

# ポ・ヴェーグ PÅ VÄG



A CUSTOMER MAGAZINE FROM VOLVO TRUCKS JAPAN NOVEMBER 2021 NO.68

## 輸送品質の向上に ボルボ・トラックが貢献



6 キルナの引っ越し  
都市を丸ごと移動させる  
一大プロジェクト取材

18 ロンドンの挑戦  
他都市からも注目される  
事故削減に向けた新たな試み

24 どこまでも用心深く  
息をのむ絶景と危険が同居する  
ブラジルの山岳地帯を走る

# 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



# 輸送品質の向上に ボルボ・トラックが貢献

全国の道路工事現場に重機を輸送している株式会社ハヤカワ。  
同社では現在、10台のボルボFHが活躍している。

12 ページ



## キルナの引っ越し

スウェーデン北部で都市全体を移動させる一大プロジェクトが始まった。その一端をボルボFHが担っている。

6 ページ



## ロンドンの挑戦

12トン超の大型輸送車両に安全許可が必要となった。この試みに他都市からも注目が集まっている。

18 ページ



## ボルボ・トラックが疲れを軽減

株式会社ハヤカワのドライバーは、ボルボFHの卓越した居住性と乗り心地の良さを高く評価する。

16 ページ



## どこまでも用心深く

ブラジル南部の山岳地帯で化学薬品を輸送する。そこには息をのむほどの絶景と危険が同居している。

24 ページ

## 新型ボルボ FH・FMX の販売がスタート

# 未

だ新型コロナウイルス感染症の収束の兆しが見えない日々が続いておりますが、皆様におかれましては、お変わりなくお過ごしでしょうか。先の見通しがつき辛く、何かと不便の多い今日ですが、この状況が一日も早く解消され、平穏な日常が戻ることを祈るばかりです。

また、今夏は西日本を中心に各地で豪雨による災害が多数発生しました。被害を受けた皆様には謹んでお見舞い申し上げますとともに、被災地域の早期の復旧を心よりお祈りいたします。

2019年12月に発表されたとおり、日本のボルボ・トラック事業を含むUDトラックスは、2021年4月よりいすゞグループの一員として活動することとなりました。この変化はボルボ・トラックにとって、2つの理由で良いチャンスだと捉えております。1つは、強力なパートナーシップ企業に加わったことで、国内におけるボルボ・トラックのプレゼンスをより高められること。もう1つは、今回の提携でボルボ・トラック本社が日本市場をヨーロッパに次ぐ最重要マーケットの一つであるという認識を改めて示してくれたことです。これにより、日本市場へのさらなる投資が期待でき、日本でのボルボ・トラックのビジネスが今後ますます発展していける礎になるものと確信しております。

最後に、大変うれしいお知らせがあります。長らくお待たせしていた2021年モデルのFH・FMXの販売が開始されました。今回の新型車は今まで以上に自信を持ってご提供できる製品になっております。私を含め50名以上が参加した社内試乗会のアンケートには、この新型車を絶賛するコメントが数多く寄せられました。ヨーロッパでは過去最高の受注数を記録しており、日本でもすでに多くのご注文をいただいております。なかでも私が驚いているのは、久々に復活したリジット車への期待感が非常に高いということです。旧モデルよりラインナップが増え、さらに幅広いお客様のニーズにお応えできるようになった新型FH・FMX。お近くのボルボ・トラック正規ディーラーにて、ぜひ、その魅力に触れてみてください。

また新たなお客様とのお付き合いが始まることを、心より楽しみにしております。

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。

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



# 誕生から20年 進化を続ける I-シフト

I-シフトの進化の軌跡——  
それはボルボ・トラックが  
お客様のために歩み続けた、  
20年以上にわたる挑戦の歴史である。

**ボ**ルボ・トラックのI-シフトは2021年、誕生から20年目を迎えた。業界初の大型トラック用オートマチックトランスミッションであるI-シフトは、数々のメリットをユーザーにもたらし、大成功を収めた。その進化はとどまるところを知らず、いまや大型トラック用オートマチックトランスミッションのグローバル・スタンダードとなっている。

I-シフトの成功の鍵——それはボルボ・トラックのパートレインにおいて、完全な調和を実現したことである。I-See予測クルーズコントロールなど他のさまざまな革新的技術との組み合わせにより、I-シフトはトラックのパフォーマンスや運転性、燃費の向上を実現する総合的ソリューションに不可欠なものとして機能する。現在も進化を続けるI-シフトについて、今日までの歩みを振り返ってみよう。

