

## HIGH RELIABILITY

万全の輸送体制で  
荷物と安心を届ける



8 1kgの積み重ねが違いを生む  
カスタマイズによる軽量化で  
積載量を大幅にアップ

14 生まれ変わるエンジン  
リマニュファクチャリングで  
中古エンジンが蘇る

26 凍てつく森の中で  
フィンランドの凍結する林道で  
クローラー・ギアが真価を発揮

# 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



# 万全の輸送体制で荷物と安心を届ける

農産物や一般雑貨などを輸送している北海道札幌市の株式会社坂本輸送サービス。常に予備車を待機させるなど、万全の輸送体制が顧客から高く評価されている。

20 ページ



## 1kgの積み重ねが違いを生む

オランダのシェンク・タンクトランSPORT社は、カスタマイズで軽量化したボルボ・トラックの導入で、積載量の大幅アップに成功した。

8 ページ



## 光の国のヘッドライト

ボルボ・トラックのヘッドライトには個性がよく表れている。デザイン・チームの発想の源泉になっているのは大自然だ。

24 ページ



## 生まれ変わるエンジン

フレンにある工場では中古のエンジンに新しい命が吹き込まれる。リマニュファクチャリングは環境にも優しいプロセスだ。

14 ページ



## 凍てつく森の中で

フィンランドで木材を輸送しているクーリエトス・S・シンパネン社。凍結する林道での作業でボルボのクローラー・ギアが真価を発揮する。

26 ページ

## 先進技術を導入した新型車に乞うご期待

**本** 年1月1日付けで、ボルボ・トラックセールス バイスプレジデントに就任いたしました、  
関原紀男です。

私は2006年にボルボ・トラック・ジャパンに入社し、フリーセールスや営業管理部門を経て、2015年からは、ボルボ・トラックとUDトラックス両ブランドで、販売促進と営業統括業務に従事してまいりました。

ボルボ・トラックに長く携わってきて感じるのは、ボルボが常に「ドライバー・ファースト」の車をつくり続けているということです。世界最高水準にある安全性、快適性、操作性などは、ドライバー様の職場環境を第一に設計されております。その評判が口コミで徐々に広まり浸透してきたことも、近年の販売台数を大きく押し上げている要因だと捉えております。

ボルボ・トラックは、これからも運送業界が抱えている最も深刻な問題の一つである運転手不足解決の一助になり得るよう、革新的な車をご提供していきたいと考えております。

この秋、私たちは新しいボルボ FH をマーケットに投入いたします。この新モデルは、9月1日に施行される排出ガス規制に適合し、ボルボ・トラックならではのいくつかの先進技術を採用する予定です。たとえば“ボルボ・ダイナミック・ステアリング (VDS)”。ステアリングが重いと感じるドライバー様、トレーラーのバックが難しいという経験の浅いドライバー様にとって、操作性の向上に寄与する画期的なステアリング補助機能です。詳細は本誌 p.18 ~ 19 でも取り上げていますので、ご一読ください。また、“トパーク・クール”も魅力的な装備です。このアイドリングストップクーラーを新たに内製化することで、より快適な室内環境を提供することができます。すでに標準で採用しているアイドリングストップ“パーキングヒーター”と併せ、ボルボ・トラックのコア・バリューの一つである「環境への配慮」と、燃費削減の両面で皆様に貢献する装備となります。

今年はボルボ・トラックの第1号車発売から90年、初代のボルボ FH 発売から25年の節目の年。長きにわたり「ドライバー・ファースト」で積み重ねてきた歴史は、この新モデルでさらなる進化を遂げています。新しいボルボ FH に、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](https://facebook.com/volvotrucks)
[twitter.com/volvotrucks](https://twitter.com/volvotrucks)
[youtube.com/volvotrucks](https://youtube.com/volvotrucks)
[HTTP: mag.volvotrucks.com](http://mag.volvotrucks.com)



## 2019年に欧州で 電動トラックを発売へ

**来**年、ボルボ・トラックはヨーロッパで電動トラックの販売を開始する。初期生産については、特定のお客様にご使用いただき、2018年中にも製造を開始する予定だ。

「エレクトロモビリティは、持続的な都市発展やゼロ・エミッションに関するボルボ・トラックの長期的な取り組みと全面的に合致するものです」と、ボルボ・トラックのクラエス・ニルソン社長は言う。

都市部の物資輸送に電動・低騒音のトラックを活用すれば、さまざまな課題をまとめて解決できる。不快な騒音や排気ガスを抑えられるため、特にそうしたことが問題視されやすい都市中心部での稼働に適している。また、社会があまり活動していない深夜の時間帯でも走行しやすいので、日中の混雑

が緩和され、稼働効率や安全性が大幅に高まると考えられる。

「私たちのエレクトロモビリティ技術とノウハウの基礎には、すでに実際の交通機関で運用されているボルボの電動バス・ソリューションや、2010年からボルボのハイブリッド・トラックに採用されているソリューションがあります。大規模な電動化をうまく達成する上で、車両そのものは必要な要素の一つにすぎません。長期の持続性を備えた交通手段の実現というのは複雑なテーマですから、幅広く総合的にとらえて取り組む必要があります。私たちは、お客様、自治体、充電インフラサプライヤーやその他の重要な関係主体とのきめ細かな話し合いを通して、電動トラックの実用化に必要な枠組みの整備を進めているところです」と、ボルボ・トラックで中型車両製品戦略の責任者を務めるヨナス・オーダーマルムは語っている。

## ボルボ・オーシャンレース クリーンな海を求めて

毎 回大きな盛り上がりを見せる世界的イベント、ボルボ・オーシャンレースの2017-2018シーズンが、終着点であるオランダのハーグ港で6月に幕を閉じた。2017年10月にスタートした今回のレースは、スペインのアリカンテを出発し、12の寄港地をめぐりながら世界一周の4万5,000海里(8万3,340km)を航海するコースだ。ボルボ・トラックにとって、このレースは、世界中にいる既存のお客様や将来のお客様、政策決定者やインフルエンサーと話し合うまたとない機会でもある。今シーズンのメインテーマは持続可能性だ。

「ボルボ・オーシャンレースのあらゆる側面に持続可能性マネジメントの発想を採り入れて、レースビレッジとレースチームのコンパクト化、ホスト都市の自治体による運営、レースボートの製造方法に至るまで持続可能性の観点から検討を加えています」と話すのは、ボルボ・トラックでスポンサーシップ・マネージャーを務めるヴェスナ・ヨヴィッチ。

ホスト都市のうち7カ所では、海洋環境の正常化やプラスチック汚染の緩和策について話し合うオーシャン・サミットが開かれる。「世の中に問題意識を広めて活発な議論を促すこと、地域別のさまざまな事情を紹介すること、

そして企業・政府・個人にプラスチック問題の流れを変える行動を起こすよう呼びかけることに努めています。世界の海はボルボ・オーシャンレースの命ですから、船乗りや世界中のレースファン、パートナー、投資家、ホスト都市、スポンサーの皆さんに全力で働きかけ、クリーンな海を取り戻すための行動を促していきます」(ヨヴィッチ)

前回大会では、コーポレート・ゲスト数が5,000人あまり、レースビレッジを訪れた人の数は合計240万人を超えた。今シーズンはコーポレート・ゲストを5,500人以上にする目標が設定されている。

