

THE VOLVO EFFECT

売上増とドライバー不足解消に
ボルボ・トラックが貢献



6 サーキットで試乗会を開催
I-シフト・デュアルクラッチや
VDSなどの新機能を体感

8 ボルボFHの進化とともに
25年以上ボルボFHを乗り継ぐ
スウェーデンの輸送会社取材

14 既成概念の一步先へ
自動運転EVトラックVeraの
デザインに秘められた熱き思い

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。しかし、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。

Volvo Trucks. Driving Progress



売上増とドライバー不足解消に ボルボ・トラックが貢献

岡山に本社を置くヤマスイグループの山本新吾社長に、
ボルボ・トラックの導入効果について聞く。

20 ページ



サーキットで試乗会を開催

VDS や I-シフト・デュアルクラッチなど、ボルボ FH 2018 年モデルの新機能に高い評価が寄せられた。

6 ページ



既成概念の一步先へ

ボルボ・トラックの自動運転 EV トラック Vera は、人による、人のための輸送ソリューションだ。

14 ページ



ボルボ FH の進化とともに

スウェーデンの輸送会社サンフリッツソンス社は、25 年前からボルボ FH を愛用し続けている。

8 ページ



VDS で狭い場所での操作が楽に

ボルボ・ダイナミック・ステアリング (VDS) の効果について、ヤマスイグループのドライバーが語る。

24 ページ

アフターサービスのさらなる充実に向けて

5 月下旬、ボルボ・トラック単独としては国内初となるサーキット試乗会を宮城県の「スポーツランド SUGO」にて開催いたしました。全長 3.7km、最大勾配 10%の国際レースも行われる本格的なサーキットコースで、ボルボ・ダイナミック・ステアリング(VDS)やI-シフト・デュアルクラッチなどの先進技術を体感していただき、ともに高い評価を頂戴しました。月末のご多忙期にもかかわらず、ご来場いただきましたお客様には改めて御礼申し上げます。

この試乗会で直接お客様とお話をさせていただく機会が多々ありましたが、そうした中で特に嬉しく感じたのが、アフターサービスについて評価してくださる声が多かったことです。

ボルボ・トラックのアフターサービスは、日本で 30 年近くビジネスを継続する中で、ディーラーと共に年々築き上げてきたものです。日進月歩で進化する技術に対応するために、専属のチームがさまざまなトレーニングカリキュラムを準備し、常に上質なサービスの提供とおお客様の稼働を支えるため、ほぼ連日のトレーニングが行われています。

また、近年におきましてはUDトラックスのサービス網が加わったシナジー効果により、整備拠点は 170 か所を超え、日本全国をカバーできるようになりました。今後は、各拠点におけるメカニックの技能度合の均衡を図るなど、さらなるアフターサービスの質の充実を目指して、引き続きサービス部門と連携を深めていく所存です。

ボルボ・トラックは常に業界の先駆者として、最先端のテクノロジーにチャレンジし続けています。2018 年 9 月に開催された「第 67 回ハノーバー商用車ショー」で発表され話題となった、自動運転 EV トラック「Vera (ヴェラ)」もその一例です。このコンセプトカーは、既成概念を変えるトラックとして注目を浴びましたが、これこそがボルボ・トラックの魅力である底知れぬ開発力を表すことができた好例といえます。ヨーテボリ港では、すでに荷主企業との間で Vera によるコンテナ輸送の試験運用の契約が結ばれています。近い将来には、実際に稼働しているところを見ることができるようでしょう。お客様のニーズにお応えするために進化を続けるボルボ・トラックに、今後ともどうぞご期待ください。

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 トラックス株式会社 ボルボ・トラックセールスまでお寄せください。

facebook.com/volvotrucks twitter.com/volvotrucks youtube.com/volvotrucks HTTP: mag.volvotrucks.com



I-パーク・クールで快適な睡眠と休憩を

暑

い日はエンジンを切っているときでもクーラーを使いたい——。そうしたドライバーの要望に応えるため、2018年モデルのボルボ FH には、従来から標準装備されていたパーキングヒーターに加え、ビルトイン式のパーキングクーラー「I-パーク・クール」が標準装備された（6×4フルリーフ車を除く）。

これまでパーキングクーラーを設置する場合は、他メーカーの製品を後付けで取り付ける必要があったが、I-パーク・クールはあらかじめキャブ内に組み込まれているので、天井スペースや天井窓、空気抵抗などに影響を及ぼすことがない。また、外付けのクーラーよりも軽量だ。さらに、パーキング・クライメイト機能で室温を管理することにより、冷房と暖房を必要に応じて使い分けできるようになった。例えば、暑い夜に冷房をつけて寝ても、夜中に設定温度よりも室温が下がれば冷房は自動的に切れ、さらに下がった場合は自動的に暖房に切り替わる。



I-パーク・クールは、エンジンをかけることなく約8時間連続で使用できるので、一夜を通してキャブ内を快適な温度に保てる。騒音を最小限に抑える静かな室内と、広くて寝心地の良いベッド、そしてこのI-パーク・クールの

おかげで、もう「暑苦しくて眠れない」ということもなくなるだろう。

I-パーク・クールは、日中に駐車して休憩をとる場合にも便利だ。最大1時間、強力モードで冷房を稼働させることができるので、エンジンを止めた後でも、室内の冷気を維持することができる。また、タイマー機能も備えているため、指定した時間に冷房をオン、オフすることも可能だ。

I-パーク・クールの標準装備により、夏も冬も睡眠時・休憩時に車内を快適な温度に保てるようになったボルボ FH。快適な車内環境は、ドライバーの疲労軽減や運行の安全にもつながるとボルボ・トラックは考えている。



