラ（昭和47年当時）

高度成長期になると美装ニーズが拡大、ガソリンスタンドで手軽に洗車できる門型洗車機が普及する。タイヤブラシを装備した米国ハンナの5本ブラシ式の門型洗車機。1往復で洗車からワックス掛け、乾燥まで全自動で行える。



# 大型車サービスの未来像を見据え、 効率性・安全面ともに最先端の環境を実現

横浜日野自動車ではこのたび横浜市の金沢区幸浦に、同社の8拠点目のサービス工場として「横浜支店幸浦工場」を新たに開設しました。車両台数の増加や大型化に対応する規模と、省力化、作業の安全性向上を図る自社独自の機器も含め、最新鋭のサービス環境を実現しています。



横浜支店幸浦工場の外観、1階と2階右側部分がサービス工場



トータルサポート推進部  
部整企画戦略グループ マネージャー  
山田 慎次郎 氏



1階サービス工場の外観、写真奥が洗車場と検査ライン

## より大型化する車両とサービスニーズに対応

横浜市の東部、東京湾に面した幸浦地区には大規模な工場や流通団地が立地し、国道16号線、首都高速湾岸線、横浜横須賀道路のインターチェンジからも近く、さらに5年後には横浜環状南線の開通も予定されるなど、湾岸エリア、圏央道方面からのアクセスも抜群です。新工場は従来からのサービス拠点である本牧整備センター、湘南支店へ入庫しにくかった三浦、横須賀エリアのお客様にも来店しやすく、利便性の高いロケーションとなっています。「今後増加が見込まれるフルトレーラーや連節バスなどの大型車両については、より広域からの入庫も想定しています」と、トータルサポート推進部 部整企画戦略グループ マネージャーの山田慎次郎氏。規模、設備ともに「これからの未来展望に合致した工場が実現しました」とのことです。

## フルトレーラー、連節バスに独自の設備導入

新工場は13,200㎡という広大な敷地に建設され、1階と2階の半分をサービス工場とした多層階工場です。1階は奥行き30m、8ストールにフルトレーラーがそのまま入庫できる4柱リフトを2基、また連節バスを下降させて高所作業を不要とした



左端の2ストールに  
キャタピラツイーンエース2基



2階には小型トラックサービスに  
7ストールを配置



大型インパクトレンチも楽々、インパクトバ  
ランサーをストールの4隅に配置。  
前後方向への移動もスムーズ

ほかフロアリフト2基など、大型車両に対応する最新の設備をフルに導入。また、検査ラインも車検台数の増加に対応するため2レーンとして、ここにもフロアリフト2基が導入されています。さらにビットやフロアリフトには転落防止のための「セーフティービットカバー」を装備し、作業の安全性に配慮する一方、インパクトレンチ使用時の負荷を軽減する「インパクトバランサー」の導入など、省力化・効率化と安全性向上の両面からサービスの環境改善を実現しています。2階は主に小型トラックを対象として7ストールにツイーンリフト7基を導入、スロープによる入出庫で効率的な作業環境を実現しています。



4柱式キャタピラツイーンIIは  
フルトレーラー、連節バスにも  
対応



軽整備から重整備まで対応できるフロ  
アリフト+「セーフティービットカバー」



車検の増加に対し検査  
ラインを2レーン備える



フルトレーラー、連節  
バスもそのまま乗  
り入れできる洗車場



ビットには落下防止のため「セーフティ  
ビットカバー」を装備

## 連節バス用「ヨコハマグランドリフト“シンカー”

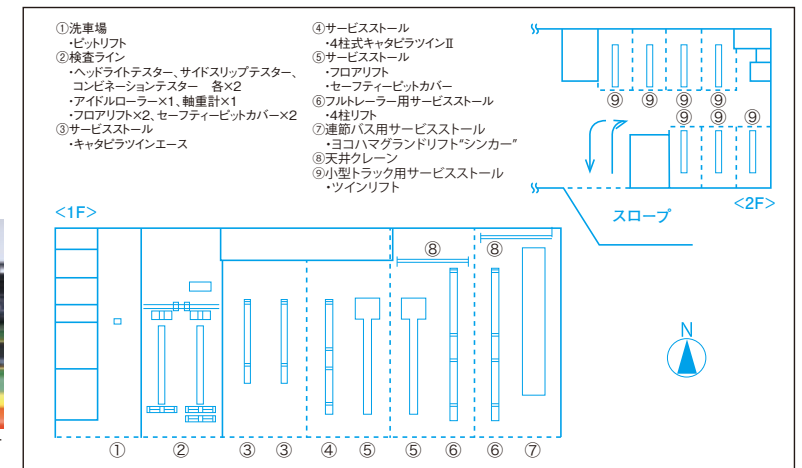


## 高所作業も解消、働きやすい環境を実現

1階工場の右端のストールに導入された「ヨコハマグランドリフト“シンカー”」は、同社が横浜市に納入した国産初のハイブリッド連節バスに対応し、バス全体をフロアレベルから約2m降下することができる大型フロアリフトです。これにより車両ルーフ部のエアコンやバッテリーなどの整備を高所作業が不要で行えるため、今後増加するハイブリッドバスなどへの活用が期待されています。

