

V O L V O

ポ・ヴェーグ PÅ VÄG

A Customer Magazine from Volvo Trucks Japan

Issue No.70 June 2023



スムーズなギアチェンジに
ボルボ・トラックの進化を実感

14 VISTAのファイナルに出場
決勝大会に出場した日本代表チームに
大会の様子などについて聞いた

16 事故調査を安全性向上に活かす
長年の調査結果がパッセンジャー
コーナーカメラ開発の基礎になった

18 デザイン・ディレクターへの5つの質問
トラック・デザインのビジョンなどについて
ジョナサン・ディズリーに聞く

THE WORLD'S SAFEST VOLVO. 世界最高水準の安全性



ボルボ FH のキャブ構造は、ゼロからデザインされたものです。その結果、ボルボ史上最も安全なキャブが誕生しました。たとえ静止している物体に時速 80 キロで衝突したとしても、ドライバーの命を高い確率で守ります。それは、世界で最も厳しいといわれるスウェーデン式衝突試験で実証済み。この試験では、ルーフへの 17 トンの圧力や、リアと A ピラーへの 29.4 キロジュールの衝撃にも耐えてきました。いくらキャブ構造が頑丈でも、飛んできたパーツでケガをするようなら、安全なトラックとは言えません。だから、ボルボでは接合部の安全性についても、何度も繰り返しテストを行っています。世界最高水準の安全性。それは、ボルボ・トラックが長年にわたって厳しい衝突試験を積み重ねてきた証なのです。

V O L V O

スムーズなギアチェンジに ボルボ・トラックの進化を実感

東日本産業輸送株式会社では、2001年導入のFH16を含む
4台のボルボ・トラックが稼働している。

8 ページ



超重量物も苦にならない

主に鋼材や重量物を扱う東日本産業輸送の2人のドライバーが、ボルボ・トラックの利点について語る。

12 ページ



事故調査を安全性向上に活かす

パッセンジャーコーナーカメラはボルボ・トラック事故調査チームの集めたデータが基礎となって開発された。

16 ページ



VISTA のファイナルに出場

日本代表として VISTA 決勝大会に出場した UD トラックス川口カスタマーセンターのチームに話を聞いた。

14 ページ



デザイン・ディレクターへの質問

トラックのデザインに対するビジョンなどについて、ジョナサン・ディズリーが5つの質問に答える。

18 ページ

ボルボ・トラックの 日本全国への浸透を実感

近頃、日本各地のボルボ・トラック正規ディーラーの方々とお話しする中で、大変嬉しいお言葉をいただくことが多くなりました。「この地域でもボルボ・トラックをよく見かけるようになった」「今まであまり関心がなかったお客様から、ボルボについて教えてほしいと言われるようになった」といったお声です。

実際、2022年のボルボ・トラックの新車登録台数は前年比20%増となり、今年の第1四半期終了時点で、それをさらに上回るペースで推移しています。マーケットに出るボルボの中古車も増えていきますから、全国で稼働しているボルボ・トラックの台数は数年前と比べて着実に増加しています。今まであまり見かけなかった地域でも目にするようになり、ボルボ・トラックが日本全国に浸透してきたことを実感しております。ボルボを選んでくださったユーザーの皆様にご感謝を申し上げますとともに、引き続き、より多くの方々にボルボ・トラックの良さを知っていただけるよう努めてまいります。

p.6 で取り上げたように、現行のボルボ FH 2021年モデルでは、2014年モデル以来8年ぶりにリジッド車(単車)を復活させました。これにより、新たなセグメントのお客様にもボルボ・トラックをご提案できるようになりました。ボルボ FH リジッドは通常のカーゴや冷凍車の用途だけでなく、防錆性能に優れた特徴を活かして活魚や家畜、飼料・肥料などの運搬車両としても最適です。ボルボはキャブ内が広く、安全性の高い重厚なボディを備えている分、積載量に多少のハンディはありますが、それにもかかわらず想定を上回る勢いでご注文をいただいております。それはひとえに、卓越した居住性・安全性・馬力・走行安定性といったボルボならではの特徴をご評価いただいた結果だと考えております。さらには昨今の運転手不足の解消のために、ドライバーに最高の仕事環境を提供するボルボ・トラックを活用したいというお客様の声も多くなっています。ボルボがリジッド車を販売していることをまだご存じない方もいらっしゃると思いますので、これからも積極的にその魅力を伝えてまいります。

