会員企業ファイル㊸

VIEWTEC
日本ヴューテック

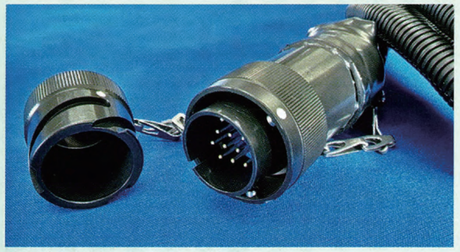
大型車用リアビューカメラシステムを幅広く開発・生産

本社

資本金 9,000万円
従業員 16人
代表者 代表取締役 松波 登

本社
川崎市中原区下小田中 3-26-6
URL
https://www.nvt.co.jp/

ナイスヴューモニター VH-S20


リバースバヨネットロック方式を採用した
トレーラ用マルチケーブル

社長自身が大型車の後方視界確保の重要性を認識して創業

日本ヴューテックは、トラックなど大型車両の後方視界を確保するシステムの製品開発・販売を行う。主力製品である「バックアイカメラ」を中心にドライブレコーダーなどの製品展開を進め、物流業界の輸送品質向上のサポートをする。

製品開発のヒントは、松波登社長の大型免許取得に端を発する。実際に大型車両を運転してみると、予想以上の後方視界の悪さや死角の多さに気づかされたという。大型車ドライバーへのヒアリングを実施したところ「勘に頼る」という意見が大半を占める実態を目の当たりにし、後方視界確保の重要性を再認識し、製品化への動きをスタートさせた。

製品開発後には地元の運送事業者の協力を得て実装実験を重ねた。結果は未装着車両に比べ格段に事故率の低下が見られたとともに、ドライバーからも好意的な意見が聞かれ、事業所内の全車両へ導入という結果がもたらされた。

現在、主力製品となるバックアイカメラ「ナイスヴューモニターVH—S20」は、全日本トラック協会の助成金対象機種に認定されている。カメラとカメラモニター、付属パーツのセットで単車トラック1台分を基本セットとし、オプションパーツなどによりセミトレーラからフルトレーラでの複数カメラ装着にも対応する。

また、トレーラ需要の拡大に合わせ、接続ケーブルの改良に着手している。トレーラ用マルチケーブルでは、従来のねじ式からリバースバヨネットロック方式に変更することで大幅な取り付け時間短縮を可能としたほか、カチオン電着塗装により高い耐久性や防食性を実現した。

近年では、バックアイカメラ事業と合わせてドライブレコーダー事業にも本格参入している。記録媒体には大容量のSSD（ソリッド・ステート・ドライブ）をいち早く導入するなど、8カメラシステムでも最大約220時間の記録を可能としている。

同社の創業理念の根本は「顧客の生命と安全を守る」こと。こうした理念の下「交通事故のないクルマ社会の実現を目指し、さらなる革新的な製品の実現を目指していきたい」（松波社長）とする。

森川オサム=文
report: Osam Morikawa
青山義明=写真
photo: Yoshiaki Aoyama

群馬サファリパーク内のスペシャルステージを行く松波 登／森川オサム組のGRヤリス。760mの短いコースでも途中コースアウトするチームも。

70代のルーキー、奮闘す

全日本ラリー選手権 第5戦 モントレー 2022参戦記

林道を駆け抜けるラリーカー。そのルーフに見えるのは、あれっ、もしかして四つ葉の高齢者マーク?
そうなのだ、このGRヤリスを駆るドライバーとコドライバーはどちらもベテラン中のベテラン、70代なのである。
雨で荒れ模様となった2022年全日本ラリー選手権第5戦・モントレー 2022(6月10～12日)を、百戦錬磨のラリーストはかく戦えり!

35年ぶりの国内ラリー

免許更新のために高齢者講習とやらを受けさせられたら、教習所で同乗することになった高齢者の運転のひどさに驚愕。高齢者は皆、こんな運転レベルと思われてしまっている——と愕然としたという、私の1年先輩の友人。昔取った杵柄のラリーで、「高齢者でも人によって違いがあることを知らせたい」と、昨年からラリー、それもよりによって全日本選手権戦に再挑戦し始めた。

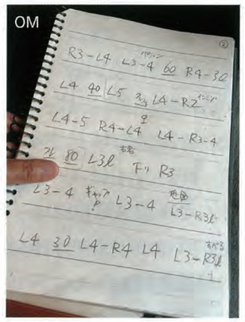
その友人とは元トヨタ“17技”のテストドライバーやTOM'Sラリーチームのドライバーを務めた(その時のコドライバーが私)経験がある松波 登氏。トヨタGRヤリスを最低限の装備でラリーカーに仕立て、コドライバーとして全日本チャンピオンの経験があり現役の草加浩平氏とタッグを組んで参戦を始めた。後期高齢者の肩書が付く来年後半にトップクラスのJN-1に出場すべく、足慣らしとして車両規則等が若干緩いオープンクラスでの挑戦を選んだ。

と、ここまではいいのだが、今年の第5戦モントレー 2022に草加氏が出場できなくなった。そこで昔の相棒である私に出場要請が来た、というのが今回の経緯である。

国内ラリー引退後もWRCモンテや同イストリークを走った私だが、国内を最後に走ったのは1987年のモントレーだったので実に35年ぶり。調べ始めたら、所有しているギアはすべて期限切れで、頭のてっぺんから爪先まですべて新調せねばならないことが判明し、インカム付きのヘルメットからスーツ、シューズ、下着まで調達。さらに頸椎を守るHANSも必須。今の全日本戦は安全面も厳しくなっていたのだ。