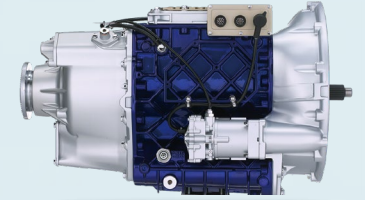


## I-シフト進化の歴史

業界初の大型トラック用オートマチックトランスミッションは、数々のイノベーションを経て今日の姿となった。

### 2001年

I-シフト誕生。ドライバーの疲労軽減、安全性、燃費のすべてを大幅に改善。



### 2005年

耐久性の高い新型クラッチを採用。ボルボFH16にI-シフトを初採用。



### 2009年

実用性を高めるため、カスタム化されたソフトウェアを追加。

### 2012年

走行ルートの地形を自己学習するソフトウェアI-See誕生。I-シフトとの連携で燃費をさらに低減。

### 2014年

デュアルクラッチ搭載によりギアチェンジ中のトルク維持が可能に。

### 2016年

クローラーギア導入。停止状態から最大325トンの輸送が可能に。

### 2017年

I-Seeのアップデートでクラウドの地図データが利用可能となり、利便性が向上。



### 2019年

I-Save搭載のボルボFH発売。I-シフトなどとの機能連携により、燃費を最大10%削減。

### 2021年

オートマチックトランスミッションの業界標準となったI-シフトは、来るべき電動化・自動化の時代に向けて進化し続ける。

※上記には日本仕様車に未導入の機能も一部含まれます。



# キルナの 引っ越し

鉱山開発によって人々の生活が脅やかされていることが分かったとき、スウェーデン北部の都市、キルナの当局者たちは思い切った決断を下した。

都市全体を移動させることにしたのである。

白羽の矢が立ったのは、特殊輸送を専門とするミカエル・ヴァルナー氏。

彼が所有する複数のボルボFHトラックが、

この途方もない引っ越しプロジェクトの一端を担うことになった。





「ヤルマル・ルンドボームスゴーデン邸は  
大きすぎて、一度には運べません。  
建物全体を3回に分けて移動させます」

輸送会社社長兼トラック・ドライバー  
ミカエル・ヴァルナー氏

「こんな貴重なものを運ぶ機会は、めったにないですよ」。ミカエル・ヴァルナー氏がそう叫びながらボルボFHを数インチずつ慎重に前進させると、霧の中から、トレーラーに載った普通では考えられないモノが姿を現した。地域の美術館として利用されてきた、築120年の建物である。急発展を遂げる“新”キルナへ向けて、5kmの道のりを移動しているところだ。

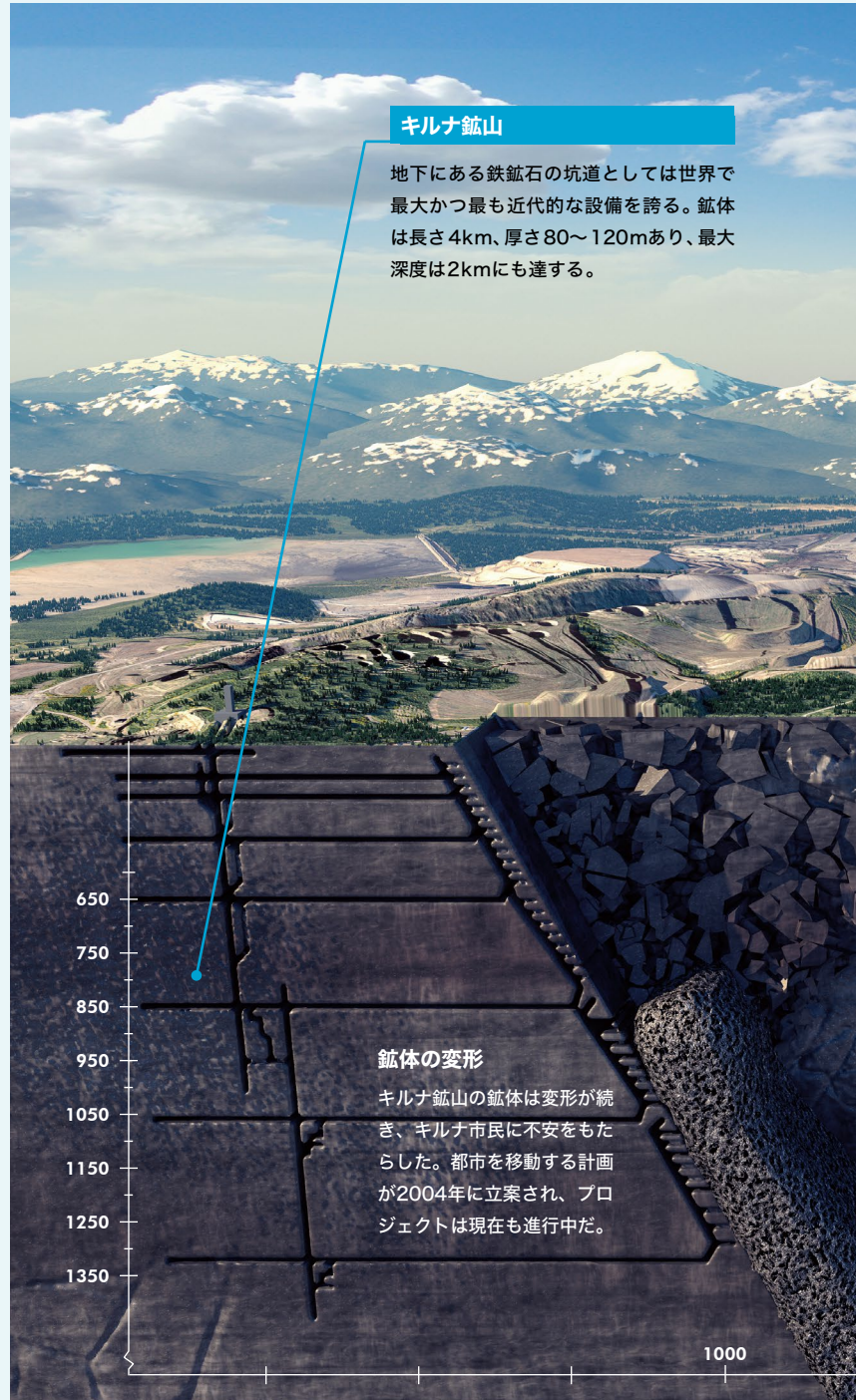
この街に世界最大の鉄鉱石採掘トンネルが建設されたのは、1900年のことだった。北ラップランドの豊かな自然に囲まれた人口2万人のこの町では、1世紀以上もの間、深いトンネルを掘り続けたため、今や町の下はトンネルだらけ。その結果、陥没が多発するようになった。それは建物にも悪影響をもたらし、地面に生じた巨大な亀裂は、ついに町まであと数メートルのところまで達した。

今決断をしなければ、キルナの町は大部分が来世紀までに崩壊して、地中に没するだろう。その懸念は、スウェーデンの政府所有企業であり、鉱床を保有するLKAB社にも伝わり、ついに、影響を受ける家屋などはすべて4km東に移動すべし、という壮大な決断が下された。

大部分の建物は壊され、新たな場所で建て直される。しかし、文化的・歴史的に重要な建造物については、トラックやトレーラー、パワートラクター、曳家工事機材を駆使し、慎重かつ丁寧な移築作業が行われることになった。