稼働台数の増加に伴い、アフターサービスの重要性もますます高まっています。ボルボ・トラックでは全国のディーラーネットワークを通してアフターサービスのさらなる充実を図っております。p.5 および p.14 ~ 15 で取り上げたメカニクスの世界的な技術競技大会“VISTA”を2年に一度開催しているのもその一環です。日本全国どこでも同じ高い水準のアフターサービスをご提供するために、ボルボ・トラックは正規ディーラーとともに今後も研鑽を重ねてまいります。

ボルボ・トラックセールス
バイスプレジデント
関原 紀男



PÅ VÄG ボ・ヴェーグ

本誌は、ユーザーの皆様とボルボ・トラックを結ぶコミュニケーション誌です。「PÅ VÄG (ボ・ヴェーグ)」とは、「旅の途中」「移動中」を意味するスウェーデン語。ボルボ・トラック・ユーザーの皆様が日々営む輸送業務をイメージしたタイトルであると同時に、ボルボ・トラックの進化し続ける姿勢も表しています。本誌の内容についてのご意見・ご要望は、お気軽に UD トラックス (株) ボルボ・トラックセールスまでお寄せください。

[HTTP://volvo Trucks.jp](http://volvo Trucks.jp)
facebook.com/VolvoTrucksJapan
instagram.com/volvotrucksjp
youtube.com/volvotrucks





PHOTO: IAN WALLMAN

アフターサービスの技術競技大会 VISTA でエストニアのチームが優勝

ボルボの発祥地であるスウェーデンのイエテボリで 2022 年 9 月、「VISTA」のワールドファイナル（決勝大会）が開催され、エストニアのチームが優勝の栄誉に輝いた。

VISTA とは、Volvo International Service Training Award（ボルボ国際サービストレーニング賞）の略で、ボルボ・トラック、ボルボバスのメカニックを対象にその知識と技術を競う大会のこと。1957 年にスウェーデンで第 1 回大会が開催され、1970 年代にはすべての大陸のボルボ認定ディーラーから参加者が集まるほどに拡大。今では、2

年に一度開催される世界最大級のアフターサービスの技術競技会となっている。

今大会には、世界中のディーラーネットワークから、4,500 チーム（日本からは 124 チーム）、16,000 人以上のメカニックが参加。イエテボリで開催されたワールドファイナルには、各国の予選、セミファイナルを勝ち抜いた 43 チームが出場し、日本からも UD トラックス株式会社川口カスタマーセンターのチームが決戦に臨んだ（同チームへのインタビュー記事を 14 ページに掲載）。

競技は 2 日間で 6 つの課題を解決してい

く方式で実施された。なかには VR ゴーグルを装着してバーチャル空間にある EV トラックに電気モーターを装着するといったユニークな課題もあった。白熱した競技の結果、エストニア代表のチームが優勝。続いて 2 位にデンマーク代表、3 位にスイス代表のチームが入った。

ボルボ・トラックでは、この VISTA を通じて、メカニックの技術力とチーム力の向上を図っている。VISTA に向けた各チームの努力は、アフターサービス全体の向上とボルボ・トラックの稼働時間の最大化につながっていく。



ボルボ FH リジッドによる 全国ロードショーが盛況のうちに終了

昨年春より日本全国を走行していたボルボ FH リジッド ロードショー車両が、9,500km の旅を終え、2022 年 12 月末に UD トラックス本社に戻ってきた。

今回の全国キャラバンでは、南は鹿児島県から北は北海道までを走行。各地のボルボ・トラック拠点やサービスエリアなどを回り、多くの方々にボルボ FH を見ていただいた。

ボルボ FH ロードショー車両をご覧になった方々からは、「走行中に見かけたので、ディーラーに見に来てみた」「国産車と比べて大きく、迫力がある」「ボルボに乗ると仕事が楽しくなりそう」などという声が聞かれた。

また、「ウィング車は日本で購入できるの

か?」「架装について詳しく教えてほしい」など、実際に車両導入の検討に向けてのご質問をいただくこともあった。

近年は新型コロナウイルス感染症の影響などもあり、実際にトラックを見ていただく機会が限られていたが、今回の全国キャラバンでは、各地のディーラーのサポートもあり、トラックユーザーのみならず、多くの一般の方々やお子様にもボルボ FH に触れていただくことができた。