サーキットでの試乗会で新機能を体感

5 月下旬、宮城県柴田郡にあるサーキット「スポーツランド SUGO」で、2018 年モデルのボルボ FH の試乗会を開催した。3 日間の試乗会には、お客様、メディア関係者、ディーラースタッフなど約 150 名が参加。全長約 3.7km、最大勾配約 10% の本格的なレーシングコースで、ボルボ・ダイナミック・ステアリング (VDS) や I-シフト・デュアルクラッチなどの新機能を体験していただいた。

2018 年モデルは、2014 年にフルモデルチェンジしたモデルを新排出ガス規制に適應させ、さらに革新的な機能を追加して 2018 年秋に販売を開始したもの。直列 6 気筒 13 リッターターボディーゼルエンジンは、従来より出力が 20PS 向上し、最高出力 460PS、最大トルク 2300Nm の D13K460 エンジンと、最高出力 540PS、最大トルク 2600Nm を発生する

D13K540 エンジンの 2 種類が用意されている。

オートマチックトランスミッションの I-シフトは連結車両総重量 (GCW) が 60t から 100t にアップ。超重量物輸送用にクローラーギア (GCW200t まで対応) がオプションで用意され、540PS エンジン搭載車には I-シフト・デュアルクラッチがオプション設定された。

試乗コースには、I-シフト・デュアルクラッチを搭載した 540PS の FH 4 × 2、6 × 4 をそれぞれ 2 台用意。VDS の効果を確認できる凹凸

路も特別に設置した。実際に試乗したお客様からは、「凹凸路を走ってもキックバックを感じることがなく、ハンドルに軽く手を添えているだけで直進でき、VDS による違いを実感した」「I-シフト・デュアルクラッチのなめらかなシフトフィーリングには驚いた。登り坂を低速域から全開加速してみたが、トルク抜けがなくスムーズに力強く加速できた」といった声が聞かれた。





ドライバーの 疲労軽減に 貢献するVDS

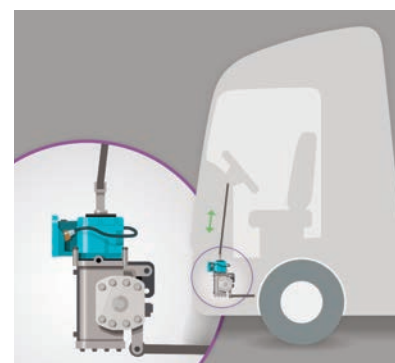
ボルボ FH 2018 年モデルに標準装備されているボルボ・ダイナミック・ステアリング (VDS) は、トラックの操作性を大幅に改善する画期的なステアリングシステムだ。

ステアリングシャフトとギアボックスの間に取り付けられた電動モーターが路面からのキックバックを吸収して振動を低減し、ドライバーが意図しない操舵輪の挙動を修正してくれる。ドライバーの動作と車上のセンサーからの情報に基づいて毎秒 2000 回という非常に細かい頻度で補正を行うため、ステアリング操作に違和感を覚えることもない。

操舵時のアシスト量は最大で 85%。従来よりステアリングが格段に軽くなり、

低速走行時や重量物積載時の操作性が大幅に向上した。また、ステアリングの中立位置への復帰をサポートする機能を備えるため、後退時にトレーラーが振れることなくスムーズに直進できる。さらに高速走行時の方向安定性も向上。例えば、トンネルを出た直後に横風を受けたような場合でも、その影響を自動的に制御してくれるので、ハンドルを取られるようなこともない。

こうしたさまざまな効果により、VDS はドライバーの体への負担や疲労を軽減し、安全運行に大きく貢献する。



試乗車両スペック

	FH4×2トラクター	FH6×4トラクター
車両寸法 (全長×全幅×全高)	5,830×2,490×3,720mm	6,690×2,490×3,480mm
車両重量	7,220Kg	9,040Kg
最大積載量 (第5輪荷重)	11,500Kg	18,000Kg
総排気量	12.777L	12.777L
エンジン型式・シリンダー数	D13K540・直列6気筒	D13K540・直列6気筒
最高出力	397(540) / 1,450~1,800 kW (PS) /rpm	397(540) / 1,450~1,800 kW (PS) /rpm
最大トルク	2,600(265) / 1,000~1,450N・m (kg・m) /rpm	2,600(265) / 1,000~1,450N・m (kg・m) /rpm
トランスミッション	I-シフト・デュアルクラッチ (前進12段後進4段)	I-シフト・デュアルクラッチ (前進12段後進4段)

雨の日も晴れの日も ボルボ・トラックとともに

家族経営の輸送会社サンフリッツソンズ社が初めてボルボ・トラックを導入したのは、25年以上前の1993年。車両は発売されたばかりのボルボ FH だった。世界で最初にボルボ FH のオーナーになった会社の一つが同社である。





「小さい頃はずっとトラック・ドライバーになるのが夢でした。父の仕事について行くと行って困らせてばかりいましたよ」

サンフリッツソンス社 CEO、ゲラン・サンフリッツソンス氏



サンフリッツソンス社

沿革：

1961年に創業。スウェーデンの一地方で始まった小さな輸送ビジネスが、現代的なサービスを提供する全国規模の会社に成長した。

サービス：

各種製品の輸送。主な輸送地域はスウェーデン中部。

午前5時45分。早朝にもかかわらず、ゲラン・サンフリッツソンス氏はすでに仕事を始めている。家族で営む輸送会社のサンフリッツソンス社でCEOを務める彼は、経営責任者ではあるが現場の仕事に携わるのが好きだ。荷積み、荷降ろし、機械いじりなどにどんどん手を出す。