### ゴールはハーグ

ボルボ・オーシャンレース2017-2018 終盤の寄港地は、スウェーデンのヨーテボリ、そしてゴールであるオランダのハーグ。どちらの街でも、レースビレッジには、独特の北欧デザインが目立つ建物の中に、約300m<sup>2</sup>の展示スペースを設けたボルボ・バビリオンを開設した。

- アリカンテ 1レグ
- リスボン 2レグ
- ケープタウン 3レグ
- メルボルン 4レグ
- 香港 5レグ
- 広州 6レグ
- 香港 7レグ
- オークランド 8レグ
- イタジャイ 9レグ
- ニューポート 10レグ
- カーティフ 11レグ
- ヨーテボリ 12レグ
- ハーグ 13レグ





## 祝 ボルボ・トラック 90 周年

# ス

ウェーデンのヨーテボリからボルボ・トラックの第1号車両が出荷されてから、2018年で90周年になる。最初のモデル「シリーズ1」は、4気筒エンジンで28PS、最大積載量1,500kgの中型トラックだった。

当時のボルボは、まだ起業して間もない若い会社。1927年に乗用車の生産を始めたが売れ行きはあまり芳しくなかった。創業者は、スウェーデンの厳しい気候と劣悪な道路事情

に耐える強い車が世の中になくことに目をつけてトラック分野への参入を決める。当時の標準的なトラック車両は、チェーン駆動式でソリッドタイヤ、運転席は吹きさらしという構成だった。

そこへボルボは、シャフト駆動機構、空気タイヤ、完全に運転席を覆うドライバー・キャブを採用したトラックを1928年に投入する。設計はシンプルだが非常に機能的で、品質と信頼性が外国製トラックよりも格段に優れていた。

シリーズ1は好評を博し、早々に500台が完

売したため、ボルボはすかさず後継モデル「シリーズ2」500台の生産に取りかかる。乗用車の不振で苦しんでいた財政はトラックの成功によって持ち直し、ここに、以後長く続くボルボ・ブランドの基礎が築かれたのである。

それから90年後の現在までボルボ・トラックは発展を続け、今や、世界有数の規模と名声を誇るトラック・メーカーになった。ヨーテボリのランドビーにあった最初の組立工場はもう残っていないが、跡地にはボルボ・トラックのグローバル本部が建っている。

## 外交関係樹立 150 周年でさまざまなイベントを開催



1868年に、スウェーデンと日本は就航通商航海条約の締結により、初めて外交関係を樹立した。これによりスウェーデンは、明治時代に日本との関係を確立した最初の国の一つとなった。それ以来、両国の関係は発展し続け、さまざまな分野に渡り緊密な協力関係が生まれている。150周年

の節目となる今年は、在日スウェーデン大使館が1年を通してビジネス、学術関連、文化、アート、政治など多岐にわたるイベントを開催している。

日本・スウェーデン外交関係樹立150周年公式サイト  
<https://swedenjapan150.jp/>

# 1kgの積み重ねが 違いを生む

市場の競争が厳しさを増す中、オランダのシェンク・タンクトランスポート社は軽量のボルボ・トラックのメリットを生かして好業績をあげている。





シェンク社のサクセス・ストーリーを兄弟で受け継ぐハリー氏(左)とアリヤン氏(右)、サポート役として引き続き経営に関わる父親のアリー・シェンク氏(右から2番目)、ドライバーのペーター・フェアコーエン氏(左から2番目)。

**オ**ランダのシェンク・タンク  
トランスポート社は、シェ  
ンク家が経営を守ってきた  
輸送業界の優良企業。現在  
の経営者であるハリー・シェ  
ンク氏とアリヤン・シェンク氏の兄弟が3  
代目だ。同社の手がける分野は、タンクロー  
リーの積載量が収益性を直接左右する世界。  
その中で、軽量化された新型ボルボ FH と  
ボルボ FM が業績に大きく貢献している。  
これらのニューモデルでは、妥協のない安全  
性と快適性はそのままに、車両の軽量化  
による積載量アップが実現した。ベース車  
両の仕様において、2014 年以降にいくつ  
かの重要な項目が改良され、総重量の大幅  
な削減が可能になったのだ。「当社にとって  
理想的なトラックは、7 トン未満のボルボ  
FH 4×2 トラクターですね。空荷状態で7  
トンを切れると、地域内輸送と長距離輸送、  
両方の任務を組み合わせてこなす上でとて  
も好都合なのです。私たちの業務は、この  
パターンでの運用を抜きにしては考えられ  
ません」とハリー氏は言う。

最大限の積載能力を確保することの重要  
性について、彼は計算式を挙げて説明する。



シェンク・タンクトラ  
ンспорт社

沿革：

1925 年、家族経営の会  
社として創業し、現在が  
3 代目。ハリー・シェ  
ンク氏とアリヤン・シェ  
ンク氏が兄弟で経営してい  
る。

サービス：

液体およびガスの輸送専  
門。全体の 40% が燃料。

「タンクローリー 1 台が年間 1,400 杯の貨  
物運ぶとすれば、積載能力を 50 kg 高め  
るだけで、1 年間にこなす輸送の量をおよ  
そ 70 トンも増やせることになります。車  
両が 100 台あれば 7,000 トン、さらに 5 年  
間なら 3 万 5,000 トン。私たちはこのスパン  
で考えています。数字が積み重なると大き  
く効いてくるわけで、とてつもない輸送  
量の差につながる可能性があります」

シェンク社の創業は 1925 年、創業者は  
兄弟の祖父だ。1950 年代にさまざまな石  
油関連企業との関係を確立して以来、液体  
とガスの輸送をほとんど一手に引き受け  
てきた。現在の顧客リストには、シェル、  
BP、エアプロダクツ、リンデなど多国籍  
企業のそうそうたる名前が並ぶ。そうした  
企業の本部は、ロッテルダムを走るメイ  
ン・ハイウェイ沿いに立ち並んでいる。  
街の巨大な港湾エリアとドイツなどヨー  
ロッパ各地の市場とを結ぶ便利な場所だ。

「当社の積荷の多くは、貨物倉庫、工場、  
精製所から送り出されます。所在地はたい  
てい、ロッテルダム、アムステルダム、ア  
ントワープ、ハンブルクなど大きな港の近



シェンク社は激化する市場競争に対応するために最初のタンクローリーを導入した。それが、700台ものタンクローリーを運用する現在のビジネスに発展した。



くですね。そこでお預かりしたものを、ベネルクス（ベルギー、オランダ、ルクセンブルク）やドイツをはじめ、ヨーロッパ全域の国々に点在するお客様の荷受先へ送り届けます」とアリヤン氏は語る。

シェンク社とボルボ・トラックの関係の始まりは、1947年にさかのぼる。アリヤン氏によれば、シェンク社が非常に細かい業務内容を伝えて指示したカスタマイズに対し、ボルボ・トラックの対応が的確だったことを評価したのだという。「柔軟に、きわめて総合的な対応をしてくれるので、たとえば既存の車両を別の用途へ回して『第2の人生』を送らせることもできます。また、ボルボ・トラックは仕様の選択肢が非常に幅広いので、ほぼどのようなタイプの輸送業務にも採用できます」