この日、新天地へと移動する「特別重要建造物」は、ヤルマル・ルンドボームスゴーデン邸である。地域の美術館として利用されてきた。キルナ市でLKAB社の初代マネージャーを務めたヤルマル・ルンドボームスゴーデン氏は、市の都市計画に多大な貢献をしてきた人物だ。「この移動作業は、8時間から10時間ほどかかるでしょうね。今トレーラーに積んでいるのは、全体の一部ですよ。ヤルマル・ルンドボームスゴーデン邸は一度で運ぶには大きすぎるから、3回に分けて運ぶんです。距離は4kmほどだけど、このルートで移動するには、半日かかりますね」。

多くの歴史的建造物は120～330トンもの重量があるので、バランスを保つために、トラックに積載する際の重量配分を正確に計算しなければな



キルナ鉱山

地下にある鉄鉱石の坑道としては世界で最大かつ最も近代的な設備を誇る。鉱体は長さ4km、厚さ80～120mあり、最大深度は2kmにも達する。

鉱体の変形

キルナ鉱山の鉱体は変形が続き、キルナ市民に不安をもたらした。都市を移動する計画が2004年に立案され、プロジェクトは現在も進行中だ。



## 鉱山と移転プロジェクト

LKAB社（ルオッサヴァーラ＝キルナヴァーラ社）は、EUで産出される鉄鉱石の約80%を生産している。従業員数約4,000人。1976年からスウェーデン政府所有企業となった。LKAB社では、鉱山と旧キルナに残る建物の間に「グリーン・バッファー・ゾーン」を設けることにも取り組んでいる。彼らはコミュニティとオープンな対話

を行い、影響を受けた人々に継続して経済的補償を提供することで、スムーズな移転を目指している。これまでに、地元コミュニティと不動産所有者に支払われた金額は約6億5,000万ユーロ（約870億円）。進行中のプロジェクトのために、さらに10億ユーロが確保されている。

### キルナ旧市街

キルナはスウェーデン最北端の町で、その歴史はLKAB社が鉄鉱石の採掘開始を決定した1900年にまでさかのぼる。ルオッサヴァーラ山とキルナヴァーラ山の間に位置する。

### キルナ新市街

キルナの移転は段階的に行われており、最も重要な歴史的建造物が数キロ離れた新しい市内中心部に移転されている。

A

B



### ヤルマル・ルンドボームスグーデン邸の移動

多くの人に「キルナの中心」と呼ばれるヤルマル・ルンドボームスグーデン邸は、キルナ中心部から約4kmの場所にあるルオッサヴァーラに移築された。サイズが大きいため、3つの部分に分けて輸送された。

2000

3000

4000



らない。物理的にも難しい課題だが、さらに難しいのは、この運搬をスケジュール通りに進めて渋滞を防ぐという、ロジスティック上の課題だ。建物を運ぶ間、移動ルートは完全に閉鎖されるからである。

ミカエル・ヴァルナー氏によれば、この大移動に備えて道路の整備工事が行われたという。多くの建物が幹線道路から離れた場所にあったため、このプロジェクトの建築作業を担うPEAB社は、それぞれの建物のための特別ルートをいくつも造った。「彼らは我々のトラックが通るために、ルート上の電柱やバス停など、いろいろな障害物をどけてくれました。橋や水道橋の許容重量を確保して、キルナ市から許可を得る作業も必要でした」とヴァルナー氏は説明する。

これほどの大規模なプロジェクトになれば、当然の

ことながら、複数の企業の緊密なチームワークが必要になる。まず、PEAB社が建物の基礎部分を掘り出し、協力企業のVeolia社が油圧ジャッキで吊り上げる。ヴァルナー氏によれば、最も難しいのは建物の持ち上げ作業だという。「Veolia社はボルボのホイールローダーと掘削機で建物をパレタイズして、地面から持ち上げていました。そのあと、同僚のラース・アルムと私とで積み込みました。何事においてもそうですが、下準備はしておくに越したことはない。準備こそ、このプロジェクトの成功の鍵ですよ」。

60年の人生のうち40年間を運転に捧げてきたミカエル・ヴァルナー氏は、まさにベテラン中のベテランとも言うべきドライバーだ。実家は農家だが、祖父と父親は複数の運送会社を所有していた。ヴァルナー氏は独立するにあたり、家族とは異なる分野、つまり特殊

## M WALLNERS SPECIALTRANSPORTER AB



設立：  
2001年



オーナー：  
ミカエル・ヴァルナー氏



従業員数：  
10名、うち3名が訓練を受けた運送リーダー



トラック保有台数：  
8台(そのうち4台がボルボ・トラック)



ボルボ・トラックのモデル：  
FH16が3台、FH12が1台



主な取引先：  
NORDSCHAKT, NCC OCH SKANSKA.



主な輸送品：  
さまざまな特殊貨物



輸送の道を選んだ。それがのちに、キルナの仕事へとつながったというわけだ。「この仕事は、毎日が新鮮です。挑戦しがいのある仕事は面白いですよ」。現場では普段、同僚のヤン氏と組んで作業をしている。このペアはかれこれ30年続いていて、ロジスティクス全般にわたり、互いに暗黙の信頼関係を築いてきた。

「ヤンと一緒になら、どんな仕事も安心ですよ。落ち着いた仕事ぶりが、何より大切だからね。一番大変なのは、トレーラーの管理です。傾斜やステアリング、水平もすべて把握しなければなりません。トレーラー担当者は、ドライバーより責任が重いんです」。

ヤルマル・ルンドボームスゴーデン邸が動いている。ヴァルナー氏はホルボFHにつないだトレーラーの上に30m長の建造物を載せて、まるで言うように、ゆっくりと進む。ヤン氏がトラックの脇に立ち、バランス

を確かめながら誘導する。霧の向こうにはPEAB社とVeolia社の社員が建物に敬意を表して整列し、この先も整備された道が続くことを保証している。

移動部隊は閉鎖された幹線道路E10に沿ってゆっくりと5kmの道中をたどり、市内プロムスガータン地区の出口を過ぎた。細い一本道を通ると、最終地点のルオッサヴァーラに到着。歴史的建造物が、元の姿のまま、再び地域の美術館として人々を迎え入れる場所にまもなく降ろされようとしている。その様子を見守る人々の姿も見える。