「うちの兄弟は皆、トラックとドライバーに囲まれて田舎で育ったんです。小さい頃はずっとトラック・ドライバーになるのが夢でした。牛乳の輸送に出かける父の仕事について行くと行って困らせてばかりいましたよ。朝型の体質もその頃から変わりませんね」と、ゲラン氏は笑う。

兄弟の父親であるアルフ・サンフリッツソンス氏は農家に生まれ育った。兄が家業を継いだため、独立するために仕事を探していたところ、ゲセネ・デーリーという乳業メーカーが新しい牛乳流通ルートのためにトラック輸送の委託先を探していることを知る。アルフ氏はその業務を引き受け、ボルボ・トラックを初めて購入した。

アルフ氏は牛乳輸送以外の仕事もすぐに見つけ、午後の空いた時間を使った砂利輸送など、引き受ける業務と取引先の数次第に増やしていった。ボルボ・トラックの使い勝手がいいので、車両が足りなくなるとボルボを買い足し、ドライバーも次々に雇った。年月が経って、ビジネスは大きくなり、ヘルムンガ・サイダー（スウェーデンの有名なリンゴ酒ブランド）のような大手企業が顧客になった。小さな田舎町の輸送会社が、現代的なサービスを提供する全国規模の会社になったのだ。

3人の息子たちには、跡を継がせるつもりで早くから会社の仕事を手伝わせた。数年後の2006年にアルフ氏が現役を退くと、兄弟は事業を分割して引き継ぎ、それぞれの自由なやり方で仕事ができるようにした。長男のゲラン氏はCEOに就任し、次男のマッツ氏は飼料事業のユンクス・フォーデル社を経営、三男のトルビョルン氏は運行管理責任者を務める。アルフ氏はといえば、そんな息子たちの働きぶりに不満はないがアドバイザーとして事業に関わり続けている。

「父はお客様と力を合わせ、お客様との関係を大切にしながら会社を育てていく方法に長けていました。同じように、会社と従業員の関係も、ボルボ・トラックとの関係も、父が上手に築いてきたんです。『相手を大切にすればこそ長い付き合いができる』と、私たち兄弟は常日頃から言い聞かされてきました。今は私自身も同じ考え方を受け継いでいます」とゲラン氏は言う。

サンフリッツソンス社のここまでの成長は、有能なスタッフの存在を抜きにしては語れない。そして優良な顧客や従業員を手放さない方法を考える上で、信頼性の高いトラックを使うことと、交通の安全性を重視することは非常に重要だ。

ゲラン氏はこう話す。「サンフリッツソンス一家を『借金入りのボルボ信者』みたいに言う人もいますが、私たちは、余分な修理の手間がかからないトラックを求めているにすぎません。トラックは仕事の道具です。当社にはボルボ・トラックで長い道のりを走ってきた実績があり、ドライバーたちはボルボの車両をとてとても気に入っています。ほかのメーカーに乗り換える必要など今まで一度もなかったということです」

ドライバーにとって働きやすい職場であるため、キャリアの大半をこの会社で過ごす従業員も少なくない。一番の古株は勤続34年のスヴァンテ・アレクサンダーション氏だ。1993年に発売間もないボルボFHをサンフリッツソンス社が購入したときの担当ドライバーでもあった彼は、ボルボFHが初めて届いたときの様子を今もよく覚えているという。

「アルフさんに『新型トラックが来るから乗ってくれよ』と言われてましてね。納車されたボルボFHは、今までにない、何もかもが新しいトラックでした。まだ世の中のどこにもなかったから最初のうちは本当に目立ちましたよ。運転していると周りの人がみんな振り返ったものです。あの車両は、私が12年ほど乗った後も、中古車として他社で活躍していました」

それから現在まで、アレクサンダーション氏は合計3世代のボルボFHを運転してきた。したがって、25年前からの技術の進歩についても身をもって経験している。エア・サスペンションとI-シフトが搭載されたときは体への負担が軽くなるのを実





左から、2代目経営者のゲラン・サンフリッツ
ンス氏、先代社長で父親のアルフ氏、共同経営者
で弟のトルビョルン氏。車が大好きな家で、ト
ルビョルン氏の趣味は、第一次大戦以前に製造さ
れたクラシックカーやトラクターの収集だ。



アルフ・サンフリッツソン氏が輸送業を始めたきっ
かけは、ゲセネ・デーリー社の牛乳輸送を引き受けた
こと。同社は今も当時と同じ地域で営業している。



スヴァンテ・アレクサンダーション氏は、サンフリッ
ツソンズ社で34年働いているベテランドライバー。3
世代のボルボ FH と付き合い合ってきた。



酒造会社ヘールユンガ・サイダー社との取引が始まっ
たのは1977年。同社のような優良顧客との共栄関係
がサンフリッツソンズ社の力になった。

「ボルボ FH は 本当に素晴らしい 進化を遂げました」

サンフリッツソンス社ドライバー
スヴァンテ・アレクサンダーション氏



感した。ボルボ・ダイナミック・ステアリングが導入されたときは、トレーラー輸送の仕事や、配送業務でのバック操作、荷降ろし作業が格段に楽になった。そんな中でも、550PSの最新型ボルボ FH16 の改良点は非常にうれしいものだという。

「ボルボ FH は本当に素晴らしい進化を遂げました。最新型では、ステアリングホイールとドライバーシートの調整機能が以前と比較にならないほど改良されています。暖房の使い勝手もいいですね。ルーフ・ハッチからは良い光が入ってきますし、フロント・ウインドウとの空間が広がって開放感があり、運転しているときの気持ち良さが違います。それから、ベッドの出来が最高にいい。このキャブ全体の中でも一番のポイントと言っていいいくらいです」