今後も引き続き、全国のボルボ拠点やイベント会場などを回る予定です。お見かけの際は、ぜひ、写真を撮って SNS に投稿してください。



ディーラー紹介① 株式会社並松自動車（鹿児島県）

車検・整備だけでなく 新車架装もトータルで対応可能

日本全国でお客様の稼働を支えるボルボ・トラック正規ディーラーを紹介するシリーズ。初回は九州最南端にある株式会社並松自動車です。

— 会社の概要を教えてください。

地元の主要産業である畜産に関わる車両の修理や製作を多く扱っており、鹿児島県内に工場を3拠点構えています。谷山港に社屋をリニューアルしたばかりの本社工場、繁華街の天文館近くに松原工場、そして鹿児島県東部の志布志工場です。

「工場や設備はキレイで良いものだが、それ以上に社員がイキイキと働いている」をモットーに、九州最南のボルボ拠点として活動しています。

— ボルボ・トラックを担当するメカニックは几名いますか？

本社工場に3名、志布志工場に1名います。

— 御社の強みを教えてください。

車検・整備だけでなく、钣金、塗装、電装、ボディ架装まで自社で内製しており、新車架装も自社で一気通貫で行えます。

— 全国のボルボ・トラックユーザーにメッセージをお願いします。

鹿児島県の薩摩半島と大隅半島それぞれに整備拠点を持っています。整備だけでなく、钣金塗装、電装も対応可能ですので、お困りのことがありましたらお気軽にご連絡ください。



株式会社並松自動車

URL : www.namimatsu.co.jp

Instagram : @NAMIMATSU_MOTORS

本社工場

〒891-0131

鹿児島県鹿児島市谷山港2丁目3-3

TEL : 099-261-8550

松原工場

TEL : 099-223-3286

志布志工場（有限会社東田自動車工業）

TEL : 099-472-0516



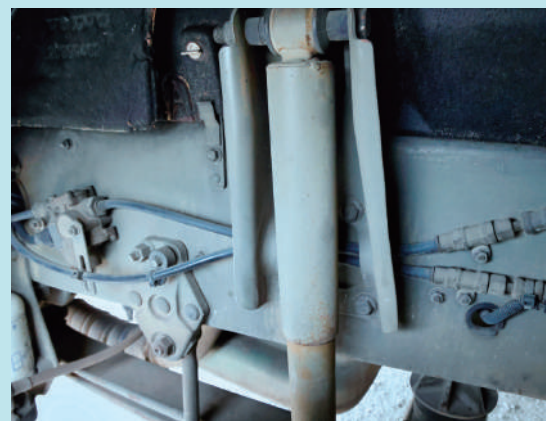
卓越した防錆性の証し

右の写真は、今号のユーザー・インタビューのページにご登場いただいた東日本産業輸送株式会社が保有するボルボ FH16 のフレーム。2001年に導入した車両なので、すでに22年稼働しているが、サビはほとんど見られない。

寒冷地であるスウェーデン発祥のボルボは、凍結防止剤や海風による鉄材部の腐食を防ぐノ

ウハウを有しており、ボルボ・トラックのフレームは素材から塗装まで耐腐食性に優れている。特別な腐食対応をすることなく、日常的に水洗いするだけで大切なシャーシをサビから守れるのだ。

耐腐食性に優れたフレームは長期的なコスト削減にもつながる。この写真はボルボ・トラックの卓越した防錆性の証しだ。



千葉ポートタワーの近くを走行する
東日本産業輸送の4台のボルボ・トラック。

スムーズなギアチェンジに ボルボ・トラックの進化を実感

大手製鉄会社の構内輸送をはじめ、重量物や長尺物の輸送で豊富な実績を誇る東日本産業輸送株式会社。同社では、2001年に導入したFH16を含む4台のボルボ・トラックが稼働している。





最新のボルボ FHとともに、2001年に導入した FH16 と 2005 年導入の FH12 もまだまだ現役で活躍している。

千葉県千葉市中央区にある東日本産業輸送株式会社は、大手製鉄会社の構内輸送および一般道での鋼材輸送を中心に、重量物や長尺物を専門に扱う輸送会社だ。現在、保有車両台数は 104 台で、うちトラクターが 37 台。7 軸伸縮式低床トレーラーや 3 軸 24 輪低床トレーラーといった特殊車両も数多く保有している。「輸送に不可能はない」をモットーに、他社ではなかなか扱えない超重量物や超長尺物にも対応できるのが特徴だ。輸送実績には、各種タンクや電車をはじめ、ダム胴枠 (100t クローラと連結して輸送)、100t のプラント、100m90t に及ぶ鋼管パイル、発電所の 60t のトランスなどが並ぶ。東日本大震災の際には津波で動けなくなった電車数十両を各現場から仙台の車両基地まで運ぶという重責を担った。難易度の高い重量物や長尺物の輸送で荷主から絶大の信頼を得てきた同社の歩みについて、中村宣明会長は次のように語る。