ミカエル・ヴァルナー氏は、これまでも飛行機やボートなど、輸送が困難な大型貨物を幅広く取り扱ってきた。ヤン氏と彼の実績リストには、残念ながら、まだ潜水艦とヘリコプターはない。「でもこれで、街の引越しならやっただ、って言えますよ」。■



## ユーザー・インタビュー

TEXT: YASUHIRO NODA · PHOTO: JUN TAKAGI



ハヤカワでは現在、10台のボルボFHが道路工事現場への重機輸送などで活躍している。

# 輸送品質の向上に ボルボ・トラックが貢献

全国の道路工事現場に重機などを輸送している株式会社ハヤカワ。  
高速道路上への重量物の搬入出という  
最大限の安全性が求められる仕事で、  
ボルボ・トラックの卓越したパワーと直進安定性が真価を発揮する。

**埼** 玉県加須市に本社を置く株式会社ハヤカワは、1988年の創業以来、道路・土木・建築関連の輸送業務を中心に事業を展開してきた。なかでも得意とするのは、高速道路や国道などの道路工事現場に切削機などの重機を搬入出する業務だ。輸送地域は、関東・東北を中心に、北海道から九州までの日本全国。1年間に約100カ所もの道路工事に携わっている。現在、従業員数は135名で、そのうち110名がドライバー。トレーラーを含めた保有車両台数は149台で、トラクター39台のうち10台がボルボ・トラックである。

早川功社長は、2017年の社長就任以来、「社員が誇りを持てる会社」を目指してさまざまな改革を実行。特に「SAFETY & COMPLIANCE（セーフティー&コンプライアンス）」を企業理念に掲げて、地道な安全対策と許認可取得の徹底を推し進めてきた。その甲斐あって、社員の意識も向上し、事故件数は5年前の約5分の1に減少。そうした努力は顧客からの信頼に結びつき、売上が大幅に増加するとともに経常利益は5年前の約10倍になった。今や成長を続ける優良企業として、業界内や地元財界で注目の的となっている。

同社の強みは、「許認可」「搬入出作業」「輸送」をトータルで提供できることだと早川社長は言う。「許認可を取るだけならできる、積み降ろしだけならできる、

運ぶだけならできるという会社はいくつもあります。でも、それを全部できる会社は全国にそうあるものではありません。当社はそれらすべてを高品質で提供できる唯一無二の存在でありたいと思っています」。

「許認可」に関しては、コンプライアンスを順守し、必要な許可はすべて取得するという姿勢を貫いている。「たとえば、東京から九州に道路建設機械を輸送する場合、通過する地域の管轄事務所に許可を取らなければなりません。他社ではなかなか対応できないと思いますが、当社では専門の担当者がきちんと書類を作り上げ、すべての地域で通行許可を取得します」。

「搬入出作業」の品質については、ドライバーの知識やスキルによるところが大きいという。道路工事現場に輸送する重機は、慎重な取り扱いが求められる高価で重量のある精密機械が多い。そうした機械の積み降ろしはドライバーの仕事だ。

「ゼネコン各社が開発した特殊な機械もありますので、それぞれの扱い方を学ぶ講習会には欠かさず参加しています。新しい機械の情報をどこよりも早く吸収して、すべてのドライバーに教育します。当社のドライバーはただ輸送するだけでなく、さまざまな機械の知識や積み降ろしのスキルを持っていないと一人前とは認められないのです」。

だからハヤカワでは、ドライバーは技術を持った特別職として評価され、給与面や有





ハヤカワではドライバーの離職率が非常に低い。全国平均30%以上の業界で、ハヤカワでは5%以下で推移している。



**「特に、直進安定性に効果を発揮するダイナミック・ステアリングを評価する声はドライバーからよく聞きますね」**

株式会社ハヤカワ 早川 功 社長

給休暇取得などの待遇も同業他社と比較してかなり良いという。それはドライバーにとっての誇りや働き甲斐にもつながっている。業界ではドライバー不足が続いているが、同社のドライバーの離職率は非常に低く、ドライバー採用に苦労したことはないと早川社長は胸を張る。

「輸送」の品質に関しては、ドライバーの優秀さもさることながら、積載物や輸送状況に合わせた車両をどれだけ豊富に取り揃えているかが重要になる。ハヤカワでは、30トン以上の積載に耐える16輪低床トレーラーをはじめ、重量物の輸送に適したトレーラーを数多く所有。近年の機械のさらなる重量化傾向に対応するため、メーカーと共同で独自のトレーラーを開発することもあるという。

トラクターでは、10台のボルボFHが大きな役割を担っている。高速道路上の工事現場に30トンを超える切削機を輸送することは想像以上に高度な仕事であり、そこで使用されるトラクターにはさまざまな性能が求められる。

「1億円以上もするような高価で重量のある精密機械を積載して時速80kmで高速道路を

走行し、現場に到着したら後続車に影響を与えないようにスピードを落として止まらなければなりません。逆に現場から出るときには、停止状態からスムーズに発進して時速80kmまでスピードを上げていきます。だから、この業務を担うトラクターには、精密機械を安心して運べる優れたエアサス、高速走行時の直進安定性、重量物を積んだ状態でもスムーズに発進・停止できる卓越したパワーと制動力などが求められます」。

それらの要件を満たすトラクターとして白羽の矢が立ったのがボルボFHだった。そして同社は2014年に最初の1台を導入。その後、ボルボを担当するドライバーから上記のような性能を高く評価する声が上がったこともあり、徐々に台数を増やしていった。

「特に、直進安定性に効果を発揮するダイナミック・ステアリングを評価する声はドライバーからよく聞きますね。普段のハンドリングが軽く、わだちや凹凸のある路面を通過したり、横風を受けたりしたときは自然なハンドル戻りで走行補正してくれるから、運転が非常に楽だと言っています。高速道路では、ちょっとしたことが大きな事故につながりま