アレクサンダーション氏はさらにこう語る。「サンフリッツソンス社はスタッフのことをよく考えています。私たちドライバーに対しても、快適なキャブと配慮の行き届いた最高の装備を揃えてくれていますね。ありがたい限りです」

アレクサンダーション氏とゲラン氏は、ボルボのエンジ



サンフリッツソンス社が以前保有していたトラックの中には、アフリカのセカンドオーナーの手に渡ったものが数台ある。写真はそうした車両の一台。アルフ氏がザンビアで出会ったとき、総走行距離は 340 万 km を超えていた。

ンについても高く評価している。再生可能エネルギーである HVO (水素化植物油、合成ディーゼル) 燃料を 2 年半ほど前から採用し、気候への影響が少ないトラック運用を実践してきた。輸送の未来を担う、持続可能性を実現する新しいドライブラインの開発動向にゲラン氏は強い関心を寄せている。森林や畑の多い農村で生まれ育った彼は、自然環境に関する話を常々身近な問題として受け止めている。



天然資源を効率的に使って自然を保護するのは当たり前、ドライバーには燃費のよい運転方法を身につけさせるのが当たり前。それが、サンフリッツソンス家の人々が持っている感覚だ。

サンフリッツソンス社は従業員を大切にだけでなく、トラックもきちんと整備して長く使うため、走行距離が120万kmに及ぶことも少なくない。彼らが売却した車両の中には、遠くアフリカへ渡って使い続けられるものもある。実は、数年前にアルフ氏たちがザンビアを訪れたとき、興味深い出来事があった。見覚えのある「ヘルユンガ・サイダー」のロゴを付けたままのボルボFHトラックに偶然出くわしたのだ。現地のドライバーと2人の積み降ろし助手は得意満面でその車両を乗りこなしており、総走行距離は340万kmに達していたという。

「彼らが言うには『通常の整備をしているだけだがコンディションは完璧。問題など今まで一度も起きていない』とのことでした。私たちの保有していたボルボFHが、遠く離れた国で、こんなに長く使われるなんてね。まったく驚きですよ」と、ゲラン氏は感慨深げに語った。■

サンフリッツソンス社の輸送環境



創業：
1961年



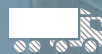
オーナー：
ゲラン・サンフリッツソンス氏、マッツ・サンフリッツソンス氏、トルビョルン・サンフリッツソンス氏



トラック保有台数：
37台（そのうち32台がボルボ・トラック）



従業員数：
58人（そのうち50人がドライバー）



主な輸送品：
飲料、プラスチック・パイプ、コンクリート、木材、石材、スパイス



トラック1台の運用期間：
8～10年



主な顧客：
ヘルユンガ・サイダー社、パイプライブ社、クリデュセツ社など



初めて保有したボルボFH：
1993年に購入、2006年に売却



VERA

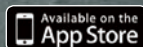
既成概念の一步先へ

構想が生まれた瞬間から、Vera（ヴェラ）の目標は「輸送業界の現状を打破すること」だった。車両デザインの常識に真正面から疑問を投げかけるその姿も、ビジョンの体現にほかならない。



Volvo Group AR Stories

AR アプリで Vera の詳細をチェック





から3年ほど前、ボルボ・トラック社内で1つの小さなグループが組織された。輸送業界を揺るがす大改革が必要だという共通の思いを胸に、デザイン、ビジネス、技術それぞれのエキスパートたちが集まったのだ。優れた効率性と費用対効果、持続可能性を実現するソリューションが求められているものの、それを生み出すには大胆な発想の転換が絶対に必要だと彼らは考えた。お客様のコスト抑制ニーズに着目し、自動運転、コネクティビティ、エレクトロモビリティの可能性について検討を始めると、ほどなくして1つのコンセプトが浮上した。自律走行能力を備え、複雑なロジスティクス・システムの中で他の要素と連携できる電気自動車——Veraの構想がそのとき誕生したのである。

Vera開発チームのオリジナル・メンバーの一人であり、ボルボ・トラックの自律走行ソリューション担当バイスプレジデントでもあるミケル・カールソンは語る。「Veraは、自律走行車の『かたち』を考えるよい機会になりました。現代的な雰囲気を持ち、違和感や恐怖感を与えない姿をしているだけでなく、具体的な特定の任務を機能的にこなし、トータル・ソリューションの一要素となって周りと連携できる車両でなくてはなりません。シンプルであること、近づきやすいこと、稼働環境の中で自然な存在になれることが重要だと私たちは考えました」

早い段階からカールソンたちが重視したのは、車両そのものについて考える以上に、A地点からB地点までの間で常に繰り返される輸送フローのニーズについて考えることだった。「生態系」のイメージを重要なヒントにして総合的なアプローチを検討し、生産性の高い、昼夜を通してコスタントに稼働するプロセスの創出を目指した。

ヨーテボリにあるボルボ・トラックのデザインスタジオが、Veraのデザインに着手するよう指示を受けたのは2017年の春のことだ。

ボルボ・トラックの外装担当チーフ・デザイナー、イスマイル・オヴァジクは語る。「Veraの重要な価値として位置づけられているのは『シンプルさ』です。人による、人のための輸送ソリューション。ドライバーが乗っていないくても周囲の人々と交流しながら動くことができ、効果的なロジスティクス・システムの運用をサポートするソリューションです。そういう存在の姿を考えるうえで、私たちが意識したのは『社会のあらゆる人々に向けたデザイン』です。キャブがない車両のスタンダードと呼ばれるようなものを生み出す意気込みでつくりました」