このように、「次世代の大型車サービスを見据えた作業環境」を構築する一方で、アメニティ面でも女性メカニック専用の休憩室やシャワールームを完備するなど、働きやすい職場環境を実現されています。

大型車サービスにおいては、高度化する車両技術への対応、人材の確保など様々な課題への対応が求められる中、同社では作業の標準化による「お待たせしないサービス」の推進や、効率化による残業の大幅な削減など、「新工場の完成により、これらの取り組みをさらにステップアップしたい」と期待されています。



# SHOW ROOM

## 【大型車用ツインリフト】油圧スライダー式 キャタピラツインII WSL-CT322RU(FK)

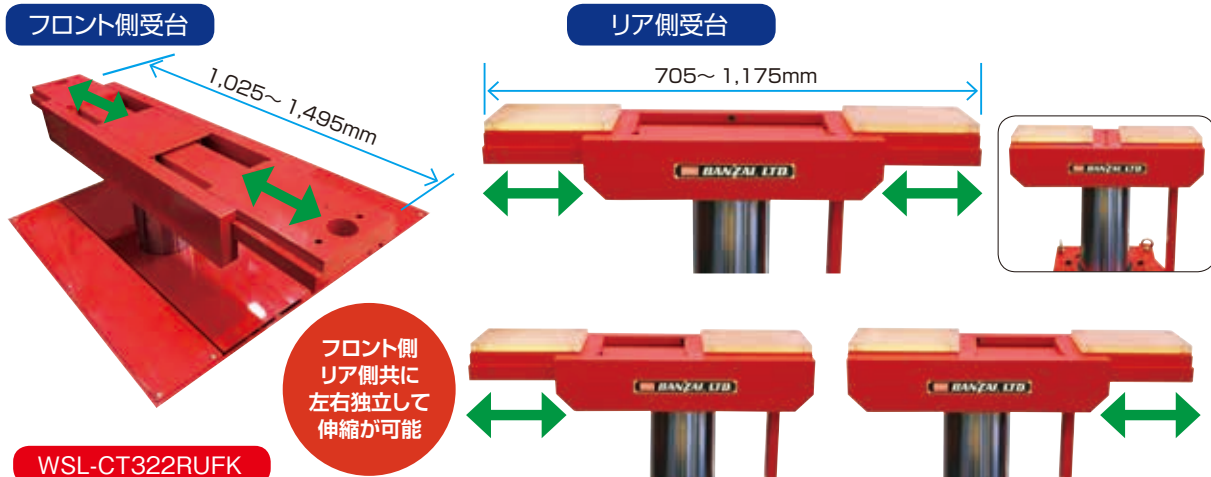
大型車リフトの受台セッティングが、  
リモコン・油圧スライダー方式で、簡単!安全に!



- 車両の下での受台セットが大変...
- 車両の低床化で作業姿勢がキツイ...
- タイヤなどで受台が引き出しにくい...

そんな悩みに、  
キャタピラツインIIで、働き方改革をご提案!

※写真はプロトタイプとなり製品とは異なります。



**WSL-CT322RUFK**  
リフト上昇時にスキマを無くす  
フラットキット付

<オプション>  
FMリモコン FMC-WSL-RU  
レール移動式ホイールローラー WSL-WD-J2C  
音声発生装置 WSL-VS

型 式	WSL-CT322RU(FK)
対象車種	小型~大型トラック・大型バス
能力 (ton)	16+16
揚程 (mm)	1,500
リフト間距離 (mm)	min 2,400 ~ max 9,000
受台伸縮方法	電動油圧 (リモコン操作)
電源 (V A)	AC200 三相 32
エア (MPa)	0.5~0.7
機械重量 (kg)	5,500



※写真の無線リモコンはオプションです

# SHOW ROOM

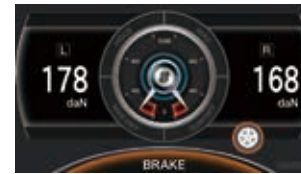
## 【ブレーキ・速度計複合試験機】コンビネーションテスター BST-500/BST-180シリーズ

視認性、デザイン性が向上!  
グラフィックメーターが新登場!