「お客様の要望に応えることを第一に考えて、多軸車や高馬力車の充実を図ってきました。その結果、今では他社にあまりない機材や人材、ノウハウがそろいました。また、重



「驚くのは、このあたりは海も近いのに、20 年以上使っていてサビがほとんどないこと。これは国産車にはない特徴ですね」

東日本産業輸送株式会社
中村宣明会長

量物・長尺物の輸送にあたっては、ドライバーだけでなく、道路調査から輸送計画の立案、通行許可の取得、先導車・後導車・誘導員の配備まで、チーム一丸となった万全の体制で安全・確実な輸送に取り組んでいます。そうした中で実績を積み重ね、信頼を勝ち得てきたからこそ、今日の会社があると思っています」

東日本産業輸送が最初にボルボ・トラックを導入したのは、ボルボが日本に進出して間もない 1997 年のことだった。知り合いの勧めで試しにボルボ FH16 を購入してみたという中村会長だが、導入後まもなくボルボ・トラックの真価を知ることとなる。

「三重県の青山高原に風力発電のタワーを輸送する仕事があって、ボルボ FH16 で行きました。現場では、いろいろな車両が山を上がっていたんですが、途中でみんな上がれなくなって、結局重機に引っ張ってもらっていました。でも当社のボルボ FH16 だけが自力で最後まで上がったんです。馬力があってギア比が細かく、前後左右にデフロックが付いていたからだと思いますね。ボルボを買ってよかったと思った瞬間でした」

その後、同社では 2001 年に FH16、2005



2023年春に中村英明さん（一番右）が代表取締役社長に就任し、東日本産業輸送の代表の座を引き継いだ。



年にFH12を購入。2021年には、新規に導入したマルチトレーラーを牽引するために23.5t以上の第五輪が必要となり、それに最適と考えたボルボFHを採用した。そして2022年には一般道での鋼材輸送用として、同社で初めてのワンデフのボルボとなるFHを導入している。現在、東日本産業輸送ではこの4台のボルボ・トラックが運行している。

2001年に導入したFH16は22年以上稼働していることになるが、長く使用できている理由を中村会長はこう分析する。

「このFH16は今までに大きな故障をしていません。故障で荷主さんに迷惑をかけたことが一度もないのです。驚くのは、海の近くでの作業が多いのに、20年以上使っていてサビがほとんどないこと。これは国産車にはない特徴ですね。それからもう一つ大きな理由は、担当ディーラーの東京自動車興業さんのサポートが良いこと。大きな故障がないのもしっかりとメンテナンスのおかげだと思っています。購入当時の価格は他のトラックと比べて多少高かったと思いますが、15年で廃車にする場合と比較して20年以上使っている現状を考慮すれば、トータルでは断然安い買

い物になったと思っています」

長年トラックを運転してきた経験があり、大の車好きでもある中村会長は、トラックの評価においては厳しい目を持っている。2021年と2022年に現行モデルのボルボFHを採用する際にも自らハンドルを握り、走行性能などを確かめた上で納得してから購入したという。そんな中村会長に最新のボルボについての印象を聞くと次のような答えが返ってきた。

「フルエアサスだから最高に乗り心地がいいよね。ドライバーたちもボルボの乗り心地の良さや居住性の良さは他と比べようがないと言っています。それから走っていて一番感じるのは、I-シフトのギアが切り替わるときのスムーズさ。自然に素早くサーと切り替わるのがすごい。そのあたりは、最初のFH16と比べると格段に進化したと感じますね」

東日本産業輸送は今年、創立30周年の節目を迎えた。これを機に、専務取締役だった中村英明さんが代表取締役社長に就任し、同社の代表を引き継いだ。

「これからも今までと同様に、お客様のニーズにしっかりと向き合い、コンプライアンスを順守して安全・確実な輸送に取り組んでいき

ます」と語る中村英明社長。ボルボ・トラックについてもこれまでと変わらず良好な関係を築いていきたいという。

「ボルボはキャブ内空間の環境がいいとドライバーが高く評価しています。ドライバーにはより良い環境で働いてもらいたいという気持ちがありますので、これからも適宜ボルボ・トラックは増やしていきたいと思っています。先日、ボルボFH2023年モデルの最初の1台が空輸されてきた際、成田空港から整備工場までの輸送を当社で担当しました。そんなご縁もありますので、この次世代モデルにも大いに期待したいですね」