デザイン・チームはきわめて多彩な対象の中にヒントを探し、自律走行車や電動車に結びつく要素を丹念に検討した。映画『オブリビオン』の中で描かれる未来の世界観もその一つだったという。「直接的には一切関係がないような物事を見ても、どうにかその感触や印象をインスピレーションの源にできないかと思ってしまう。デザイナーとはそういうものなんです」と、傍らにある巨大なイメージボードを指差しながらオヴァジクは言う。「電話機、タブレット、スピーカーなどといったさまざまなハイテク製品も、テクノロジーの取り入れ方を考える上でヒントになります。実際、外装のグラフィックはハイテクな電子回路のイ

カラーリング

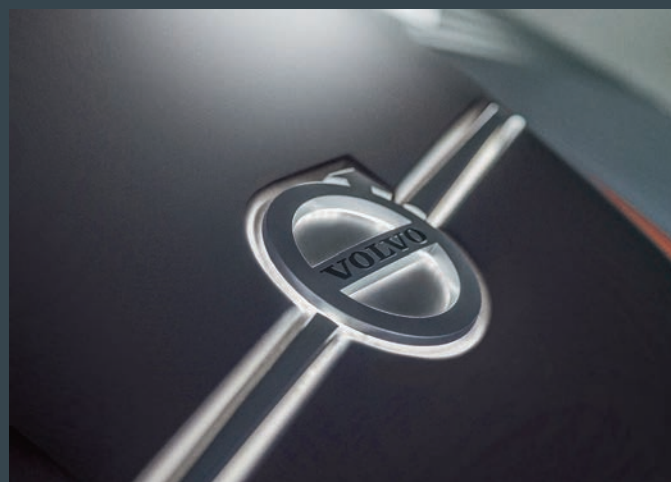
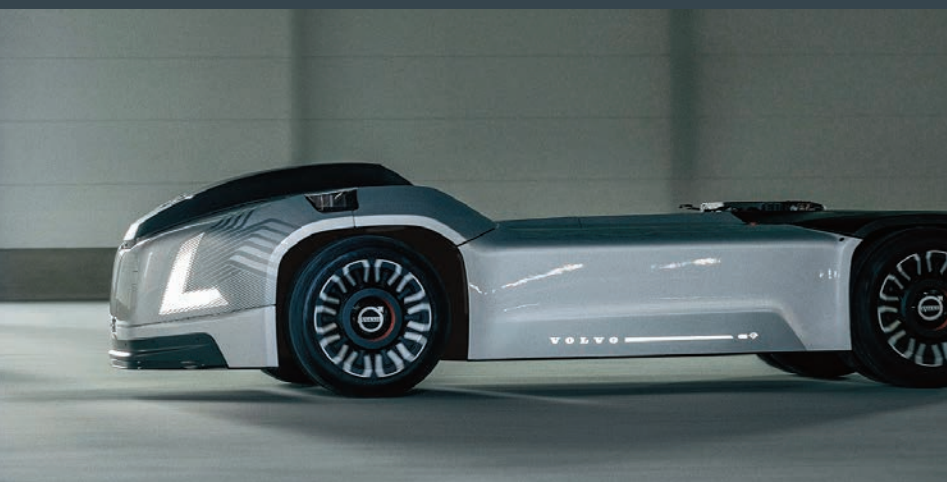
Veraの外装には、モダンで都会的な印象、親しみやすさ、そして高度な技術を感じさせるカラーリングが採用されている。すっきりしたシンプルなボディは軽快感があるシルバーで覆われ、テクノロジーが詰まった部分はツヤ消しと光沢のブラック。さりげないブラムのニュアンスが、洗練された印象と、遠くからでも目を引く存在感を醸し出す。要素にあしらわれた温かみのあるオレンジは、自動運転技術のアピール効果が高く、通常のボルボ・トラック車両とは一線を画すカラーということで選ばれた。



ミケル・カールソン



イスマイル・オヴァジク



ボディ

Vera のボディ形状は、高度な機能性を主張する意図のもとにデザインされている。フロントの「頭脳」からリアに向かって伸びる「背骨」に沿って施されたグラフィックは、内部に搭載された電動・自律走行テクノロジーのイメージだ。LED ライトと 30 個あまりのセンサーは、それぞれの機能を果たす場所に、すっきりしたデザインを損なわない形で配置されている。配色のコントラストは、この車両が 2 つの異なる性格を兼ね備えていることの象徴だ。暗い色はテクニカルな面を、明るい色は人間味や親しみやすさを表現している。

アイアン・マーク

引き締まったバックライトの中に浮かび上がる、ボルボ伝統のアイアン・マーク。未来の物流システム開発に向けた次のステップという意味づけを強調する狙いで、主要なテクニカル・コンポーネントの近くに配置されている。このステップとは、行動範囲が明確に規定される港や物流センターのような場所で、自律走行車に重要な役割を担わせる段階のことだ。



ライト

ボルボらしさを主張するV字形ライトは、強い意志と親しみやすさの2つの印象を兼ね備えたデザインだ。リアに配置された赤いテール・ライトは、グレーとブラックで構成されたやや細かいリア部ディテールの中で際立つデザイン。フロントと同様にストライプ処理されている。サイドには、ボルボ・ロゴとそこから伸びる直線のイルミネーションを配置。バッテリーとワイヤレス接続をイメージしている。これらのライティングはそれぞれの目的に合った場所に配置されているが、全体的にも統一感がある。



メージが強いものになりました。このカラーリングについても、人が日常的に使う家具などの温かみがある色彩に通じる要素が大いにあるんです。お分かりいただけるでしょう」

デザインのイメージや基準に関しては特に指定はなかったが、やはり法的要件や技術的なコンポーネント配置を無視することはできない。Veraの場合は技術要素の占有スペースが非常に大きく、バッテリーや大きささまざまなコンポーネント、配線などの要素を外装にどう収めるかについて、かなりの苦労があった。オヴァジクのデザイン・チームでは、望ましいプロポーションの実現方法がたびたび議論の的となり、その問題が決着した後も、どのデザイン要素を強調するかという議論が繰り返された。