大型車用500シリーズ、小型車用180シリーズの  
コンビネーションテスターに、  
デジタル/グラフィックの2種類からメーターが選べます。



スピード表示例



ブレーキ表示例



指示計は  
2種類のメーターから  
選択できます。

お客様のご要望で選択可能

※指示メーターは吊下式  
「BST(M)-180B\*\*-2」のみの  
ラインナップとなります。

対象機種	大型車用 500シリーズ	小型車用 180シリーズ	
商品名称	溝ローラー吊下式	ハイブリッドローラー吊下式	溝ローラー吊下式
商品型式	デジタルメーター	BST-500E-2	BSTM-180B-2
	グラフィックメーター 27インチ	BST-500E27-2	BSTM-180B27-2
	グラフィックメーター 42インチ	BST-500E42-2	BSTM-180B42-2
型式試験番号	INSB-S-21	JASEA-B-S-40	JASEA-B-S-37
適合型式	デジタルメーター	BST-500 類別 B-100	BSTM-180 類別 B-100
	グラフィックメーター 27インチ	BST-500 類別 B-100G	BSTM-180 類別 B-100G
	グラフィックメーター 42インチ	BST-500 類別 B-100G	BSTM-180 類別 B-100G
本 体	許容輪荷重 (kg)	5,000	1,800
	速度ローラー	平滑	エンボス
	ブレーキローラー	溝型 (72条)	溝エンボス (18条)

## 【緊急用発電機】緊急用発電機 QF-1001-A/QF-1001-B

- 災害などによる停電時にリフトなどの操作を一時的に行える発電機です。
- 三相200Vの供給電源を建屋側と発電機側で切り替えできる「電源切替盤」が付属。
- 発電機本体から単相100Vの電源を供給することもできます。

商品型式	QF-1001-A	QF-1001-B
定格出力 (V(50/60Hz),kVA)	三相 200,5.0 単相 100,0.5	三相 200,6.0 単相 100,0.5
使用燃料 (L)	レギュラーガソリン (タンク容量: 24.0)	
連続運転	約 9.0時間 (50Hz)	約 7.5時間 (60Hz)
本体寸法 (mm)	W: 970 × D: 650 × H: 1,080	
本体重量 (kg)	約 130	
構 成 品	QF-1001-A31 (コンセント付)	QF-1001-B31 (コンセント付)
	QF-1001-CB (コンセント付)	



電源切替盤  
QF-1001-CB



緊急用発電機  
QF-1001-A(B)31





ベトナムの政治と文化の中心地、ハノイ市街。地下鉄の建設も進んでいる。

## 拡大するベトナムの自動車市場



ホアンサ社 社長  
Mr. Do Anh Tuan  
(ドゥ・アン・トゥアン)

南シナ海に面して南北1650キロもの細長い国土をもち、約9500万人の人口を擁するベトナムでは1990年代の市場経済システムの導入と、近年の工業化、近代化政策によりこの10年間、毎年7%もの経済成長を続けています。自動車生産においても従来から海外ブランド車のノック

ダウン生産が行われていましたが、2018年には国産車メーカーも誕生し、今後国内生産台数年間46万台を当初の目標として自動車産業の育成に力を入れています。

同国内の自動車保有台数は近年大きく増加しつつあり、2018年からはASEAN諸国内での輸入車の関税が撤廃されたこともあって、国内の自動車販売台数もとくに乗用車では20%近い増加を続けています。また近年では富裕層の増加にともなって、高級車の販売台数も著しく増加しています。



ロンビエン区にあるホアンサ社の外観



全スタッフにより高い顧客満足度を提供



高度な技術力、提案力。一貫したソリューション提供が同社の強み

## 設計から施工、アフターサービスまでのソリューションを提供

こうした市場の拡大にともなって、ベトナムにおけるバンザイのパートナー、「ホアンサ(Hoan Xa Co.,LTD.)」社も、大手カーディーラーなどを中心とした自動車サービス業界で着実な実績を上げています。

ホアンサ社は1996年に創設され、首都ハノイ市に本拠を置きヨーロッパ、アメリカ、日本など有名ブランド各社の設備機器を取り扱っています。

同社のモットーは「製品のみならず、解決(ソリューション)」です。同社の社長、Mr. Do Anh Tuan(ドゥ・アン・トゥアン)氏は「私たちは製品を販売するのではなく、あらゆるお客様のニーズに対応する包括的なソリューションを提供します」として、同社のトータルサポート体制を強調しています。

単に機器の販売、納入にとどまらず、同社では工場の設計、建築コンサルタント業務から設備機器の納入設置、トレーニング、さらにアフターサービス業務まで、カーディーラー、サービス工場に対する総合的なソリューションを提供できることが同社の強みです。