新社長とともに新たな門出を迎えた東日本産業輸送。これまで培ってきた経験と実績をもとに、さらなる飛躍に向けて歩を進めていく。■

東日本産業輸送株式会社
〒260-0824
千葉県千葉市中央区浜野町215-1
TEL 043-266-2311
FAX 043-266-2314
<https://www.sangyouyusou.co.jp>



ボルボFH 2018年モデル

モデル: FH 6×4トラクター
 トランスミッション: クローラー・
 ギア付きI-シフト
 エンジン出力: 540PS
 キャブ: スリーパー

ボルボFH 2021年モデル

モデル: FH 4×2トラクター
 トランスミッション: I-シフト
 エンジン出力: 540PS
 キャブ: グローブロッター



クローラー・ギア付きI-シフトで超重量物も苦にならない

東 日本産業輸送のドライバー、高木光夫さんは初めてボルボ・トラックのハンドルを握ったとき、それまで乗っていた国産車とのあまりの違いに驚いたという。

「製鉄所の構内では100tを超える重量物も運びます。以前乗っていたトラックは重量物を積むと止まってしまいそうになることがありましたが、ボルボ・トラックはそんなことが全然ない。クローラー・ギア付きI-シフトは走り出しがスムーズで、低速からのトルクが最強。居住性も乗り心地もいいし、以前の車と比べるとすべてがいいですね(笑)」

山崎一男さんは10年ほど2004年モデルのボルボFH12に乗った後、去年新しいボルボFH4×2トラクターに乗り換えた。2台を比較して一番進化したと感じた点はベッドだという。

「すごく寝心地が良くなっています。眠れ過ぎて危険なほどですよ(笑)」

さらに、以前のモデルには付いていなかったI-シフトに感動したという。

「I-シフトは素晴らしいですね。もうマニュアル車には戻れません。国産のオートマ車と比べても上り坂の右左折時に大きな違いを感じます。国産車の場合は、ギアが勝手に上がったり逆に

上がらなかつたりして止まっちゃうんですね。ボルボ・トラックのI-シフトは自分が上げたいと思ったときに上がる。本当に乗用車みたいで楽です」

以前のFH12に乗っていたときには「この車が最高だ」と思っていたという山崎さん。今のFHは「さらに最高! 不満な点を考えても出てきません」と語る。「見た目もカッコいい。『俺、ボルボだもんね』っていう優越感も大きい。運転していてモチベーションが上がるし、仕事に対する姿勢も違ってくる。やっぱり、最高って言うしかないですね(笑)」



山崎一男さん
ドライバー歴：32年
ボルボ・トラック乗車歴：10年
主な輸送品：鋼材、重量物
運行地域：関東、中京、関西

高木光夫さん
ドライバー歴：22年
ボルボ・トラック乗車歴：19年
主な輸送品：鋼材、重量物
運行地域：関東、中京、関西

チームワークの良さで VISTAのファイナルに出場

2年に一度開催されているボルボ・トラック、バスのメカニックを対象とした技術競技大会「VISTA」。

昨年9月にスウェーデンのイエテボリで行われたワールドファイナル（決勝大会）に、UDトラックス川口カスタマーセンターのチームが出場した。日本代表として初めてファイナルに進出した同チームのメンバーとセンター長の^{はいばらゆきと}埴原幸人さんに大会の様子などについて聞いた。

——日本代表のチームがワールドファイナルに進出したのは今回が初めてでした。国内予選からファイナル進出までの流れを教えてください。

古里さん（チームリーダー）：国内予選では、30問くらいの課題をパソコンを使って解答する、というのが2回ありました。そこで上位に入れたので、リモートで開催されたセミファイナルに進み、さらに勝ち残ってファイナル進出が決定しました。

——ファイナルに進出できた要因は何だと思いますか？

古里さん：僕はファイナルまで行けるとは思ってなかったんで、「えっ？」って感じだったんですけど（笑）。ラムキとラケッシュがすごく頑張ってくれました。時間をかけて懸命に取り組んでいました。僕はそのサポートに徹しただけです。課題を進める上で、英語を日本語に訳したり日本語を英語にしたりという作業もあるので、英語ができる二人の力は欠かせませんでした。