高馬力で直進安定性に優れたボルボFHは、30トン以上ある精密機械の輸送に最適なトラックだ。

す。だから、トラックの性能や運転のしやすさは非常に大事。そういう意味でも、ボルボ・トラックはとても頼りになります」。

早川社長がボルボ・トラックを評価するもう一つの点は、ボルボ・サービス・パッケージに代表される充実したメンテナンス体制だ。同社では、法令点検基本整備、ボルボ・トラック推奨サービス、定期部品交換に、メーカー保証期間の延長を付けた「ボルボ・ブルー・プレミア」を利用している。

「定額サービス・パッケージはわかりやすい設計で非常に使いやすいですね。ボルボ・トラックは定期点検の考え方が他メーカーと少し違っているのも興味深いと感じています。他メーカーは定期点検で壊れているところを見つけて直す。ボルボ・トラックはちょっと悪いところも大きな修理になる前に見つけて直す。『予防点検』という考え方だそうです。これはとても大切なことですね。トラックは、10年乗り続けて次の車に乗り換えるまで最低限の投資で済むようにトータルで考えることが大事だと私は思っていますが、ボルボさんが取り組んでいるのもそこなのかなという感

じがします」。

定期点検を含めたメンテナンス体制の充実、安全性や稼働率の向上に直接影響を及ぼす。「輸送」の品質を支える重要なポイントといえるだろう。

「許認可」「搬入出作業」「輸送」をトータルかつ高品質で提供する唯一無二の企業として成長を続けるハヤカワ。来年度には新たな営業所を開設する予定で、今後も積極的に車両を増やしていくという。同社のさらなる成長とともに、ボルボ・トラックが果たす役割も増していくことだろう。

また、2021年1月には「埼玉県SDGsパートナー」に登録し、運送事業活動を通して持続可能な開発目標の実現に向けて取り組んでいる。「100年企業を目指すべく社会的な責任を果たしながら、新しい時代における国内輸送を担えるように、日本のインフラを微力ながらも力強く支えていきたい」と早川社長。顧客から真っ先に声がかかる企業、「ファーストコールカンパニー」を目指して、ハヤカワはこれからも業界をリードしていく。■

株式会社ハヤカワ

〒349-1147

埼玉県加須市北大桑66-1

TEL 0480-72-1212

FAX 0480-78-0300

<https://www.hayanet.co.jp/>

# 卓越した居住性と乗り心地の良さが 疲れを軽減

ボルボFH 2014年モデル  
 モデル：FH 6x4トラクター  
 トランスミッション：I-シフト  
 エンジン出力：520PS  
 キャブ：スリーパー

**ト**ラックは自分の家のようなもの。実際、家にいるより、車内にいる時間のほうが長い。だから、車内の居住性は大事なんです」と株式会社ハヤカワのドライバー、大里千春さんは言う。高速道路などの工事現場に重機を輸送するのが主な仕事だ。工事作業中は車内で待機し、工事が終わると重機を積み込んで次の現場に向かう。1回の工事は大体2～5時間。待機時間が長いのが、この仕事の特徴でもある。「ボルボ・トラックは室内が広くて圧迫感がないのがいいですね。長い待ち時間も苦になりません」と大里さん。エンジン停止時でも使用できるパーキングヒーターが搭載されていることも、車内で快適に過ごせる一因だという。「エアコンだと目や鼻が乾燥することが多いですが、このパーキングヒーターは乾

燥しません。心地良い温かさが気に入っています」。加藤健司さんもボルボ・トラックの居住性を高く評価する。特に国産車との違いを感じるのが、細部にまでこだわった収納設備や照明だという。「ボルボは収納が多いので助かります。国産車では、ヘルメットをむき出しで置いていることがほとんどですが、この車はヘルメットまでしまえるので、見た目もすっきりします。ボルボならではの色合いの室内照明も気に入っています。上品な明かりで落ち着きますね」。根建浩典さんは、待機時の居住性だけでなく、走行時の乗り心地の良さもボルボ・トラックの大きな魅力だという。「変速がとてもスムーズで、急な登坂路も力強く登っていけるので、相当重い重機を積んだ状態でもストレスなく運転できます。エアサスやシートの座り心地も最高です。一度ボルボに慣れる

と、他の車には乗れませんね」。加藤さんも最初はその乗り心地の良さに驚いたという。「前はマニュアル車だったので、ミッションやクラッチの操作で左側が忙しかった。仕事から帰ってくるとぐったりしていたけど、ボルボになってからは疲れを感じません」。大里さんも同意する。「以前は500km走ると『あ～疲れたな』と感じていたけど、ボルボだと1,000km走っても疲れな。走行距離の感覚が麻痺してしまうくらいです」。ボルボ・トラックが疲れを軽減してくれる理由を根建さんは「乗り心地の良さ、キャビンの居住性、視認性の良さなど、すべてが相まった結果だろう」と分析する。ドライバーにとって「疲れなトラック」は何物にも代えがたい。だから、「次に乗るのもボルボがいい」というのが3人の共通意見だ。■



**ボルボFH 2014年モデル**  
モデル：FH 6×4トラクター  
トランスミッション：I-シフト  
エンジン出力：520PS  
キャブ：スリーパー



**大里 千春さん**  
ドライバー歴：28年  
ボルボ・トラック乗車歴：  
3年  
主な輸送品：重機  
運行地域：全国

**根建 浩典さん**  
ドライバー歴：35年  
ボルボ・トラック乗車歴：  
3年  
主な輸送品：重機  
運行地域：全国

**加藤 健司さん**  
ドライバー歴：23年  
ボルボ・トラック乗車歴：  
4年  
主な輸送品：重機  
運行地域：全国

# ロンドンの 挑戦

## 安全な都市を目指して

ロンドンでは現在、交通事故の削減に全力で取り組んでいる。2020年10月以降、12トンを超えるすべての大型輸送車両について、ロンドン市内で運転する際に安全許可の保有が必要となった。この試みに対し、他の都市からも熱い視線が注がれている。







ロンドンの狭い通りを、配送車、トラック、そして街の象徴ともいえる黒いタクシーや赤い2階建てバスが埋め尽くしている。その脇を歩行者や近年増えてきた

自転車が見えなく行き交う——いつも通りの朝の光景だ。

道路上の限られたスペースを求めて人や車が縫うように動き回っているため、常に衝突のリスクが伴う。トラック、自転車、歩行者の組み合わせが特に危険なことは、すでに立証済みである。