## 高い技術力、提案力で信頼を獲得

同社では20年以上にわたる実績のなかで、経験豊富なスタッフによる技術力、提案力により各ブランドのカーディーラー等のプロジェクトを実現し、顧客から高い信頼を得ています。

2006年にはハノイ市内にショールームと塗装トレーニングセンターも開設。今後さらに拡大するベトナムの自動車市場において、バンザイの正規代理店である同社とのパートナーシップに大きな期待がかけられています。



塗装ブースの施工



検査ラインの施工



リフトの据付け



取り扱いの説明指導

## 「ボディサービス総合カタログ」 「中・大型車整備機器カタログ」、「ECO・環境機器カタログ」、 3種類の総合カタログが完成しました

働きやすい職場づくり、高付加価値サービスへ、トータルな環境改善のご提案を満載!


環境問題、人材不足への対応など、100年に1度といわれる自動車サービスの変革期へ向けて、バンザイでは「ボディサービス総合カタログ」「中・大型車整備機器カタログ」、「ECO・環境機器カタログ」、3サービス分野の総合カタログを制作しました。皆様のサービスショップのプランニングに、ぜひお役立てください。



### ■ボディサービス総合カタログ

ダメージ規模・処理台数別のモデルプラン、設備機器、周辺機器まで車体整備を網羅するトータルガイド。

- 板金編：修正システム、油圧機器、リフト機器、計測機器、ほか
- 塗装編：塗装ブース、乾燥・照明機器、集塵機、スプレーガン、ほか
- 一般機器編：コンプレッサー、各種リール、板金見積もりシステム、ほか



### ■中・大型車整備機器

各種設備、機器をフルラインナップ。サービスショップの計画にも活用できる、導入プランも満載!

- 検査機器/リフト/注油・油脂/洗車・洗浄機器/足回り機器/周辺機器/診断機器・バッテリー関連/工場内環境整備機器/BP(板金・塗装)機器まで幅広い設備、機器を網羅。
- 検査ライン、各種整備ストールごとに、分かりやすく導入プランを例示しています。

### ■ECO・環境機器カタログ

3つの側面から働きやすい職場づくり、付加価値サービスのご提案を満載!

- 作業環境改善機器  
ES: 職場環境の改善で作業者のモチベーションをアップ。
- ECO改善整備機器  
CS: 地球に優しい整備の提供で顧客満足度をアップ。
- 作業・ECO改善機器  
ES&CS: らくらくサービス&地球環境改善に!



各カタログのご請求は、最寄りのバンザイ各支店・営業所までお申し付けください。

# BANZAI GUIDE

## 役員のご紹介

バンザイでは令和2年6月25日に開催いたしました定時株主総会並びに取締役会において、下記の通り役員人事を決定いたしました。今後とも皆様のご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

代表取締役社長		柳田 昌宏
取締役副社長	(営業本部 営業本部長)	浅沼 芳政 (昇任)
取締役	(管理本部 管理本部長) (経理部長兼事務センター長)	金澤 文男
取締役	(営業本部 営業本部長) (営業部長)	山本 正明
取締役	(管理本部 管理本部長) (総務部長兼システム部長)	山田 卓志
取締役	(営業本部 営業本部長) (東京支店長)	小池 則之
取締役	(海外販売部長)	木村 亨 (新任)
常勤監査役		飛田 敏行
監査役		川田 剛 (新任)
監査役		岩知道 真吾

なお、本株主総会をもって退任しました取締役 佐藤誠は当社相談役に、取締役 藤盛保包は当社理事に就任いたしました。

### 編集後記

バンザイは2020年6月1日の創立記念日をもちまして、創立100周年を迎える事が出来ました。ここまで営業を続けて来ることが出来たのは、ひとえにお客様のご愛顧のおかげであり、また関係する全てのお取引先様のお力添えあつての事でございます。誠にありがとうございます。

記念すべき年度ではございますが、世間では新型コロナウイルスが猛威を振り続け、たくさんの犠牲者が出ております。お亡くなりになった方へ哀悼の意を表しますと共に、病気の最前線で戦っていらっしゃる医療従事者の方々に感謝を申し上げたいと思います。

人々の活動の自粛が促され、政府からは新しい生活様式への移行が奨励されております。経済も大きく後退することが予想される大変厳しい状況ではございますが、この難局を乗り越えた先には、弊社にとっては次の100年に向かつての『新しい道』が見えてくるものと思っております。お客様、そして全てのお取引先様と共に、その新しい道を突き進んで参りたく、今後とも宜しくお願い致します。

