



UD TRUCKS

久遠(Quon)の高い志を形に 排ガス対策型トラックを供給

UDトラックス株式会社 上尾工場

今回は、平成22(2010)年2月1日に誕生した「UDトラックス株式会社」(埼玉県上尾市大字壺丁目1番地、竹内 覚代表取締役社長)の上尾工場を取材した。旧社名は日産ディーゼル工業株式会社。同社は生産拠点として、上尾工場、鴻巣工場、羽生工場の3工場を持ち、また、完成した車輻を用いて実際にさまざまな走行テストを行うための茂木試験場も備えている。創業以来、産業用ディーゼルエンジン、トラック・バス、特殊車輻の開発・製造・販売に一貫して取り組んでいる。また、従来から製品の品質向上や環境対策にも熱心に取り組んでおり、平成9(1997)年3月に大型トラック工場として国内初のISO 9002の認証を、平成15(2003)年にISO 9001(2000年版)の認証を取得した。新生「UDトラックス株式会社」の取り組みについて紹介する。

新社名の由来

UDトラックスのUDとは「Ultimate Dependability」であり、「究極の信頼」という意味である。社会の発展に貢献するための自動車づくりを旨とし、「品質の作り込み」に全力を注いでいくという企業理念を表象したものである。日産ディーゼル工業の当時から、企業の象徴であるロゴマークとして、アルファベットUDの2文字をデザイン化したものを採用しており、同社製トラック・バスのボディー前面にはUDをあしらったロゴマークを貼付してきた。今回の社名変更に伴い、ロゴマーク「UD」のデザインも刷新している。

創業の経緯

UDトラックスの前身は昭和10(1935)年12月1日に創業した「日本ダイセル工業株式会社」(埼玉県川口市)。同社はドイツのクルップ・ユンカーズ型2サイクルディーゼルエンジンの特許権を取得、昭和11(1936)年4月に生産を開始した。太平洋戦争開戦の翌年昭和17(1942)年に日本ダイセル工業から鐘淵ダイセル工業株式会社へと社名を変更した。

戦後は昭和21(1946)年に民生産業株式会社となり、朝鮮動乱が勃発した昭和25(1950)年に民生ダイセル工業株式会社となった。昭和28(1953)年12月に日産自動車株式会社の資本を受け入れ、日米安保闘争が起こった昭和35(1960)年に日産ディーゼル工業株式会社へと社名変更を行った。それに伴い、翌年から製品名も「ミンセイ」から「ニッサンディーゼル」へと改称した。東京オリンピックが開催された昭和39(1964)年の12月に東京事務所を東京都千代田区神田に開設。昭和48(1973)年5月に日産自動



排ガス対策型大型トラック 久遠/Quon

車からの受託生産として小型トラックの生産を開始した。

その後、ボルボ・グループ企業との事業統合を経て、平成22(2010)年2月1日付けで現在の社名「UDトラックス株式会社」が誕生した。

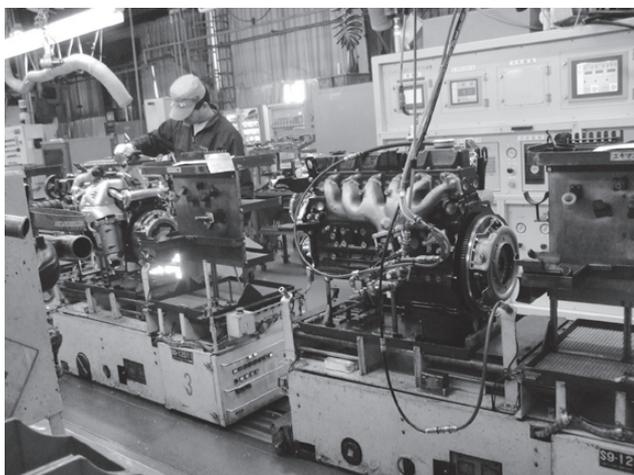
生産拠点・上尾工場

昭和30年以降、国内経済が高度成長期を迎え、自動車需要も堅調に伸びていった中で、UDトラックスは生産拠点を拡充していった。昭和37(1962)年5月、UDトラックスの生産拠点である「上尾工場」が操業を開始した。上尾工場は埼玉県上尾市大字壺丁目1番地にある。工場の敷地面積は12万1,924坪、建物面積は8万3,811坪。自動車・船舶・産業機械に搭載されるディーゼルエンジンを生産しているほか、大型・中型・小型のトラックに関して一貫した車輻の総合組み立てを行っている。

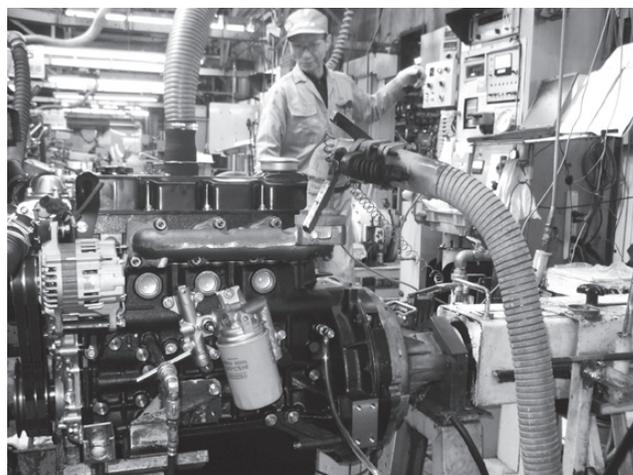
上尾工場では、搭載されるディーゼルエンジンの性能試験にも取り組んでおり、完成したエンジンを実際に駆動させて、排ガスや燃費を計測し、評価試験を繰り返し行うことでエンジンの信頼性や品質の向上、技術開発力の向上を図っている。また、組み立て後のトラックのさまざまな衝突実験を行っており、衝突時のエアバッグの安全性能や車輻の強度・構造問題について綿密な検証を重ねることで安全なトラックの開発・生産・供給を旨としている。上尾工場内にある設計部門では、三次元3Dのコンピューターグラフィックスの技術を用いて、車輻の内装・外装、ユニット製品、車輻のカラーリングといったデザイン分野の開発に取り組んでいる。最新鋭の設計システムであるCADを導入して、部品の設計段階から部品の解析、組み立てまでのあらゆる作業に関してバーチャル評価も行っている。