現在稼働中のボルボ・トラックは500台以上で、友好なパートナー関係を十二分に活用した運用形態になっている。その目的は稼働率を最大限に高めること

だ。アリヤン氏はこう話す。「1年間に達成可能な最大の就業日数および時間数をベースに計算し、その上で、稼働時間を確実にカバーできるようにドライバーを確保しています。ボルボ・トラックは、私たちの関心事が何かをよく理解し、あらゆる面で積極的に協力してくれます。安全性、総コスト、空荷時の車両重量、見た目の良さ、そしてドライバーの快適性……これらが、トラックに投資する際の重要な判断基準です。軽い車両を選ぶのは、そういう理由からです」

ヨーロッパ最大のロッテルダム港はとにかく広大で、果てしなく続くかのような錯覚に陥る。街のはるか西へ伸びたマースフラクテまで、コンテナ・ヤード、チムニー、導管やガスタンクがひたすら並んでいる。先端のマースフラクテは、港をさらに拡張するために近年埋め立てられた人口半島だ。



「ボルボ・トラックは仕様の選択肢が非常に幅広いので、どのようなタイプの輸送業務にも採用できます」

シェンク・タンクトランスポート社  
オーナー アリヤン・シェンク氏



ハリー・シェンク氏



アリヤン・シェンク氏



シェンク社のペーター・フェアコーエン氏。LNG（液化天然ガス）の委託貨物を受け取るためロッテルダム港のゲート・ターミナルに来た。

シェンク社のペーター・フェアコーエン氏が、LNG（液化天然ガス）の委託貨物を受け取るためロッテルダム港のゲート・ターミナルに来た。「このトレーラーはオーストリア行きなんですよ」と言う。彼は30年の経験を買われ、1年ほど前、シェンク社が購入した最初の軽量ボルボ・トラックに抜擢された。「最初に気づいた違いはフェザリングですね。トラックのスプリングがかなり充実したことや、重さが今までと違うことを感じました。この軽量キャブで一番いいと思った点は、空間の広さがまったく犠牲になっていないことです。私のように背の高いドライバーには広い足場が必要ですから。シートの座り心地も上々ですし、機能性は、これぞボルボ・トラックという印象です」

会社の本部へ戻ると、シェンク兄弟はベルギーやドイツの客先を巡る出張の準備をしていた。この2人と



「稼働時間が年間 7,500 時間にもおおよぶ使い方をしているので、車両そのものの重量の違いが大きくモノをいいます」

シェンク・タンクトランスポート社  
オーナー ハリー・シェンク氏

業を交わすと、顧客のニーズに多大な注意を払っているだけでなく、どうすれば有能なトラック・ドライバーの関心を引けるかということも常に考えているのがよくわかる。数年前から取り組んでいる社内トレーニングもその一環だ。ハリー氏は言う。「当社の成功はドライバーとスタッフの能力にかかっています。優れた人材を見つけ、そして手放さないようにするには、雇用条件の基本部分を魅力的な内容にするだけでなく良質なトラックを用意することも大切です。ドライバーはトラックに乗っている時間が長いですし、プロフェッショナルは、良いツールが使える環境で働きたいと思うものです」

液体やガスの輸送は、なにかと気を使う仕事だ。温度範囲や取り扱い条件が多様なだけでなく、積み降ろし作業と搬送にも細心の注意を払わなくてはならない。その点、ボルボ・トラックはトップレベルの厳しい品質基準にもとづいて製造・検査されているから、神経質な積荷を運ぶ任務にも安心して使える。「私たちのお客様は、安全性に関しては常に最高レベルを求めます。その期待に応えられるかどうかにか社運がかかっています」とアリヤン氏は言う。

シェンク社は、将来を見越して軽量トラックの保有台数を増やすこと、実際の用途によりマッチした機能を揃えることを常に求めている。ハリー氏はこう考える。「車両を効率よく運用するには、信頼性がないと話になりません。稼働時間が年間 7,500 時間にもおおよぶ使い方をしているので、車両そのものの重量の違いが大きくモノをいいます。積載能力は 1kg もおろそかにできません。当社は、自分たちはお客様企業の運輸部門だと思っています。一方で他社に負けないポイントは何なのかを具体的に意識することも忘れません。大局とディテール、両方とも大切ですからね。私たちは良い従業員に恵まれ、良いお客様に恵まれて幸せです」■

## 輸送環境



創業：  
1925 年



オーナー：  
ハリー・シェンク氏、アリヤン・シェンク氏



従業員数：  
約 1,400 人



保有トラック：  
約 700 台  
(そのうち約 70%がボルボ・トラック)



ドライバー数：  
約 1,200 人



主な積荷：  
燃料などの液体、ガス



カスタマイズにより増加した積載量：  
278 kg



営業地域：  
ベネルクス（ベルギー、オランダ、ルクセンブルク）、ドイツ、その他のヨーロッパ諸国



主な顧客：  
シェル、BP、エアプロダクツ、リンデ

## シェンク社が採用した 7 トンを切る軽量構成のボルボ FH

シェンク社の軽量型グローブトロッター・トラックは、積載量を高めつつ、トップレベルの安全性と稼働時間、快適なドライバー環境をも確保している。



積載量アップの合計

**278 kg**

仕様の選択肢の幅広さはトラック市場随一

2014 年以降、素材、エンジン、アクスル、シャーシなどにさまざまな改良が施され、車両の大幅な軽量化が可能になった。用途によっては、カスタマイズで標準的な構成よりも 500 ～ 600 kg 軽くすることができる。

ボルボは、安全性・性能・品質を犠牲にすることなく、ここまでの軽量化を実現した。ボルボ・トラックなら、業務の種類を問わず積載量アップに適した構成を選択できる。  
※ 軽量仕様は日本未導入です。



エンジン・アタッチメントをボルボ・トラック用のD13エンジンに取り付ける、オペレーターのエドヴァルト・フィンストルプ。フレム工場はボルボ・グループで最大のリマニュファクチャリング施設。ボルボ建設機械、ボルボ・バス、ボルボ・ベンタなどのエンジンもここで再生されている。

# 生まれ変わる エンジン

スウェーデンのフレンにある工場で、中古の大型トラック用エンジンに新しい命が吹き込まれる。使用済み製品を再生するリマニュファクチャリングは、新品の製造に比べて環境への影響も少ない。

**背**の低い建物が並ぶフレン（スウェーデン）のボルボ・パーツ工場。その屋外では、ブルーシートを被った多数のエンジンが列をなし、暖かい屋内へ招き入れられる順番を待っている。ヨーロッパとアジアのボルボ・トラック・ディーラーから送り返されてきたエンジンたちだ。ボルボ・トラックが提供しているエクステンジ・パーツ 40 種類のうち、エンジンはリマニュファクチャリングに最も長い時間を要する。

「工場に運び込んでから、テストと塗装が完了するまで、57 時間ほどかかります」と、フレン工場の工場長ラルシュ・フェルンスコクは言う。

再生プロセスは、まず分解作業から始まる。すべてをバラバラにして、使えない部分はリサイクルへ、整備して使える部分はクリーニングとブラスト洗浄へ。水分、残留油分、塗装を取り除いてからマシニング工程に進む。