ラケッシュさん：国内予選の課題のパート1で成績がトップだったので、すごくやる気が出ました。今回は行けるんじゃないかと思い、目標を高く持って頑張りました。

——このチームの強みは何ですか？

宮本さん：チームワークの良さだと思います。日頃からずっと一緒に仕事しているので、お互いのことがよくわかっています。言いたいことは全部言える関係です。

古里さん：人は一人一人考え方も違うじゃないですか。でも、それぞれの考え方がわかっているので、「これはこうしたほうがいいんじゃない」とみんなで話し合いながら進めていくことができる。それがこのチームの強みですね。

埴原さん：古里がリーダーとしてうまくまとめてくれているのがチームワークの良さにつながっています。リーダーがしっかりやってくれて安心感があるというのはチームにとって大きいことだと思います。

——世界中から優秀なメカニックが集まるファイナルの様子はいかがでしたか？

古里さん：かなりの盛り上がりでしたね。日本ではありえないくらい。競技会場もそうですが、到着したときのホテルでもみんなテンションが高かったですね（笑）。みなさん VISTA に対する思いが強く、ファイナル出場をすごく誇りに思っているのがひしひしと伝わりました。

「VISTA のような技術大会にも積極的に参加して、常に技術力のアップを心掛けています」

UDトラックス株式会社 川口カスタマーセンター
カスタマーセンター長
埴原幸人さん

——ファイナルでは実際にどのような問題が出題されたのですか？

古里さん：課題は全部で6つのステーションに分かれていました。最初の5分くらいで何をやればいいのかという説明を聞いて、そこから20分間で問題を解いていきます。今回は電動バスのバッテリーに関する問題やアクセサリキットに関する問題などが出ました。

ラケッシュさん：さすがにファイナルという感じで、問題はどれもかなり難しかったですね。やったことがない問題ばかりでしたが、いい経験になりました。

ラムキさん：難しかったけれど、いろいろな新しい技術に触れられて楽しかった。EVバスに関する問題も、将来的にEVトラックやEVバスを修理する際に役立つと思いました。

古里さん：一番印象に残っているのはVR（バーチャル・リアリティ）のステーションです。仮想空間の中でトラックの指定の場所にミッションを取り付けるという課題でした。3人がVRのゴーグルを付けて作業をし、1人が指示を出す担当。ゴーグルを付けると、目の前にトラックが現れるんです。3人は同じ仮想空間にいて、お互いの場所もわかる。このVRステーションは一番白熱しましたね。

宮本さん：あれは面白かった。まわりに何も無い中で、人が作業をしているのは不思議



左からマラム・ラムキさん、ムジャニ・ラケツシュさん、センター長の埴原幸人さん、チームリーダーの古里勇真さん、宮本完徳さん。下の写真は VISTA ファイナルでの様子。



議な感覚でした。いい経験になりました。
——ファイナル出場の経験で得たこと、今後の業務に活かせることはありますか？

古里さん：今は実際の修理でもパソコンを使う作業がメインになってきています。「インパクト」というボルボ・トラックの修理のための要領書があって、パソコンで「インパクト」を調べながら、それに沿って修理をしていきます。後輩メカニックを指導するときも、「インパクト」どおりの正しい手順で作業をすることが大事だと徹底して伝えていきます。今回のファイナルでも、問題を見て、何をすればいいのかわかりやすくパソコンで調べてから指示をもらって作業をしていくという流れでした。これからますますパソコンを扱う能力や調べる能力が重要になると思います。それは経験すればするほど速くなるし、問題解決能力も上がります。そういった意味でも、今回はとてもい

い経験になりました。

宮本さん：ファイナルでは、「お客様からこういう要望があり、それを満足させるためにはどうすればいいか」というような問題が結構ありました。難しい要望を出されたときに、それを解決するにはどうすればいいかを調べたり、お客様の意図を正しく読み解いたりすることの重要性に改めて気づかされました。それは今後も役立つと思います。

——最後にセンター長にうかがいます。ボルボ・トラックを安心してお使いいただくために普段から取り組んでいることはありますか？

埴原さん：ボルボ・トラックの研修があるときには必ずメカニックを参加させ、常に最新の知識と技術を得るようにしています。また、必要な工具もすべてきちんと揃えています。当たり前のことですが、適切な工