「いま見返して完成形と比較すると、初期のスケッチ

に描かれている姿はとてもスポーティですね。しかし、Veraはあくまでも輸送車両であってF1のレーシングカーではありません。芝刈り機や掃除機ロボットでもなく、遊園地の乗り物とも違う、これにふさわしいバランスを見つけ出すまでに苦労しました。紙の上やコンピューターの上で数百点ものスケッチを描き、検討を重ねた末、あらゆるディテールを納得のいく形でまとめ上げることができたんです」

ヨーテボリにあるボルボ・トラックのデザインスタジオは、誰もが気兼ねなく能力を発揮できる職場だ。天井が高く開放的な空間では、フランクな議論がいつも自然に始まる。ドローイングボードや縮小スケールモデル、数点のイメージボードが飾られ、Veraの構想が生まれてから実際の車両が完成するまでの過程をたどることがで

ホイール

リムとタイヤが組み合うデザインで、リムの直径が実際よりも大きく見える。車両全体のデザインをまとめる要素であると同時に、ボディと一体になって力強いイメージを醸し出す。軸周辺のオレンジとリムのパターンが全体の中でタイヤの存在感を際立たせている。このパターンは内部に搭載されたハイテク・パーツを連想させるものであり、銅線のコイルからヒントを得たデザインでもある。

連結カブラー

ボディの前後を貫くブラックの部分が、自動運転テクノロジーとカブラーの結びつきを表現している。カブラーの表面は、運搬能力と摩耗耐性の高さを物語る無骨な形状のツヤ消し仕上げ。



きる。それらを見ながら語るオヴァジクによれば、Veraのデザイン・チームは自由な仕事スタイルを愛する者ばかり。デザインの過程で彼らが交わしたオープンな会話の中に、成功をもたらした、かけがえのない要素が豊富に含まれているという。旺盛な好奇心に任せ、どんどん新しいことを試して前へ進もうとする「探求的」な会話から Vera のデザインは生まれた。

「与えられた制約は何もなかったもので、本当に面白いアイデアをたくさん出し合いました。形式も上下関係もない、純然たるチームワークです。何でも一緒にやりましたし、全員のアイデアを生かせる自由がありました。そういうアイデアやコメントを最終的に取りまとめ、最高の完成品に仕上げるのが私の役目でした」

デザイン・プロセスの途中で問題が発生することは決して珍しくない。むしろ、そうした問題に対応すること

もプロセスの一部だ。Vera の場合も、緊密な共同作業によって問題を解決することが非常に重要だった。

「私たちデザイナーにはデザインの修正作業が発生しましたし、逆に、デザインを最適化する都合でエンジニア・チームにパーツ配置を見直してもらうこともありました。お互いに課題をぶつけ合い、たいていは協力して解決していききましたね」とオヴァジクは言う。

「Vera はすっきりした機能的なデザインに仕上がりに、信用と信頼感を与えるものになったと感じています。テクニカルな要素や未来的な要素を押し出しながらも、人間味のある個性と表情を持たせることに成功したのではないのでしょうか。Vera の仕事には、ボルボ・トラックが考える輸送自動化システムのあり方をデザインで表現するという目的がありました。私たちはその任務を立派にやり遂げたと思っています」■

売上増とドライバー不足解消に ボルボ・トラックが貢献

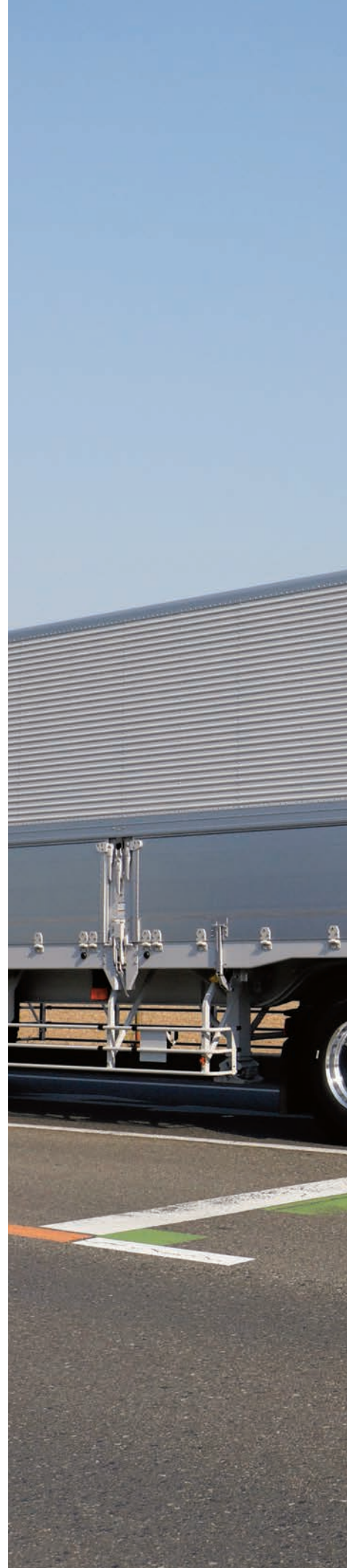
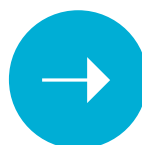
食品や建築資材、雑貨などを全国に輸送する岡山のヤマスイグループは、3年前にトレーラー輸送に参入するため、ボルボ・トラックを導入。それを契機に成長が加速し、優秀なドライバーの確保もできるようになったという。躍進を続ける同グループの山本新吾社長に、そんな「ボルボ効果」について聞いた。