ここでは、シリンダーヘッド、クランクシャフト、エンジンブロックなどの表面にサンディング加工やミリング加工が施される。

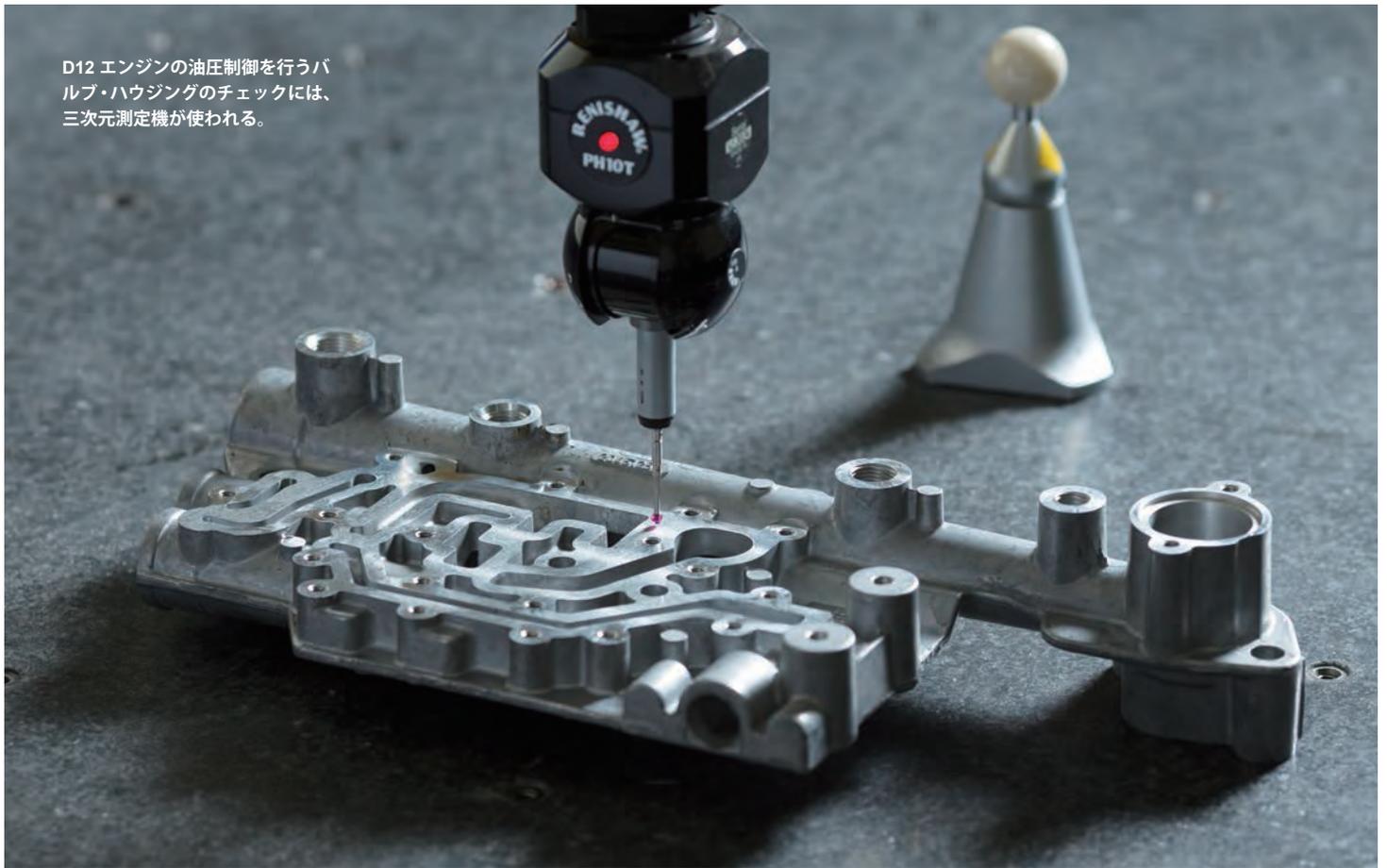
「どのエンジンも何か理由があってここへ来たのです。どう使われていたかわかりませんから、とにかく、どの面にも乱れがない状態にすることが大事です」と、シリンダーヘッド再生担当のヨルゲン・カールソンは言う。



ラルシュ・フェルンスコク



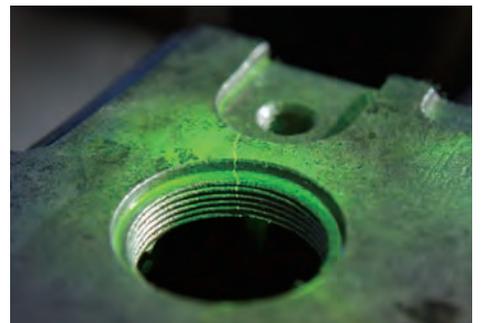
D12 エンジンの油圧制御を行うバルブ・ハウジングのチェックには、三次元測定機が使われる。



クランクシャフトのオイルポートを磨く、オペレーターのクリスティーネ・ソーデルント。エンジンを組み立て直す前にはパーツごとに異なる作業が多数行われるが、これもその一つ。



サンディング工程に入る前の D12 エンジン用クランクシャフト。リマニュファクチャリングでは、不揃いな部分をすべて取り除いて表面をスムーズに整えることが重要だ。



シリンダーヘッドのひび割れ検査には磁性粉末とランプを使う。ひび割れがあると、その箇所がはっきりと緑色に浮き出て見える。

彼を含め、ここにはエンジンに関する知識が豊富な人材が揃っている。トップクラスの技能がないとリマニュファクチャリングはできないからだ。フレン工場で再生されるボルボ・トラック用エンジンのバリエーションは 150 ~ 200 種類に及ぶ。

「大半は 8 ~ 9 年前に製造されたエンジンですが、ときには 1970 年代のものが持ち込まれることさえあります。そういうエンジンにも、しっかり対応するようにしています」(カールソン)

リマニュファクチャリングの過程で、一つ一つのエンジン・コンポーネントが数回の検査にかけられる。検査基準は新品と同じだ。

「再生品といえども、エンジンの保証内容は新品のボルボ純正パーツと同じです。品質、耐久性、性能のいずれも劣っていません」(フェルンスコク)

また、あらゆる部分が再生され、新しい部品に交換されるだけでなく、各モデルの最新仕様に合わせた更新も行われる。フレ

ンから送り出されるエンジンは、本当にあらゆる面で新品に劣らない品質を備えているのだ。

「燃料アクセスからソフトウェアまで、すべてが最適化された状態になっています。再生品のエンジンを購入するお客様は、より良いものを非常に安い価格で入手でき、しかも環境保護に貢献しているわけです」(フェルンスコク)

エンジンの再生に費やされるエネルギー消費量は、新品エンジンの製造より 85% も



緑色に発光しているのは磁性粉末。このシリンダーヘッドはひび割れないことが確認できたため、再生エンジンに使用できる。



エキゾースト・バルブも再利用される。高熱に長時間さらされ続けるため、きわめて弾力性の高い素材で作られている。合金の厳密な組成は企業秘密だ。

少ない。また、原料の消費量も 80% 少なくて済む。これほど大きな環境面のメリットがあれば、今後エクステンション・パーツの需要は確実に伸びるとするのがフェルンスコクの見方だ。

「天然資源に限りがあること、原料価格が上昇していることはご存じのとおりです。それに、お客様が製品に持続可能性やリユース性を求める意識も高まっています」（フェルンスコク）