2016～2019年のデータで見ると、ロンドンにおける死亡事故は、歩行者の20%と自転車の70%以上について、大型輸送車両が関与していた。市内の交通を管理するロンドン交通局の分析によれば、市内における大型輸送車両の走行距離は、全体のわずか4%

**2041年に向けたロンドンの目標**

- 重症および死亡事故をゼロにすること。
- ロンドン交通局によると、歩行者、自転車、公共交通機関が市内全交通量の80%を占める。

に過ぎないのにもかかわらず、である。

この高い事故率は、ロンドンに限った話ではない。ボルボ・トラック事故調査チームのデータによれば、2014年のEUにおける大型輸送車両による事故死者のうち、約1,230人(32%)が歩行者または自転車利用者だった。全体的に見れば、交通安全の状況は改善されつつあるものの、歩行者または自転車利用者を含む事故率はなかなか下がらない。

そのため、ロンドン交通局では、道路の安全性を高めるために、ボルボ・トラックを含む自動車メーカーとともに、道路の危険性を減らす方法を模索し続けてきた。

いったい、どうすれば事故は減らせるのか？ 現在進行中の主な取り組みのひとつとして、世界初とな

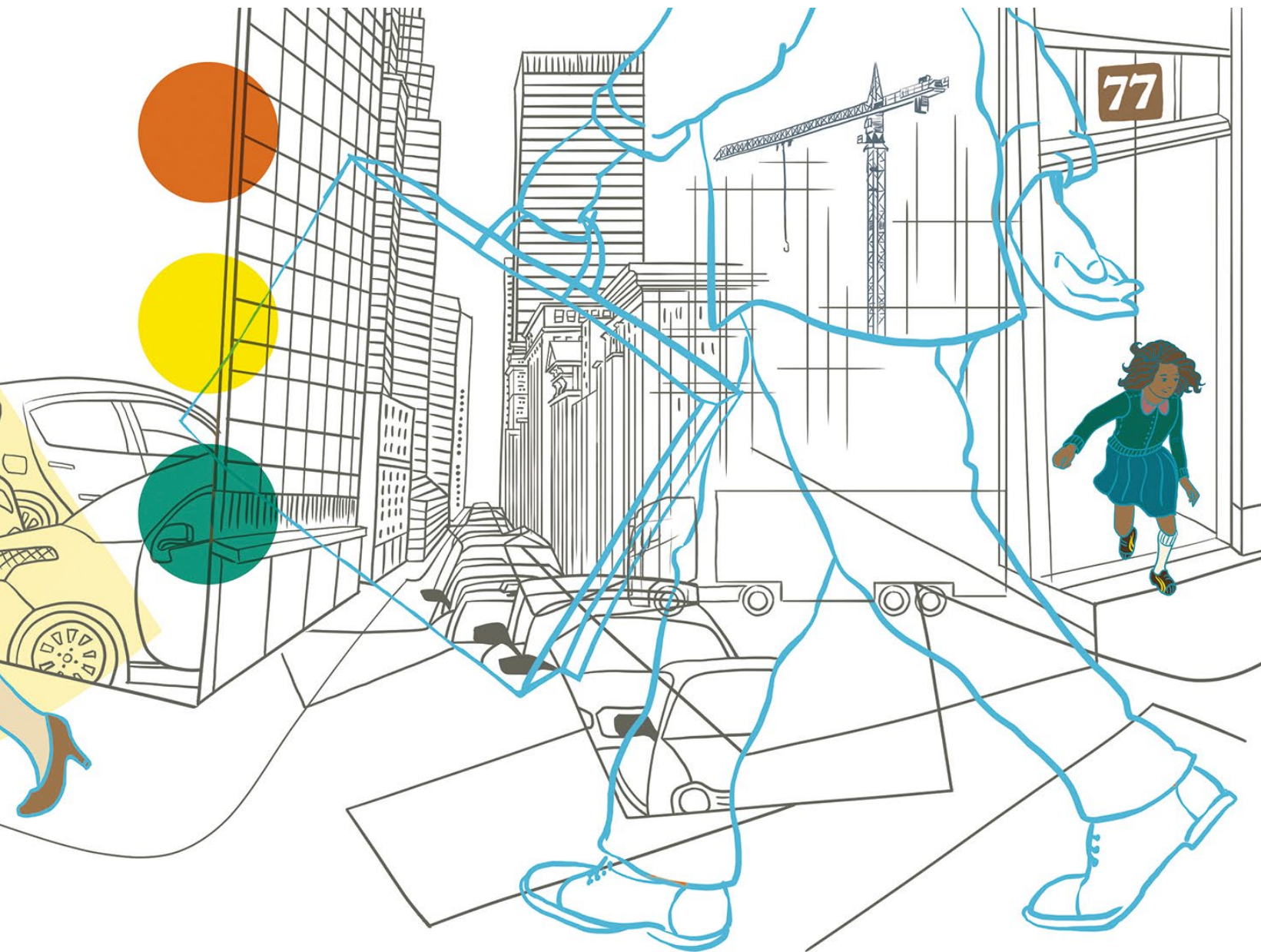


PHOTO: KRIS WOOD

**「私たちは街をより安全にするために努力していますが、運送会社にも車両の安全性をさらに改善してもらう必要があります」**

ロンドン交通局ウォーキング&サイクリング委員長  
ウィル・ノーマン氏

る、大型輸送車両向けのダイレクト・ビジョン・スタンダード (DVS) の推進が挙げられる。

「衝突事故の主な原因は死角です。よって運転席から直視できる範囲を広げれば、歩行者や自転車利用者の危険が大きく減ることがわかっています」と、ロンドン交通局のウォーキング&サイクリング委員長、ウィル・ノーマン氏は説明する。