具がないと正しい修理もできませんので。それから VISTA のような技術大会にも積極的に参加して技術力のアップを心掛けています。お客様には安心して当センターのアフターサービスにお任せいただければ幸いです。今回はファイナル出場で大変よい経験をさせてもらいました。若い人に経験を積んでもらうためにも、今後も VISTA には積極的にチャレンジしていきたいと思っています。■

UDトラックス株式会社 川口カスタマーセンター
 〒332-0004
 埼玉県川口市領家5-12-6
 Tel: 048-225-1993
 Fax: 048-225-3691
<https://www.udtrucks.com/japan/dealer/kawaguchi>



パッセンジャーコーナー カメラはこうして生まれた



カメラ映像は複数のミラーの範囲をカバーしている。



ボルボ・トラック
交通・製品安全ディレクター
アンナ・リッジ・バーリング

市街地でのトラックの運転において、特に注意しなければならないのは助手席側に曲がる時だ。ボルボ・トラックの事故調査報告によると、歩行者や自転車がいないことを確認していたとしても、事故が発生する可能性があることがわかっている。こうした調査結果がパッセンジャーコーナーカメラの開発にどのようにつながっていったのか、ボルボ・トラックの交通・製品安全ディレクター、アンナ・リッジ・バーリングに聞いた。

助 手席側に方向転換する際の事故は、大型トラックと交通弱者（VRU）が関わる事故の約20%を占めており、重要な懸念事項となっている。トラックと歩行者や自転車が同じ道路上にいて、同時に青信号になるという事実が状況を複雑にしている。運転席からの視界がよくない場合や、ミラーの調整が不適切な場合も、この種の事故を引き起こす要因になる。

「私たちが行った調査は、業界ではすでに知られていたことを裏付ける結果となりました。この種の事故はなくさなければなりません。ボルボ・トラックのやり方がユニークなのは、事故調査チームが最初から関わっているということです。事故調査で集められたデータは、パッセンジャーコーナーカメラ開発の基礎となりました」とアンナ・リッジ・バーリングは言う。

「私たちの仕事は、まず問題点の認識から始まります。安全上の問題を理解するために、交通事故を徹底的に調査・研究するのです。私たちはこの機能で成し遂げたこと

を誇りに思っていますし、それが人命を救い、より安全な道路環境に貢献することを願っています。真の安全は、真の知見から生まれるからです」

事故調査を製品開発の指針として活用

ボルボ・トラック事故調査チームは、どのような事故か、どのように発生したのか、主な原因は何かについて概要を把握し、事故の状況をいくつかの種類に分類している。

「私たちの分類は、トラックの視点からの事故に焦点を当てています。大型トラックの事故統計を把握するためには、分類が不可欠です。この調査は、ボルボ・トラックの製品開発における優先順位付けと明確なガイダンスとして社内で活用されるだけでなく、交通安全の知識を広めるために社外でも利用されています」

特定の交通状況に焦点を当てることで、いくつかの詳細な項目について調査することができる。たとえば歩行者や自転車、トラックの速度、事故が発生しやすい位置関係などだ。



助手席側に曲がる際の事故は、大型トラックと歩行者や自転車などの交通弱者が関わる事故の約20%を占めている。

「これらの要因から、パッセンジャーコーナーカメラが実際にどの範囲をカバーする必要があるのかがわかりました。視界が狭いと、走行する自転車が見えない場合があるのです」とバーリングは言う。

法規制の先を行くボルボ・トラック

バーリングは、このカメラがドライバーの事故回避に大きく貢献すると確信している。ドライバーは常に周りに注意を払う必要があるが、交通量の多い交差点では過度のプレッシャーがかかり、結果として集中力や注意力を低下させる可能性がある。

「カメラの映像はいくつかのミラーの範囲をカバーしています。サイドディスプレイに表示されるので、ドライバーは注意して見なければならない場所が少なくてすむのです」とバーリングは述べる。

欧州の新たな規制要求では、2024年までに、歩行者や自転車を検知するセンサー付き警告システムの装備が義務付けられる予定だ。しかし、2021年からボルボ・トラックに搭載されているパッセンジャーコー

ナーカメラは、この規制上の要求に基づいて開発が進められたわけではない。

「私たちの研究によれば、センサーに関する法規制を順守した後でも、重要なエリアを実際に見ることができると補完的な装備が必要であることがわかりました。私たちは、

パッセンジャーコーナーカメラの機能を誇りに思っており、それが人命を救い、さらなる安全に貢献することを願っています。繰り返しになりますが、真の安全は真の見聞から生まれるのです」 ■