トランスミッションやエンジンのような基幹部分のリマニュファクチャリングに関しては、設計段階からそのことを考慮しているかどうか重要な意味を持つ。そこで、フレンド工場では、製品開発部門と密に連絡を取り合い、開発プロジェクトの早い段階から再生現場の意見を反映できるようにしている。

「再生を前提とした製品開発は、メーカー自身にも、お客様や環境にも非常に大きな価値がある考え方なのです」と、フェルンスコクは語っている。■

「再生を前提とした製品開発は、メーカー自身にも、お客様や環境にも非常に大きな価値がある考え方なのです」

フレンド工場 工場長  
ラルシュ・フェルンスコク



## フレンド工場

**40**

ボルボ・トラックが提供しているボルボ・エクステンション・パーツの種類。フィルター、ポンプ、トランスミッション、エンジンなど多岐にわたる。

**85%**

トラック・エンジンのリマニュファクチャリングと新品エンジンの製造を比較した場合の消費エネルギー削減効果。

**80%**

トラック・エンジンのリマニュファクチャリングと新品エンジンの製造を比較した場合の原料削減効果。

**90%**

使用済みトラック・エンジンのリサイクル・レベル。

**57**

トラック・エンジン 1 基のリマニュファクチャリングにかかる平均的な時間。

**150-200**

リマニュファクチャリングされるボルボ・トラック用エンジンの種類。

**210**

従業員数。

**27,000 m<sup>2</sup>**

工場の敷地面積。

## 疲れ知らずのステアリング

高速走行時には卓越した直進安定性をもたらし、低速走行時には優れた操作性を発揮。さらにドライバーの筋肉や関節への負荷を大幅に軽減する。2013年に登場して業界に衝撃を与えたボルボ・ダイナミック・ステアリング（VDS）は、多くのドライバーの運転環境を根本的に変える、画期的なステアリング補助機能だ。

1

**ステアリング・ロッド**  
新機構に対応するため、修正が施されている。

2

### 制御ユニット

速度などトラックの動きに関する情報を収集・処理し、それに基づいて電動モーターに制御信号を送る。このモーターが、ドライバーの手に伝わるステアリングの力を補正する。

3

### 油圧ステアリング・ギア

電動モーターの力で、油圧ステアリング・ギア内のトーション・ロッドにねじりが加わる。このねじりが大きくなるほど油圧バルブが開き、油圧アシストの力が增加するようになっている。



## 効果とメリット



### 路面の凹凸の影響を受けにくい

VDS が路面の凹凸を自動的に吸収し、振動や予期せぬステアリングの揺れを防いでくれる。

### 低速域での軽いステアリング

低速走行時のステアリング操作に必要な力が 75% 軽減されるため、急カーブやロータリーなど、面倒な操縦が必要な場面でも落ち着いて運転でき、安全性が大幅に向上する。

### 直進安定性の向上

高速での走行中、路面が均一でない場合でも直進安定性を維持し、コースからずれた際の操作もしやすくなる。これは高速道路での安全性において重要な要素だ。

### 後退操作がしやすい

走行中はステアリングが自動的に正面の位置に戻っているため、ステアリングを握りしめる力を軽減できる。後退時にも同様にステアリングが戻ってくれるので、後退操作も楽にできる。

### 筋肉痛になりにくい

VDS には、筋肉疲労を 20 ~ 30% 軽減する効果がある（作業の種類によっては最大 70% 軽減）\*。トラック・ドライバーに多い反復運動過多損傷になることを防いでくれるので、長く現役で働き続けることができる。

\* データはスウェーデン道路運輸研究所 (VTI) が実施した調査に基づく。

### 安全性の向上

路面の細かい凹凸が吸収されるため、よりリラックスして運転でき、疲れにくい。安全性の向上にもつながる。

※ ボルボ・ダイナミック・ステアリングは、2018 年モデルより、全車標準設定されます。

4

### 電動モーター

ステアリング・ギアに取り付けられた電気制御式モーターが、ステアリング・ギアと連携して作動する。毎秒 2,000 回という高頻度のモーター制御によってステアリングの力を適度に調整し、最大 25 Nm のトルクを生み出す。

5

### 内部センサー

電動モーターの中に組み込まれたセンサーが、角度とトルクの大きさを読み取る。このデータは、システムが適切に作動して完璧なステアリングレスポンスを実現するための演算処理に使われる。



6

### 外部センサー

車両の各所にさまざまなセンサーが取り付けられており、それらの情報を総合して正確な状況把握が行われる。トラックの動作は、この情報に基づいて変化する。



# 万全の輸送体制で 荷物と安心を届ける

農産物や一般雑貨などを輸送している北海道札幌市の株式会社坂本輸送サービス。常時予備車を待機させるなど万全の輸送体制が顧客から高く評価される同社では、現在11台のボルボ・トラックが稼働している。

**札** 幌市北区に本社を構える株式会社坂本輸送サービスは、海上コンテナからの荷物や農産物、肥料、一般雑貨、飲料などを道内外に輸送している。現在、社員数は97名で、トラックの保有台数は約85台。虻田郡真狩村にようてい支店、石狩、倶知安に営業所を置き、輸送業や倉庫業のほか、バス・タクシー事業も手がけている。ようてい支店には自前の整備工場も保有する。

坂本輸送サービスの強みは、信頼性の高い輸送体制。車両が日頃からしっかりと点検・整備されているのはもちろんのこと、万一の時に備え、常に1、2台の予備車を待機させていることが荷主から高い評価を得ている。「お客様に迷惑をかけないように」という一心から約15年前に先代の社長と始めたことだと坂本範男社長は語る。

「きちんと点検された車両であっても、思わぬ故障や事故で急に動かせなくなることはあります。特に夜中に出先で何かトラブルがあった場合は、なかなか代車を手配できないことがある。そういうときでも予備の車両があれば、荷物を止めることなく運べます」

また、予備車を待機させることで、顧客からの急な要望に応えられることもあるという。

「たとえば、協力的会社や荷主様が手配した車両がトラブルや故障で動けなくなったので手伝ってほしいとか、コンテナヤードと隣接しているので、『通関が遅れた荷物を今日中にピッキングして翌日の配達に間に合わせてほしい』といった急な連絡が来ることがあります。そのようなときに予備車に対応すると、お客様と協力的会社の両方からとても喜んでいただけますね」



石狩港の周辺を走行するボルボ・トラック。坂本輸送サービスでは、昨年 10 台のボルボを新たに導入した。





坂本輸送サービスでは約 70 名のドライバーが働いている。安全対策から運転技術まで、基本を徹底して習得したドライバーたちは荷主からの信頼も厚い。



## 「ボルボの一番の魅力は頑丈さ。ドライバーを守ってくれるという安心感があります」

株式会社坂本輸送サービス  
坂本範男社長

坂本輸送サービスの高い信頼性を支えているのは、車両などの設備面だけではない。質の高いドライバーも信頼性の向上に大きく貢献している。

「お客様からは、『坂本さんは事故がなく、安心して任せられる。どういう社員教育をしているの?』と聞かれることがあります。当たり前のことをやっているだけなんです。きちんと挨拶をする。制服や安全靴、ヘルメットを着用する。作業中は車止めをする。運行前点検をしっかり行う。毎日洗車をして車をきれいに保つ。ドライバーに言っているのは、そうした基本的なこと。でも、その基本がちゃんとできているかどうかで差が出てくるのです」

