

コロナワクチンの接種が始まり オリンピック、選挙を見据えての事でしょうが 少しずつ接種が加速されているようです。大企業や 大学も「職域接種」ということで ワクチン接種が始まりました。

65 歳以下の対象者への接種券の発送も始まり 少しずつではありますが 出口が見えてきたような気がします。

大企業優先かと思いましたが 中小零細企業にも 商工会等より「会員及び 家族等も併せて ワクチン接種はいかがでしょうか」というアンケートも届いております。日本は アメリカのように 誰でもどこでも観光客でも摂取できるというわけではありませんが ようやく 収束に近づいているようです。まあ コロナウイルスも生きていかなくてはならないから ワクチンに負けないように変異に変異をかさねていく事もあるかもしれませんが・・・



もっと早くにワクチン接種が始まっていれば オリンピックのころには本当に「ほぼ安心安全」な開催ができたことでしょうが 自国にワクチン製造ラインが無かったのですからいたしかたありません。

無料のワクチン接種ではありますが 副反応の心配から「打たない」「いや どうなっても打つ」と いろいろ物議を醸しています。個人の判断に任せられますが「コロナは風邪だ」と豪語していた国会議員が 自身がコロナに感染し 症状が改善せず 家族等周りの人たちからもすすめられ どうとう入院となったとか・・・。

「なってみないとわからない」ということは いろいろあると思います。

「コロナ禍」これも 多くの人が初めての経験です。ここまで長くなるとは誰も想像しませんでした。

どんな業種に影響があり そこからの波及がどうなっていくのか 驚くことばかりです。オリンピックの内情も良くも悪くも露呈した形です。秋になって コロナが落ち着いてきても またいろいろな状況変化が現れるのでしょうか。

ニュースを見ていると、世界中の自動車工場で半導体が入ってこなくなっていて、生産が止まっているというのをよく見かけます。海外のほうダメージは大きいので、日本は関係ないと思いがちですが、日産やスバルの国内工場では減産や一時操業停止になっているようです。現代世界の成り立ちを語るとき、産業効率に飛躍的な進歩をもたらした大先生としてトヨタ自動車の名前は外せないでしょう。この日本の自動車メーカーは、部品を必要なときに必要なだけ工場に届けることで在庫を極限までそぎ落とす「ジャスト・イン・タイム(JIT)」生産方式の先駆者といわれています。

横文字でなく日本語で言えば「カンバン方式」です。カンバン方式とは、簡単な板切れ(かんぱんのこと)を使い、難しい理論もコンピューターも使わずに、上手に生産を管理することができる、日本オリジナルの生産方式です。

カンバン方式はトヨタ自動車によって発明されました。トヨタ自動車の JIT 生産方式で使われる、工程間の流れを制御する方法です。生産指示を書き付けるカンバン、これを持続させてきたのが下請けの支えです。本体は在庫を持たず必要な数を調達していく。製造現場の①作りすぎのムダ②手待ちのムダ③運搬のムダ④加工そのもののムダ⑤在庫のムダ⑥動作のムダ⑦不良のムダ を徹底的に無くしてきました。半世紀以上にわたり、このアプローチは世界中の企業を魅了してきました。その影響力は自動車業界の枠をはるかに超えます。ファッション、食品加工、製薬など、さまざまな業種の企業が機動性を保つために JIT を取り入れ、市場の変化への対応とコスト削減を両立させてきたのです。

ところが・・・コロナ禍による経済の混乱で、在庫を持たない経営のメリットに疑念が生じています。「一部の業界は JIT を徹底するあまり混乱に打たれ弱くなったのではないか」との懸念にあらためて火がついたのです。パンデミックが工場の操業を妨げ、世界の物流を混乱に陥れたことで、世界各国は電子機器から木材、衣料品に至る広範な物不足に悩まされています。コスト削減や業務効率化を目指す企業にとって、JIT は魅力的な生産方式です。しかし、JIT にもデメリットやリスクが潜んでいるため、安易に既存事業の生産方式を変更すべきではないということでしょう。

コロナで浮き彫りになった生産方式の弊害。コロナが収束した後 どんな風に変化していくのでしょうか？

コロナで浮き彫りになった生産方式の弊害。コロナが収束した後 どんな風に変化していくのでしょうか？

マルジン 7 月のカレンダー

～＜R3.7月の休日について＞～

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

令和3年カレンダーを制作したときにオリンピックが危ぶまれて延期になって休日が変更になるとは思ってなくてさて、22.23日をどうしようかと検討しマルジンは当初通り 19日の休みで実行することになりました。忙しいので多分19日も休日出勤になろうかとは思いますがよろしくお願いします。