鴻巣工場・羽生工場・茂木試験場

大阪万博が開催された昭和45(1970)年の10月、現在の



エンジンの組み立てライン



運転試験中の発電機用エンジン

鴻巣工場である「日産ディーゼル铸造株式会社」を埼玉県鴻巣市に設立、昭和47（1972）年1月に操業を開始した。「鴻巣工場」では、铸造品の製造を行っており、シリンダーブロックやシリンダーヘッド、ブレーキドラムを中心に生産をしている。完成品は上尾工場へと移送され、同工場内でトラック・バス用の加工と組み立てが行われている。

平成4（1992）年10月に操業を開始した「羽生工場」では、トランスミッションの加工と組み立てを行っている。自動変速のESCOT-IVをはじめ、5段～12段までの普通型・大型トラック用のトランスミッションを製造している。

UDトラックスでは、製品の量産化と併せて、一層の品質向上を図るため、完成した各種車輛を用いてさまざまな走行テストを行うための「茂木試験場」（栃木県茂木町）を建設し、昭和63（1988）年10月から各種試験を実施している。

茂木試験場では、市販仕様の大型トラックが実際に1周3,300mのサーキットを高速走行で周回することで、車輛の動力性能・制御性能・燃費性能を調べる走行性能などの評価試験全般と、駆動負荷に対する車輛の耐久性試験を実施している。また、全長1,000mの蛇行した川のようなハンドリング道路を設置しており、曲率半径15m～60mのカーブが連続した道路での走行テストを通じ操縦安定性についての検証を行っている。さらに、でこぼこの石畳を模した悪路を走行する路面負荷耐久性試験にも取り組んでいる。

そのほか、国内外の販売体制の整備も図り、平成11（1999）年10月に国内販売会社を統合して全国16社体制を敷いている。また、平成18（2006）年3月にボルボ社からの資本を受け入れ、平成21（2009）年1月に日産ディーゼル（当時）・ボルボ東京共同オフィスを設立した。一方、オイルショックの発生した昭和48（1973）年の4月にオーストラリアで合弁会社「UDオーストラリア」を、昭和57（1982）年2月に米国で「日産ディーゼル米国社」をそれぞれ設立するなど、海外での事業展開も積極的に進めている。

コージェネ事業へ進出

昭和40年代に経験した2度にわたるオイルショック以降、ユーザーの省エネ意識が高まり、エネルギーの高効率利用機器・システムの開発・供給が求められるようになった。国鉄民営化が実施された昭和62（1987）年の10月

に、UDトラックスは自社開発した産業用の高効率ディーゼルエンジンを搭載したディーゼル発電装置や小型ガスタービンを搭載した自家発電装置を発売し、また、熱電併給タイプのコージェネレーションシステムの製造・販売を手掛け、自家発市場へ積極的に参入していた。

ボルボとの事業統合

日産ディーゼル工業（当時）は、世界市場を視野に入れた経営効率化を推進するため、平成22（2010）年1月1日付けでスウェーデンのABボルボ・グループ傘下にあった日本ボルボ株式会社の全事業を吸収合併した。それにより、日産ディーゼル工業が存続会社となり、「ボルボ・トラック」「ボルボ・ペンタ」「ボルボ・コンストラクションクイップメント」の全事業を承継し、引き続き、3事業を推進している。

UDトラックスでは、ボルボ社が培ってきた産業用エンジンやマリンエンジンの技術力を積極的に採り入れ、より一層高品質で耐久面にも優れた大型・中型・小型のトラックや大型・中型のバス、特殊車輛、産業用ディーゼルエンジンの開発・製造・販売に邁進していく。

人と地球に優しい大型トラック Quon

特に平成2（1990）年以降、国内では輸送部門におけるCO₂排出量の増加の伸びが著しいことが指摘されており、有識者間で懸念されている。トラック・バスメーカーとして業界に先駆けてUDトラックスでは、平成11（1999）年2月にISO 14001の認証を取得した。今後もグループ企業をあげて、地球環境保全活動の進展に注力していく。それと併せて、人と地球環境に優しいクリーン・ディーゼルエンジンを搭載した最新鋭の大型トラック「久遠（Quon）」を中心に積極的な販売拡大に注力していく。

久遠（Quon）とは「高い志」を意味する言葉であり、排ガス対策型・低騒音型ディーゼルエンジンおよび同エンジンを採用した環境配慮型トラックなど、各種車輛の開発にかける同社の意気込みがうかがわれる。引き続き全社をあげて、大型トラックの「久遠（Quon）シリーズ」を中心として、中型・小型トラックの「コンドルシリーズ」などの環境に優しいクリーンなトラック・バスを積極的に売り込んでいく。