ときには社長自らドライバーに厳しく指導をする。「ヘルメットはきちんと被れ」という社長の大きな声が倉庫に響くことも。坂本社長自身もかつてはドライバーとして第一線で活躍し、その後、ドライバーの教育係を長く務めていたというから納得だ。当時を知るベテランドライバーの一人、本間利裕さんは言う。「鬼教官でしたよ(笑)。

厳しかったけど、そのとき教えてもらった安全対策や運転技術は今でもとても役に立っています。坂本社長の厳しさは、顧客から信頼されるプロのドライバーになってもらいたいという思いから来ているのだ。社員を大切に作る姿勢は、坂本社長の経営哲学の根幹でもある。

「社員に充実した生活を送ってもらうことが大事です。ただうるさく言うだけではなく、会社が社員やその家族のためにできることを伝えるようにしています。社員が気持ちよく仕事をしてくれれば、お客さんのところに行っても明るく振る舞える。それで効率よく仕事ができれば、多少経費がかかったとしても、それ以上のものが返ってくると思っています」

現在、坂本輸送サービスでは、11 台のボルボ・トラックが活躍している。ドライバー経験も豊富でトラックに対する厳しい目を持つ坂本社長に、ボルボの一番の魅力を尋ねるとこんな答えが返ってきた。

「やはり一番は頑丈さですね。特に基本になっているフレームやエンジンのベースが丈夫。北海

道ですから、路面の凍結時に大型車が滑ってぶつかってくる可能性もある。そういうことが起きたときでもドライバーを守ってくれるという安心感があります。また、当社は車両を大事に使って長く走らせることを心掛けて

#### データ

株式会社坂本輸送サービス  
〒002-0853  
北海道札幌市北区屯田  
3条6丁目3番14号  
TEL 011-771-4517  
FAX 011-771-9205

いて、国産車でもほとんどが100万km以上走っているんですが、そうした中でもボルボはトラブルが少なく、頑丈で長く走れる。だからトータルの修理コストを削減できるというメリットもあると思います」

まだ現場を任されていたとき、代役としてボルボを運転したこともあるという坂本社長。実際に運転をして印象に残っているのは、その乗り心地の良さだという。

「居住空間が広いのは魅力ですね。運転していても休憩していても精神的に違うと思います。収納スペースが多いのもいい。作業時の安全対策で、持っていくものがかかり多いんですよ。安全ベスト、ヘルメット、安全靴、長靴、着替えなどを収納する必要があります。スペースの余裕は気持ちの余裕を生み、安全な運行につながります」

さらに社長は、UDトラック北海道が担当するアフターサービス面の安心感もボルボを選ぶ大きな要因になっていると語る。

「実は以前もボルボ・トラックを入れていた時期がありましたが、メンテナンスの面で少し不便を感じたこともあって、その後導入を控えていました。今は長年お付き合いのあるUDトラックさんでメンテナンスをしてもらえるようになったので、再び導入したという経緯もあります。UDトラックさんは拠点がたくさんありますし、即時に対応してもらえるので安心ですね」

大手の荷主からの直接取引で請け負う仕事が多いという坂本輸送サービス。それは長年同社が着実に実績を積み上げ、信頼を勝ち取ってきた証だ。予備車の用意、日々の点検や洗車、徹底したドライバー教育、そして頑丈なボルボ・トラックと安心のメンテナンス体制。そのすべてが同社の信頼性の高い輸送サービスを支えているのである。■



車を大切に扱うことは坂本輸送サービスの社風。毎日運行後には必ずドライバーが洗車と点検を行う。そうした日々の積み重ねが車両の寿命を長くする。



石狩港のコンテナヤードで荷物を積み込むボルボ・トラック。海上コンテナの輸送も坂本輸送サービスが扱う主な仕事の一つだ。



## 光の国のヘッドライト

ボルボ・トラックのヘッドライトは氷から生まれた——。シニア・デザイナーのマリア・バルタマルが、ボルボ・トラックの「顔」ともいえるヘッドライト・デザインの発想と大自然とのつながりについて語った。



# ス

ウェーデンには、地平を雪と氷で覆いつくし、すべてを変える季節が毎年やってくる。

「冬は、再び光をもたらしてくれる季節、見慣れた姿を変えてしまう季節です。そこに新しいカタチが生まれてきます」と語るのは、ボルボ・トラックのシニア・デザイナー、マリア・バルタマルだ。

ボルボ・トラックの「顔」といってもいいヘッドライト。そのデザインの発想には、凍てつく冬景色のイメージや、固く引き締まった氷の姿と感触がダイレクトに反映されている。

「私たちは、ボルボ・トラックをデザインするにあたって常にシンプルさを追求しています。もっと削ぎ落とすには、もっとスッキリさせるには、もっと明確にするには……そんな自問自答を繰り返すうちに、大自然からインスピレーションを得ることが多くなるのです」

ヘッドライトの中でひときわ目を引くV字



**マリア・バルタマル**

役職：ボルボ・トラックのシニア・デザイナー

年齢：41歳

ボルボ勤務年数：6年

形の走行灯は、車両の動きを示し、氷河のような上質さを感じさせる。V字以外の部分は、湖面に張った真新しい薄氷のような、澄み切ったシェルに覆われている。

それは、路上で目にした瞬間にボルボのヘッドライトとわかる特徴的なデザインだ。バルタマルはこう説明する。「車のヘッドライトはたいてい横長で、外側のプラスチックがフロスト加工されているので中がどうなっているかほとんど見えません。でも、ボルボのヘッドライトは違います。外装がクリアなので、ライトの中の区画一つ一つがはっきりと見えます。また、縦長の外観とそれを縁取るような走行灯が独自のデザインをさらに印象深いものにしています。ですから、ヘッドライトを見た瞬間に『あっ、ボルボだ』とわかってもらえるのです」

この力強いデザインには、形状の個性や美しさと同じくらい、現実的な配慮もしっかりと盛り込まれている。

## 「ライトによって安全性とドライバー環境を改善する方法を常に探り続けています」

ボルボ・トラック シニア・デザイナー  
マリア・バルタマー

「トラックのパーツには、見た目の良さだけでなく、あらゆる部分が構造的にしっかりしたデザインであることが要求されます。

ヘッドライトについて具体的にいえば、まず、フタを開けて電球やLEDを交換できるデザインでなくてはなりません。また、トラックですから極度に暑い環境、寒い環境に耐えられる必要があります。気温が変化すると一つ一つの要素がすべて膨張・収縮しますから、車両のどんな部分をデザインする際にも温度変化の問題は無視できません。場合によっては、パーツのサイズ変化によって隙間ができてしまうこともあります」

ライト全体の構造に弾力性を持たせながら内部の構成要素を一つにまとめ上げる方法についても、デザイン・チームは、複層化というテクニックを自然から学んだ。

「伸びたり縮んだりするものの強さと形を維持するには、どんな方法があると思いますか？実は、自然の中には複層構造によって強さが実現されているものがたくさんあります。このライトもそれと同じように、別々の要素を複層的に組み合わせて全体が形成されているのです」

ヘッドライトは安全確保に欠かせない大切なパーツだ。とりわけ、北極に近い土地の冬は昼の時間が短く、ドライバーは暗闇の中でシフトをこなす機会がどうしても多くなる。その切実さを知るボルボ・トラックは、今後もライトの革新的なデザインを生み出し続けるだろう。