2021年7月第284回は～モノレール使用注意点～について

現場でレンタル用のモノレールをお引渡しする際にご利用の皆様には「モノレール取扱講習」を実施させていただいております。

講習修了時には「修了証」を発行させていただきます。以下が講習の要点ですが 特に**赤い字にしたところ**は注意しないと命に係わる危険を含んでいます。

赤字以外は大丈夫というものではありません。

「荷締めは締めすぎに注意！」と書いてあるから ゆる～く締めたら荷が落ちた」というのでは本末転倒です。

上手に使うって安全に現場を完工させてくださいね

燃料関係

- 適正燃料の説明
- 燃料補給時、**火気**や雨に注意する
- 燃料はゲージにて確認する
- 燃料のふたは確実に閉める
- 燃料コックを確認する（常に ON で良い）
枯草に燃え移ったら火災発生！

走行レバー

- 「走行」「停止」の位置確認
- レバー操作（ロックの説明）動作確認
- **ストッパー位置と動作確認**
ストッパーが動作しないと逸脱の危険性！

変速レバー

- 「前進」「後進」「ニュートラル」の位置確認
- 進行する方向に変速レバーを入れる
- ギアが入りにくい場合は「走行レバー」を入れ直す

実際に動かしてみる

- 「燃料コック」「変速レバー」「走行レバー」の確認
- スイッチの「ON」「OFF」
- リミットスイッチの説明
- チョークの動作確認（始動後戻す）
- リコイルの動作確認（テンションをかけて引く・離さない）
- 5分程度は暖気運転をする（特に冬季の場合）

走行

- **コース上の近接箇所、障害物には十分注意する**
風雨の後など樹木の倒壊や地形の変化に注意
- 走行レバーは一気に上げる
- 進行方向を間違えた場合、回転が下がってから変更する
- **アップ部分で本機、乗用台車との資材の接触に注意する**
台車よりはみ出る資材、まがった資材等積んだ場合は要注意！斜面や木立に当たりませんか
- マフラーは高温になるのでやけどに注意する

停止

- 起点・終点での自動停止（分岐点は必要時）
- スイッチを切ったら進行方向へレバーを変える

本機カバー

マフラーカバー 本機カバー で養生する

荷物台車

- 連結部、副連結の確認（始業前点検）
- **荷物は低く・中央に積み込む（高荷時の重量制限）高荷で不安定な場合、カーブなどで倒壊の危険度がますます大きく！**
- 荷締めは確実に使用する（締めすぎ注意）
- 締めすぎには注意してもらう（台車の変形）
- **チェーンやワイヤーが台車より下がらないように注意**
ローラーに巻き込んだりすると モノレールも破壊されたり 台車の倒壊もあり得ます。
- **荷物台車には乗らないようにしてください**
荷物台車には乗用の椅子がついていませんバランスを崩して落下したら大きな事故につながります。ブレーキも付いた乗用台車をご利用ください

乗用台車

- **必ず停止している状態で乗り降りする**
気のゆるみから 飛び乗った作業員が落下し 怪我をしたり足がローラーに巻き込まれたりした事故報告があります。
- **手足を台車より外に出さないこと**
モノレールルートの上木等は 最小限の伐採であることが多く 当たって怪我をしたり 出していた足がひっかかり台車から落下したりする危険があります
- 緊急ブレーキの説明（通常は本機のブレーキを使用）

分岐レール

- **中間レールの取付ねじは確実に締めこむ**
ちょん乗せの中間レールを走行中に 振動でレールが浮き ポイントで本機が落下、そんな場合はたとえ乗用台車に乗っていても人身災害の危険が！
- 分岐の予備ネジとレンチの確認

トラブル対応

- リミットスイッチは正常な位置にあるか？
 - スイッチ・燃料・チョークは正常な位置にあるか？
 - スパークプラグの確認と交換（予備）
 - 異音・異臭がないか？
 - 始業前点検表の説明（連結部、駆動輪重要）
- その他**異常がある場合は連絡してください**

「おかしいな？」と思ったらマルジンにすぐにご連絡ください。早めの対応で安心安全な作業をお願いいたします。