これにより2020年以降、12トンを超えるすべての大型輸送車両について、ロンドンで運転する際には安全性に関する許可が必要となった。

ノーマン氏によれば、直視範囲に関する最低条件をクリアしている、あるいは同等の安全装置が設置されている車両について、ロンドンへの進入許可証を発行している。さらにセンサー類や視覚的な警告、包括的な運転訓練などについての詳細も盛り込まれ





2000年代後半、ロンドンでは歩行者の死亡事故の20%、自転車の死亡事故の70%以上に大型輸送車両が関与していた。

ている。

ボルボ・トラックでは、この新基準の策定過程に大きな関心を寄せてきた。安全管理・製品企画部門のクラエス・アヴェダルはこう説明する。

「私たちは、DVSが多大なインパクトをもたらすと予想しています。ロンドンの市街地で使用されている輸送車両については、設計変更が行われるかもしれません。たとえば、トラックのドアの大部分を大きな窓に変更するなどです。ボルボFEローキャブモデルは、助手席側ドアに直視窓を導入しました。また、ミラーやカメラを使って直視範囲を補うこともできます」。

トラックの設計変更だけではない。ロンドンでは道路での安全性を高めるために、他の方法にも取り組んできた。最高速度を見直し、スピードを出しにく



PHOTO: LARS ARDARVE

**「都市の安全性は今や政治的課題として上位に位置づけられるようになってきました。私たちはまもなく、世界中で大きな変化を目にすることになるでしょう」**

ボルボ・トラック安全管理・製品企画部門マネージャー  
クラエス・アヴェダル



くするため道路の設計を改めた。また、市内で最も危険な交差点を再整備し、交通ルールを守るための取り組みも強化した。

クラエス・アヴェダルは、近いうちに世界中の都市で同様の変化が見られるだろうと予想する。

「都市圏の外や高速道路では、安全のためのインフラが大幅に改善されつつあります。でも都市部では、同じペースで改善が進んできたとはいえません。ただし、この件は政治的課題として上位に位置づけられるようになってきたので、私たちはまもなく、さまざまな変化を目にすることになるでしょう」。

ロンドンの取り組みは、新たな潮流を生み出すかもしれない。■

## ボルボ・トラック事故調査チーム安全報告書2017

ボルボ・トラック事故調査チームは、1969年以来、1,700件以上のトラックの事故を調査・分析してきた。交通安全への理解を深め、今後の交通安全対策の優先順位を決める際の指針となることを目指している。

### 2014年のEU内での大型輸送車両が関連した事故による死亡者数は合計3,863人。

大型輸送車両ドライバーおよび乗員

死亡者数 499人

**13%**

乗用車ドライバーおよび乗員

死亡者数 1,898人

**49%**

歩行者・自転車・バイク利用者

死亡者数 1,230人\*

**32%**

その他大型輸送車両関連事故

死亡者数 236人

**6%**

\*内訳:歩行者53%、自転車22%、バイク利用者25%

### 2014年EU内の重症および死亡交通事故の原因

大型輸送車両の右折または左折時

**20%**

道路横断時

**30%**

### 安全管理・製品企画部門 クラエス・アヴェダルが語る都市の交通安全のためにできる3つのこと



#### 業務に適した車両選び

「多くのお客様は、さまざまな業務にフレキシブルに対応できるトラックを望みます。その結果、たとえ配送先のほとんどが都市部でも、シャーシの高いトラックが好まれます。その一方、シャーシが低い車両なら運転席は路面に近くなり、車両の周りで何が起きているかについても、視覚的に把握しやすくなります」



#### カメラ設置で視野を補う

「窓とミラーさえあれば、車両周囲を見わたすことができます。ただ、さらにコーナーカメラを追加すれば、ドライバーは“もうひとつの目”を持ったも同然。角を曲がる際、後方から接近する自転車にも気づきやすくなります」



#### フロントおよびサイドのアンダーランプロテクション

「トラックの側面部分がしっかりカバーされていれば、衝突時に自転車がトラック下に巻き込まれるのを防ぐことができます」





# どこまでも 用心深く

ブラジル南部の山岳道路には、息をのむほどの美しさと危険が同居する。

アルディナン・セザール・ロドリゲス氏は、腐食性の強い化学薬品をこの地域の工場へ送り届けるハイリスクな業務を、あくまで確実にこなし続ける。

安全性トレーニングで得た正しい知識と、ボルボVMの信頼性が彼の心強い味方だ。



**ブ**ラジル南部にあるサンタカタリーナ州の山岳地帯・カタリネンシ山地は、知名度こそ海水浴場やジャングルに及ばないが、美しさにかけては何もかもが格別だ。自然がもたらした山頂、峡谷、河川のもとに、人間が作り上げた果樹園、ブドウ園、風光明媚な街並みが広がる。一番の特産品であるリンゴは全国的に有名だ。気候はブラジルらしからぬ涼しさで、旅行者向けの宿泊施設には寒さや雪にちなんだ名前を冠するものが多い。

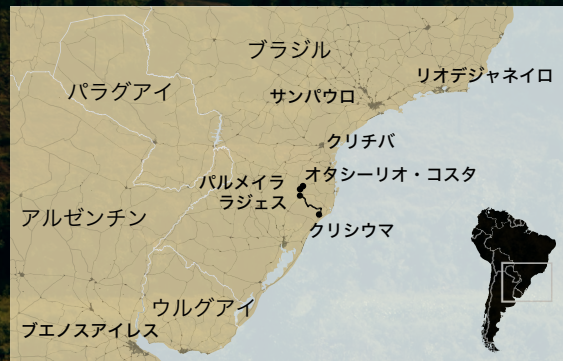
アルディナン・セザール・ロドリゲス氏は、この山岳地帯を活動拠点とするトラック・ドライバー。生家のあるオタシーリオ・コスタは、今も家族や血縁者のほとんどが暮らす街であり、彼がトラックに乗る夢を育んだ場所だ。幼い頃、トラックを保有していた父親と叔父が、ロドリゲス氏とそのいとこをいろんな場所に連れていってくれた。「本当に楽しかった。道はどこまでも続いていて、そこには自由があったんです。知らない土地を見たり、知らない人と出会ったりしたあの体験が、トラック・ドライバーになりたいという思いの原点ですね」。