ラリー自体も当時はスペシャルステージ(SS)は少なくアベレージ走行区間が多かったが、現在はSSのみの戦い。さらにはターマックラリーとグラベルラリーとに分かれていて、モントレーはターマックなので、タイヤもターマック用のミディアムとソフト・コンパウンドを使い分け、レインも用意。SSに到着するまでにタイヤを温める作業が必要となるなど、まさに隔世の感ありだ。

インカーカメラが捉えた高齢者2名のSSでの奮戦模様。



レッキで作成したペースノートを間違えないよう、細心の注意のもと、適切なタイミングでインカムを通してドライバーに伝える。

荒れた舗装のSS-1を駆けるGRヤリス。カーボンルーフにはあの四葉マークを!

本戦は荒れ模様に

木曜日にラリーカーを積んだトランスポーターとサービスカー、それにレッキ用に義務付けられているノーマルカーの3台で現地入り。金曜は朝からSSのレッキがあり、1日かけて5ヵ所のペースノートを作成。これも義務付けられた低速走行をしながらドライバーが声で伝えるコーナーのスペックを書きつづり、さらに路面の注意などを書き添えていく。そして夜にはノートの修正作業。今年のモントレーは各SSを2回ずつ走り、計10本の合計タイムで競われた。

スタート&フィニッシュとサービスパークが設けられた群馬サファリパークをスタートした土曜日のデイ1。最初のSSは南牧村(なんもくむら)の林道を閉鎖した7.54kmだ。タイヤに熱を入れるドライビングをしながら、スタート地点前のタイム・コントロールへ到着し、私の仕事は温まったタイヤのエア圧の調整。そしてヘルメットをかぶり、HANSと接続し、マシンに乗り込みインカムのコネクターをヘルメットと接続した後、6点式ベルトで身体を固定。ペースノート読みの準備を済ませてスタートラインへ。

右ヘアピンから始まるコースをペースノートを読みながら順調にクリアして、タイムは7分51秒6。試しにグーグルマップでこのコースを検索してみたら自動車での所要時間は30分と出たから、普通からみればかなりのペースとなる。

レッキでわかったことだが、SSの路面は舗装されてはいるものの、かなり傷んでいてタイヤやサスペンションには厳しいし、梅雨で雨の予報なのでリタイアするチームも多そうだと、超ベテランコンビは読んでいたらその通りになり、新井、勝田、奴田原といった常勝ドライバー連がコースアウトやマシントラブルで早々に相次ぎリタイア。20kmのSS-3では高速セクターでひどいクラッシュをしたチームがあり、ドライバー、コドライバーともに負傷でアンビュランスが出動し、キャンセルになるという荒れた展開となった。サファリパーク内の短いギャラリーステージSS-7で始まったデイ2も、次の23kmのSS-8では左コーナーの路上ででんぐり返しになったマシンの横をすり抜けたりで、最後まで荒れたラリーとなった。

濡れた路面のSSでもレイン・タイヤに変更せず、ミディアム・タイヤで走りきる作戦が少し裏目に出たりもして、終わってみたらわれわれの成績は総合33位、15台出走のクラスで3位であった。

SS-3に到着したら先行チームのクラッシュでアンビュランスが入り待機。結局キャンセルとなる。2ループ目のSS-6も豪雨と濃霧による遅れで日没キャンセルとなってしまった。

サービスパークは群馬 サファリパークに置かれた。手前が2日間とも選択したダンロップDIREZZA 94Rのドライ用ミディアム・コンパウンド・タイヤ。サイズは245/40R18。

ちょっと言わせてもらうなら……

久々の国内ラリーを走ってみて感じたことは多かったが、その中でもタイヤの熱入れには少々疑問を感じた。コースとして閉鎖されている林道でならまだしも、公道で行うのは問題があるからだ。そうであるなら、熱入れをあきらめればいいわけだが、勝敗を決する競技である以上、なかなかそうもいかないのが現実だ。閉鎖地点からSSスタートまでの距離をとるなど、コース設定によって解決できれば良いのだが、国内でのコース事情を考えると難しい問題のようだ。

そして、リエゾン区間のコース脇で多くのギャラリーから声援をもらったのは嬉しい驚きだった。昔の国内ラリーは悪く言ってしまえば「夜陰に乗じてこっそりやる」みたいなイベントだったので、これにも隔世の感があった。これまでずっとラリーを盛り立ててきてくれた後輩たちの努力の賜物だろう。

さて、今回のために買い揃えたものはどうしたらいいものか?

総合優勝はシュコダ・ファビアR5を操った元F1ドライバーのヘイッキ・コヴァライネン／北川紗衣組。昨年の全日本チャンプのコヴァライネンは今年もここまでをリード。

高齢のドライバー(車両に向かって左側)、コドライバーを務めた筆者(同右側)と、それを支えてくれた若いサービス・クルー。

●筆者紹介　森川オサム／モータリングジャーナリスト／大学生のときからラリーに参戦。WRCラリー・モンテカルロに7回参戦。1979年にはマツダRX-7で日本人初のクラス優勝を遂げた。ローバージャパン(当時)やBMWを経て、ランドローバージャパン(当時)でマーケティングと広報を統括。輸入車業界の内情にも詳しい。