「LEDの進化によって大きな可能性が開かれました。私たちは、ライトによって安全性とドライバー環境を改善する方法を常に探り続けています。たとえば、適切な種類のライトを使うとドライバーの注意力を高めることができますし、まだまだ新しいことができそうです」と、バルタマーはこれからの展開に期待する。■



# 凍てつく森の中で

狭くて坂が多く、凍結した山道、そして76トンにもなる総重量。フィンランドの森林地帯で木材を輸送するのはドライバーにもトラックにも厳しい仕事だ。それでも、サク・シンパネン氏と仲間たちは恐れない。複雑な地形にも苛酷な路面条件にも負けない、クローラー・ギア付きトシフト装備のボルボ・トラックがあるからだ。





## 季

節は冬の真っ盛り。深い森は白く染まり、木々の枝は積雪の重みでことごとく下を向く。短く薄暗い昼の空の下、霧を払うようにヘッドライトの光線が走る。クーリエトス・S・シンパネン社のボルボ FH16 だ。

ドライバーはサク・シンパネン氏。森林の奥深くへ進むにつれて道幅は狭くなり、ついには、名前もつけられていない小道になる。区間によってはスケートリンク並みに滑りやすい。路側に同じくらいの間隔で点々と並ぶ木造の塔はヘラジカ猟のために建てられたもの。ヘラジカは冬季によく見かける動物だが、今の時間は森の奥に身を潜めているようだ。

シンパネン氏は車載端末で今日2回目の集荷地点を確認する。すでに明け方に一度集荷を終え、北サヴォオ県（フィンランド中部）のケイテレにある製材工場に木材を搬入してきたところだ。この地域のあらゆる道を10歳のときから行き来しているシンパネン氏は、すべての坂やカーブを知り尽くしている。父親のセッポ・シンパネン氏に連れられて幼いころにボルボ・トラックに乗り始め、学校に上がる前から、将来はこの仕事に就くと決めていた。1998年に父の会社に就職し、2006年には経営者の地位を受け継いだ。

「車に乗る仕事が好きなのは血筋かもしれませんがね。ごく自然に、父が創業した輸送会社の跡を継ごうと思いました」

クーリエトス・S・シンパネン社は木材専門の輸送会社。サク・シンパネン氏と妻ヤーナリッタ氏との共同経営だ。結婚して20年、一緒にこの会社を切り盛りして10年になる。サク氏が経営責任者とドライバーを務め、ヤーナリッタ氏が経理や輸送計画を担当、ほかに5人のドライバーが在籍している。

彼が乗る最新のトラックは、悪条件下での発進がしやすいクローラー・ギア付きI-シフト装備のボルボ FH16。その他の部分にもこだわった構成だ。トラックとトレーラーの両方にフルエアサスを採用。荷台の木材を安定させるバンクはリモコン付きの自動式。積み降ろし用のクレーンには暖房付きのクレーン・キャブがある。



この地域のあらゆる道を10歳のときから行き来し、すべての坂やカーブを知り尽くしているサク・シンパネン氏。トラックをいつも順調に稼働させ続けることは速い輸送ペースを保つための絶対条件だ。事前にメンテナンスコストの見通しが立つボルボのサービスプログラムのメリットは大きい。

さらに、このトラックには、フィンランドの木材輸送車両に必須というわけではないアンダーランププロテクション・システムも装備されている。

「私のトラックは完璧と言っても過言ではありません。これを超えるのは、神様が自分でお使いになる車両だけでしょう」と笑うシンパネン氏。

積載量が非常に多いときでも確実にトラックを発進できることが、クローラー・ギアの最大の利点だと彼は言う。「前進ギアに勝るとも劣



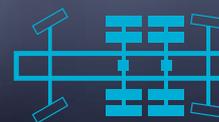
「私のトラックは完璧と言っても過言ではありません。これを超えるのは、神様が自分でお使いになる車両だけでしょう」

クーリエトス・S・シンパネン社 社長  
サク・シンパネン氏



トラック：

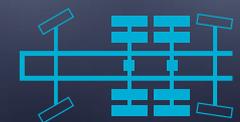
2016 年式ボルボ FH16  
750PS 8×4 トライデム



走行距離 (km)

38,000

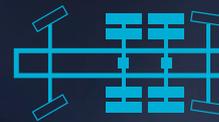
2014 年式ボルボ FH16  
750PS 8×4 トライデム



走行距離 (km)

415,000

2013 年式ボルボ FH16  
750PS 8×4 トライデム



走行距離 (km)

475,000

1 年間の平均走行距離 (km)：

150,000



車両の更新頻度：  
平均 4 年ごと



主な積荷：  
木材

※ クローラー・ギア付きトシフトは、2018 年モデルより一部モデルにオプション設定されます。

※ FH16 は日本未導入のモデルです。



らないほど後退ギアが優れています。切り返しの操作が、とにかく正確に、思いのままにできますね」

クローラー・ギアに限らず、業界の最新技術をいつも真っ先に取り入れていきたいとシンパネン氏は考えている。2013年、連結車両の総重量に関するフィンランドの規制が76トンに緩和されたときも、新基準への適合検査を最も早く受けた車両のリストに彼のボルボ・トラックも記載されていた。

「常に前進して、新しい世界を切り開いていきたいんです。そういう姿勢を持ち続けるには、信頼できるトラック、架装、クレーンなど、強力な助けが必要です。ボルボと

は50年近くの長い付き合いがあって、その実績が、当社の発展を心強く支えています」

複雑に曲がりくねった林道を15分ほど走り、集荷地点に近づく。地図に載っているような道路からはずいぶん離れた場所だ。交差点でいったんトラックを降りて、木材輸送用トラックの作業中を示す三角形の標識を立てる。後から別の車両が入って来れば大変なことになるからだ。すれ違ったり道を譲ったりする余地はまったくない。

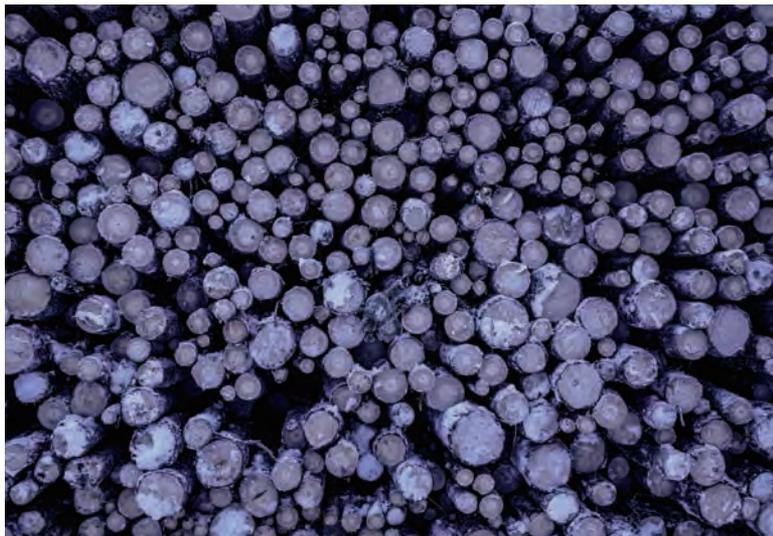
T字路で塩と砂の混合物を撒いてから、もう1つ坂を越えると折り返し地点があった。車両の方向を変え、高く積み上げられた松