岡山のヤマスイグループが快進撃を続けている。青果・食品を中心に定期便、チャーター便などを扱う有限会社山本水産輸送、原料や建築資材などを全国に輸送する有限会社ヤマスイ物流、それにレンタカー事業を営む株式会社ファーストエイドを加えた同グループの売上高は、前年の42億円からさらに増加し、今期は50億円に達した。今年3月には新築した本社事務所が完成し、駐車場用に新たに取得した約3000坪の土地もこれから造成に入るところだ。現在、車両保有台数は約300台だが、毎月のように新車を購入しており、台数は急速に増えている。ヤマスイグループが躍進を続ける要因はどこ

にあるのだろうか。山本新吾社長に聞くと、「そんな特別なことはしていませんよ」と笑いながら、3つのポイントを挙げてくれた。

1つめは、余裕をもった車両運用。ヤマスイグループでは、常時2～3台の予備車を置いており、何かあったときに柔軟に対応できるようにしている。

「予備車があれば、事故や故障などの緊急事態に対処できる上、急なスポットの仕事依頼があっても受けることができます。しかも、当社では10～20年乗った古いトラックではなく、購入したばかりの新しい車両を予備車として置いているので、スポットで初めてご依頼いただいたお



総社市にある備中国分寺五重塔の
近くを走る有限会社山本水産輸送
のボルボ・トラック。



ドライバー・インタビュー

お客様の印象も良くなる。そこから本格的なお付き合いにつながることもあります」

2つめは、強い絆で結ばれた協力会社の存在。何年も前から持ちつ持たれつとともに成長してきた「仲間」たちの運送会社が、売上増に大きく貢献しているのだという。

「協力いただいている運送会社はたくさんありますが、そのうちの15～16社は、お互いに助け合いながら一緒に成長してきた仲間の会社です。そういう信頼できる仲間が周りにいてくれるおかげで、臨機応変な対応ができたり、全体の輸送量を大幅に増やしたりすることができました。協力会社が大きくなるにつれて、当社の売上も一気に上がっています」

そして3つめの要因がボルボ・トラックの導入だ。ヤマスイグループでは、約3年前にトレーラー輸送への参入を決断し、ボルボのトラクターを購入した。輸送の効率化が求められる中、トレーラー需要の高まりを見据えた施策だったが、もう1つ大きな理由があったという。

「ドライバーの離職率を下げたかったからです。当時、『トレーラーに乗りたくらいから辞める』とい



「ボルボ・トラック担当のドライバーは一人も辞めていません。また、ボルボに乗りたくらいと県外も含め多くのドライバーが応募してきてくれます」

ヤマスイグループ
山本新吾社長

うドライバーが何人かいて、これからはトラクターを持っていないとドライバー確保が難しくなるなと思いました。それで、特にトレーラーで運ぶ仕事はありませんでしたが、ボルボ・トラックを導入しました(笑)。そうしたら、ありがたいことに仕事の依頼がどんどん来るようになりました」

ドライバーへの効果はてきめんだった。現在、約20台のボルボ・トラックを保有しているが、ボルボ担当のドライバーは導入当時から一人も辞めていないという。

「当社では3年ごとに車両を買い替えていますので、ドライバーには常に新しい車が割り振られます。トレーラー輸送なら、たとえ新人でもボルボ・トラックの新車に乗れるというわけです」

ドライバーにとってトラックは長い時間を過ごす職場であり、家のようなもの。できる限り良い環境を提供したいと山本社長は言う。

「キャブが広くて居住性が抜群のボルボ・トラックは最高の職場環境です。特に2018年モデルはいいですね。2014年モデルと外見はあまり変わりませんが、中身は大きく進化しているとドラ

今年3月に完成したグループ本社事務所の前で。従業員を大切にしている山本社長のもと、社内はいつもアットホームな雰囲気に包まれている。





白のトラックが有限会社山本水産輸送、濃紺のトラックが有限会社ヤマスイ物流の車両。現在、ヤマスイグループでは約 20 台のボルボ・トラックが稼働している。

イバーたちも言っています。『ハンドルが軽くなって運転が楽』『路面の凹凸を拾わないから疲労が少ない』『ビルトインのパーキングブレーカーが付いたので、荷積みした後に汗をかいて車内に戻ってきてても冷えていて快適』といった声をよく聞きます」

業界全体でドライバー不足が叫ばれる中、「魅力のある車両」を提供することでドライバーを確保したいというのは輸送会社の経営者共通の認識だろう。「魅力のある車両」に快適性や安全性などの機能面の充実はもちろん欠かせない。しかし、それだけでは「どうしてもこのトラックに乗りたいため、この会社に入りたい」とはならないと山本社長は言う。本当に「魅力的なトラック」にはドライバーの感情に訴える何かが必要だ。

「以前、工場見学に行ったとき、ボルボ・トラックがずらっと並んでいるのを見て、めちゃくちゃカッコいいなと思いました。ひと目惚れですよ。トラックの見た目のカッコ良さは重要です。昔、僕らは『トラック野郎』を見て憧れてトラックの運転手になった。今は運送業界に魅力が足りないのではないのでしょうか。野球選手やサッカー

選手を見てカッコいいと思うように、ボルボ・トラックに乗っているドライバーもカッコいいと思う。それって大事ですよ」

優秀なドライバーに来てもらうために、他社に負けないよう社内制度を充実させる努力も必要だが、業界全体でトラックドライバーのイメージを引き上げ、「憧れの職業」にしていくことも大事。ボルボ・トラックにはそこまで期待していると山本社長は言う。