自転車の巻き込み事故のリスク

都市部で最も多いトラックと自転車の事故が巻き込み事故である。トラックが助手席側に曲がり、歩行者や自転車が直進しているときに発生する。通常、トラッ

クの速度は時速20～30km程度と低速だが、歩行者や自転車に深刻な被害をもたらす事故になることがよくある。

主な原因

- ・運転席からの視界（助手席側）がよくない
- ・歩行者や自転車利用者とトラックドライバーの間の意思疎通不足
- ・ストレス、集中力の欠如、注意散漫（ドライバーと歩行者・自転車利用者の両方に可能性がある）
- ・自転車利用者がトラックの速度や内輪差を見誤る





デザイン・ディレクター、 ジョナサン・ディズリーへの 5つの質問

自動車業界で豊富なデザイン経験を有し、現在はボルボ・トラックで
デザイン・ディレクターを務めるジョナサン・ディズリー。
トラックのデザインに対する彼のビジョンなどについて聞いた。

ジョナサン・ディズリー

出身地：イギリス

これまでの経歴：アウディ、フォード、ボルボ・カーズで自動車業界におけるグローバルなデザイン業務を数多く担当。ボルボ・トラックに入社する前はイギリス、ドイツ、オランダ、スウェーデン、中国を拠点としていた。

仕事以外の時間：釣り、サイクリング、テニス、スノーボードが趣味。新しいことに挑戦するのが好き。

— なぜデザイナーになったのですか？

常に物事をデザインし、枠にとらわれずに未来を考えるのが好きでした。父が大工だったこともあり、家具の図面を描くことに興味を持ちました。イギリスに戻ってからもデザインの授業を受けたりしていましたが、13～14歳の頃、ある人が「絵を描いたりデザインしたりして生計を立てることができるんだよ」と教えてくれました。目からウロコでしたね（笑）。当時から明確な目的を持ってデザインすることが好きだったので、のちに工業デザインを学ぶことにしました。

— 輸送業におけるデザインで最も興味深いと思うことは何ですか？

トラックは商用車ですから、私たちが行うことはすべて、お客様やドライバーの生活を便利にするためのものです。だからお客様とそのニーズに焦点を当てたいと考えています。素晴らしいブランドであり製品であるという信頼に応えることが重要です。

— 新しいインスピレーションはどのように得ているのですか？

北欧の自然はインスピレーションの大きな源です。暖かい夏、寒い冬、硬い岩、軟らかな砂、深い森、静かな雪……至るところに強いコントラストがあり、デザインには豊かなシンプルさ

があります。このような要素をトラックのデザインに取り入れています。また、熟練したデザイナーやエンジニアと一緒にアイデアを生み出すことにも、インスピレーションを感じています。

— イノベーションとは、どのように見え、どのように感じられるものでしょうか？

今まで見たことのないもののように見えるが、それでもやはりボルボだと感じるものです。テクノロジーを駆使してお客様にさらなる価値を提供する製品、より効率的なソリューション、プレミアムな製品、美しいディテール、優れた品質でクールなデザイン、そして道路上での存在感です。

— 未来のトラックについて、どのようなビジョンをお持ちですか？

輸送がより自律的になり、エネルギーシステムの変化が見られるようになると、インフラは変化すると思います。トラックのデザインにその変化を取り入れることもできますが、ドライバーと人間の相互作用も常に必要です。私たちは絶えず商品を輸送する必要があり、トラックは環境と持続可能な未来に、より調和するものになっていきます。テクノロジーは非常に多くの可能性を秘めており、それがもたらすチャンスに大きな期待を寄せています。■

V O L V O



全てのお客様に、 安心のアフターサービスを

ボルボ・トラックは、お客様の使用条件に応じて1台1台に最適なメンテナンス計画をご提案します。この計画に基づき、適切なサービスを適切なタイミングでご提供することで、予期せぬ故障を最小限に抑え、トラックの稼働率を最大限に上げることができるのです。ボルボ・トラックを長く安心してお使いいただくために、メーカー保証期間を一般部品・駆動系部品とともに延長したパッケージ、ボルボ・ブルー・プレミアもご用意しています。ボルボ・トラックは、全てのお客様に、トラックの安心稼働をお約束します。

詳細につきましては、お近くのボルボ・トラック正規ディーラーにお問い合わせください。