の丸太の脇につけて停止する。トラック・キャブから出てきたシンパネン氏が、クレーン・キャブに乗り移り、支持脚を降ろす。

クレーン先端の爪は、彼の腕とつながっているかのようだ。丸太の束が不揃いな時も、ひよいと縦に持ち替え、地面を使ってきれいに突き揃えてしまう。そうこうしながら、まずトラックの荷台に、続いてトレーラーに木材を積み込み、自動式のバンクで固定していく。トレーラーの上に山が1つ積み上がったら、油圧シリンダーで後方へずらし、次の山を積むための場所をあける。

トラックとトレーラーが満載になり、シンパネン氏はトラックの運転席に戻った。

クーリエトス・S・シンパ  
ネン社のトラックが1日平  
均10回も訪れる製材工場。



製材工場に届いた丸太は加工前に計測され、長さや太さに応じて仕分けられる。



ドライバーのティア・リントネン氏。クローラー・ギアのおかげで急勾配や地面が柔らかい場所でも静止状態からの発進がしやすくなったという。「ボルボ・トラックなら、現場の条件が最悪なときも切り抜けられます。運転しやすいから助かりますね」

I-シフトのクローラー・ギアが、大重量を検知して自動的に働き始める。クローラー・ギアの効果は、積載重量が大きい状況でこそ発揮されるからだ。76トンという重さをものともせず、ボルボ FH16 がしっかりとした足取りで坂道を上りきる。

「狭い林道やアップダウンが多い場所を走ることが多いので、とにかくパワーが必要です。クローラー・ギア装備のボルボは、全体として木材輸送用に適した構成になっていますね。私たちが求めている、パワー、快適な乗り心地、そして安全性のすべての要素が揃っています」

いつものルートを通して20 km先のケイテレ製材工場へ行き、丸太を巨大なベルトコンベアに載せるための列に並ぶ。クーリエトス・S・シンパネン社が扱う木材の輸送先は、ほとんどがこの場所だ。そのため、彼らのトラックは1日平均10回もここを訪れる。搬入車両はわずか20分の予定枠を守って正確な時間に到着しなければならない。

製材工場に届いた丸太は加工前に計測され、長さや太さに応じて仕分けられる。その上で、フォークリフトを使って在庫置き場に運び込まれ、積み上げられていくのだが、シンパネン氏はそんな様子を見届けるまでもなく、次の集荷のために森の奥へと出発する。このペースなら、今日のシフトを終えるまでにあと3回は運べそうだ。■

#### クーリエトス・S・シンパネン社

- ・所在地：サヴィア村ピエラヴェシ
- ・創業：セッポ・シンパネン氏が1968年に創業
- ・現在の経営者：サク・シンパネン氏、ヤーナリッタ・シンパネン氏（2006年～）
- ・スタッフ：経営者2名、ドライバー5名
- ・事業分野：北サヴォ県エリアでの木材輸送

#### 保有車両：

- ・2016年式ボルボ FH16 750PS 8×4 トライデム
- ・2014年式ボルボ FH16 750PS 8×4 トライデム
- ・2013年式ボルボ FH16 750PS 8×4 トライデム
- ・提携業者で運用する木材輸送用トラック5台（うち3台がボルボ）
- ・主な顧客：UPM、ケイテレ林業

# ドライバー・インタビュー

TEXT: YASUHIRO NODA · PHOTO: JUN TAKAGI

特殊本輸送サービス

Our company  
Convey your trust  
And heart carefully

## プロフィール

上田政志さん

ドライバー歴: 27年

ボルボ・トラック乗車歴: 6年

主な輸送品: 農産物、海上コンテナ、  
一般雑貨

運行地域: 北海道全域

## プロフィール

小林正幸さん

ドライバー歴: 30年

ボルボ・トラック乗車歴: 15年

主な輸送品: 農産物、海上コンテナ、  
一般雑貨

運行地域: 北海道全域

ボルボFH 2014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: 440PS  
キャブ: グローブロッター



## 「走行安定性が向上して、乗り心地がさらに良くなったと感じます」

株式会社坂本輸送サービスの小林正幸さんは、15年にわたってボルボ・トラックに乗っているベテランドライバー。小林さんがボルボの一番の魅力として挙げるのは、電子制御自動トランスミッションのI-シフトだ。「滑らかにギアがつながるところが気に入っています。乗用車のような感覚でギアチェンジしてくれる。加速時にはスムーズに上がっていくし、シフトダウンするときにもガクンガクンとしゃくるようなことは全くない。このスムーズさは、他のトラックでは味わえません」。

ボルボ乗車歴6年で、他の海外メーカーのトラック

にも乗っていた経験を持つ上田政志さんは、ボルボのトルクの太さが気に入っているという。「上り坂に差しかかって回転数が下がってきても、一気にスピードが落ちるようなことがなく、粘って上っていく感じ。この粘りのある走りは、ボルボならではですね」

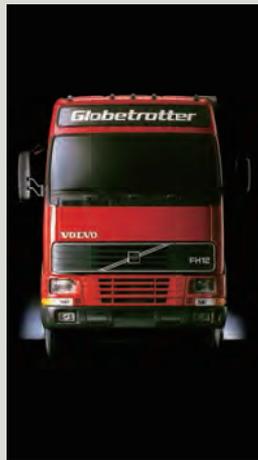
昨年、2人は長く乗った旧モデルから現行モデルに乗り換えた。現行モデルで改善された点を尋ねると、ともに「走行安定性」と答えてくれた。「以前の車はカーブのときに体にギュッと負荷がかかるようなことがあったのですが、今の車はそれが軽減されています。乗りやすさが増しましたね」と小林さん。

上田さんも同意する。「ボルボはもともとキャブのサスペンションや足回りが優れていて路面の衝撃を吸収してくれるから乗り心地は良かった。その反面、前のモデルはローリングが結構大きくて、左右に振られるときもありました。今の車はそういうところがかなり改善されています。峠道のカーブや交差点を曲がるときに違いを感じますね」

走行安定性が向上し、さらに運転が快適になったというボルボFH。その乗り心地の良さは、ボルボを知り尽くした熟練ドライバーたちからも称賛されている。

# 25

初代ボルボ FH の登場から 25 年



「THE TRUCK OF THE CENTURY (世紀のトラック)」というキャッチフレーズで 1993 年に登場したボルボ FH は、長距離トラックの既成概念を塗り替えた。

このシリーズは 1994 年と 2000 年に「トラック・オブ・ザ・イヤー」を受賞。さらに、2014 年にも新型ボルボ FH が同じ賞に輝いている。初登場から四半世紀を経た現在までに、ボルボ FH の販売台数は全世界で 100 万台を突破。トラック史上に残るベストセラーとなっている。常にドライバーの身になって設計されるボルボ FH は、輸送事業者とドライバーの両方から高い評価を得てきた。そして今も、これからも進化は続いていく。



**高** 度なりサイクル・ソリューションの開発を推進するシンガポールのサムウォ社は、構造物向けの100%再生コンクリート骨材を提供している。しかし、どんな調合済み生コンだとしても、コンクリート輸送には時間厳守のデリバリーが求められる。必要な場所に必要なタイミングで届けられなければならないのだ。サムウォ社が保有する30台のボルボFMX ミキサー車は、その役割を確実に果たし、持続可能な未来の建設に貢献している。



# 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。