「先日、小さいお子さんを連れのお母さんに、ボルボ・トラックを停めてあった駐車場の前で声をかけられました。『このトラック、カッコいいですね。子どもが近くで見たいと言っているんですけど、いいですか?』と。うれしかったですね。大人も同じですよ。見た目のよいボルボに乗りたくて県外も含め多くのドライバーが応募してくれそうです。それは本当にありがたいことです」

トレーラー輸送の高い需要を見込み、山本社長はこれからもボルボ・トラックを積極的に増やしていく予定だという。

「目標はボルボ・トラックを 100 台保有するこ

と。まずは 2～3 年で 50 台にしたい。今ではボルボで輸送する会社ということで付加価値やブランド力が付いてきたと感じます。ボルボ効果は絶大ですよ」

趣味はバイクという山本社長は、休みの日には愛車のハーレーダビッドソンで仲間と全国各地を走ることが多い。そんなとき、思わぬ土地で自社のトラックを見かけると、うれしくなって思わず手を振るのだという。

「ヘルメットをしているから向こうは誰かわからないと思いますが(笑)。その瞬間が僕にとって至福のときなんです」

数年後には、ハーレーに乗った山本社長が自社のボルボ・トラックに手を振る機会が増えることだろう。■

有限会社山本水産輸送
有限会社ヤマスイ物流
〒703-8265 岡山県岡山市中区倉田371-1
TEL 086-274-9666 (山本水産輸送)
TEL 086-208-6262 (ヤマスイ物流)
<https://yamasui.jp/>

ボルボFH 2018年モデル
モデル: FH4×2トラクター
ミッション: I-シフト
エンジン出力: 460PS
キャブ: グローブロッター



VDSで狭い場所での操作が楽に

ヤマスイグループのドライバー、安藤英樹さん（有限会社ヤマスイ物流）と時弘竜也さん（有限会社山本水産輸送）はこの春、ともに2014年モデルから2018年モデルに乗り換えた。2人がまずその進化に驚いたのが、ステアリングの操作性だという。「ハンドルが軽くなって、狭い場所での操作がすごく楽になりました。今まで1回の切り返しで入れなかったところにヒューっと1回で入れる。交差点での右左折も、以前は曲がった後に自分でハンドルを戻す感覚

でしたが、今は自然に戻ってくれます」と安藤さん。時弘さんも賛同する。「狭い場所でバックでホーム付けするときなんかは従来モデルとの違いを実感します。ハンドルを切った後、中立に戻して車を真っ直ぐに保とうとしてくれる。乗用車のハンドルを離すと戻ってくるときの感覚に近いですね」

これは、2018年モデルに新たに標準装備されたボルボ・ダイナミック・ステアリング（VDS）によるもの。VDSはステアリング操作を容易にするだけでな

く、積荷量や路面状況に左右されない安定したステアリング感覚も提供する。「路面が悪いところを走ってもハンドルをとられることが全くない。軽く持っていれば大丈夫なので楽ですね。高速道路での方向安定性がさらに良くなりましたし、突然横風を受けてもふらつきません」と時弘さんは評価する。

2018年モデルにもう一つ新たに標準装備されたビルトイン式のパーキングクーラー（I-パーク・クール）も好評だ。「今はどこの現場もアイドリングストッ

ボルボFH 2018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: 460PS
キャブ: グローブロッター



安藤英樹さん

ドライバー歴: 19年
ボルボ・トラック乗車歴: 1.5年
主な輸送品: 原料、フレコン、
レンガ
運行地域: 東北、関東、中京、
関西、九州

時弘竜也さん

ドライバー歴: 15年
ボルボ・トラック乗車歴: 1年
主な輸送品: 一般雑貨(路線便)
運行地域: 岡山ー東京

ブですから、待ち時間にエンジンを切っていてもエアコンが使えるのはうれしいですね」と安藤さん。「静かなので、よく寝られますよ」と長距離輸送が多い時弘さんは笑う。

新機能によってさらに運転が快適になり、疲労が軽減されたという2人。新型車に乗り換えて数週間で、ボルボ・トラックの大きな進化を実感している。■

60

3 点式シートベルト誕生から 60 年

ボルボの代表的な発明品である 3 点式シートベルトは、今までに 100 万人以上の生命を守ってきた。

現在広く使われている 3 点式シートベルトは、1959 年、当時ボルボのエンジニアだったニルス・ボーリンが発明したものだ。目覚ましい効果が明らかになると、ボルボは、世の人々の命を守るために発明特許を他の自動車メーカーに開放した。3 点式シートベルトは、全衝突事故の半数以上において怪我や死亡のリスクを低減すると言われている。現代の車両に搭載されているさまざまな安全機能の中でも、これと肩を並べるほどの重要な装備は存在しないだろう。



ボ ルボ FH が新たなマイルストーンを達成した。2018 年、100 万台目の車両がドイツのお客様に納車されたのである。誕生から四半世紀を経た今もなお、ボルボ FH はトラック史上に残るベストセラーだ。その設計思想は常にドライバー・ファースト。運転の快適さを追求し、長距離トラックの理想の姿を目指して、ボルボ FH は進化し続けていく。

KEEP YOUR TRUCK IN GREAT SHAPE

いかなるときも信頼の走りを実現するために、ボルボ・トラックはすべての構成部品において緻密に設計されています。アフターサービスに関わるパーツ、メンテナンス、サービス対応までトータルで提供します。ボルボ・トラック正規ディーラーは、お客様の車両が最良の状態で稼働できるよう、それぞれのニーズに合ったサービス・パッケージをご用意。お客様のビジネスに、最適なソリューションをご提供いたします。