彼が嬉々として話す少年時代の思い出は、木登りや川遊びなど、いかにも田舎らしい楽しみに満ちあふれている。「私にとっては自然がすべて。あの頃からそうですし、今も変わりませんね。近頃は何かと機会を見つけては家族で集まって、釣りをしたり、なんとなく田舎でのんびり過ごしたりしています」。

現在50歳、トラック・ドライバーになって20年ほど。かつては大都市でしばらく建設の仕事に携わっていたが、地元的生活や幼い頃から憧れた仕事への強い思いが、彼をこの地へと引き戻した。

勤務先は自宅から12km離れたパルメイラの街にある。化学製品メーカー・アヴァネックス社の物流部門であるシルパール社だ。冶金工業用の硫酸や水質処理会社向けの硫化アルミニウムをタンクローリーに積み込み、納入先へ送り届けることがロドリゲス氏の仕事である。

この地方のトラック輸送ビジネスには、素晴らしい景色を堪能できるというメリットがある。とりわけ州道SC-390号線からの眺めは最高だ。この州道は、リオ・ド・ラストロの1,400m級の高地をジグザグに西へ下り、サンタカタリーナ州の大西洋岸に沿って連



シルパール・トランスポルテス・ロドヴィアリオス社



設立：  
2001年



オーナー：  
グルーポ・アヴァネックス社



従業員数：  
ドライバー 24名、事務員 5名



トラック保有台数：  
26台（そのうち24台がボルボ・トラック）



ボルボ・トラックのモデル：  
VM260、VM330、VM270、FH440、FH460、FH540



車両の連結総重量：  
41トン



主な輸送品：  
冶金工業用・水質処理用化学薬品



「道はどこまでも続いていて、そこには自由があったんです。知らない土地を見たり、知らない人と出会ったりしたあの体験が、トラック・ドライバーになりたいという思いの原点ですね」

シルパール社 トラック・ドライバー  
アルディナン・セザール・ロドリゲス氏



なる大都市圏へ続いている。アップダウンの多い道だが、そこをバイクなどで走るためにブラジル国内や近隣のウルグアイ、アルゼンチンからやってくる旅行者も多い。しかし、SC-390は「一度は走ってみたい道」などという楽しげなイメージには程遠いものだ、とロドリゲス氏は言う。「初めてリオ・ド・ラストロを訪れたトラック・ドライバーの中には、あまりの厳しさに恐れをなし、最初の急カーブで車を後退させて逃げ出す者もいます」。

彼自身はどうかと尋ねれば、この辺りの道でまごついた経験など一度もない、SC-390でも別の険しいルートでも平気だという答え。もちろん、それは危険をかえりみないからではない。「急坂や曲がりくねった道は普段以上に用心して運転します。重いトラックに危険物を積んでいますからね。きついカーブで急に別のトラックが現れたときなど、万一何かあれば相手にまで危険が及びかねません。リングや木材の輸送とはワケが違います」。

そのリスクに対応するためにシルパール社はドライバーに特別なトレーニングを実施しており、ロドリゲス氏と仲間のドライバーたちは、しかるべき知識を身に付けたうえで業務をこなしている。「いろいろな化学物質の特徴、状況に対する反応の仕方、外に漏れた場合の処理方法も学びました。空気や水に触れたときの反応が物質によって千差万別ですから扱い方も相応に違ってきます。化学薬品は、単にA地点からB地点へ運べれば良いというものではありません。万一事故が起きたときにどうするか、警察を呼ぶのか、消防を呼ぶのか、現場一帯を立ち入り禁止にする必要があるかを判断しなければなりません。幸い、私は一度も事故に遭うことなく20年続けてこられましたかね」。

取材の日、ロドリゲス氏のトラックは思いがけずルート変更を迫られた。斜面を下り始める辺りで交通規制に遭ったのである。パイロンに取り付けられた誘導ランプに従っていくと、待ち構えていた警察官が「6トンを超えるトラックは通れませんよ」と言ってきた。このボルボVM 330PSは6.5トンであるから通行止めの対象だ。事情を聞けば、この先のカーブのコンクリート舗装に大きなひび割れがあり、何週間も雨が降り続いたせいで大型車

両の事故リスクが高い状態になっているという。


さて、予想外の事態になったがロドリゲス氏は冷静だ。それならそれで別の山下りルートを当たるだけである。いったん運転席から降りて、景色を眺めながら脚のストレッチをした後、一本の未舗装道路を目指して再出発。「こういうことがこの仕事の楽しさですよ。毎日が違う状況で意外性には事欠きません」。

とはいえ、ほこりっぽい裏道を通して低地へ下るのも楽な話ではない。ひび割れたコンクリート舗装路の通行は回避できるが、代わりにいつも以上に道幅の狭い場所で対向車とすれ違う必要があるからだ。未舗装の路面には大小さまざまな穴もある。

「凹凸の激しい未舗装道路を走ったり、狭い橋を渡ったりすると、このトラックで良かったとつくづく思います。とにかく運転しやすく乗り心地もいい。素晴らしい仕事環境ですよ」と、十数年前からボルボ・トラックに乗り続けてきたロドリゲス氏は言う。「初めて運転したボルボは、小さいNL 340でしたね。あれはあれで力強いトラックだったんですが、今のボルボVMと比べればかなりの違いです」。

迂回路はリング園の間をすれすれで通り抜ける道だった。運転席から手を伸ばせばリングが採れそうなほどに樹々が近い。SC-390の眺めのような雄大さはないが、このルートで感じられる自然の美しさもなかなか捨てがたいものだ。途中休憩でエンジンを止めれば、たちまち静寂がトラックを包み込む。木の葉がそよそよと揺れる音と、ノガンモドキと呼ばれる野鳥が鳴く独特の甲高い声が遠くで聞こえるだけだ。

一息入れるロドリゲス氏に、「輸送をめぐる大きな状況の中で自分が担っている役割をどう思うか?」と聞いてみる。彼は少し考えてから、ブラジルのトラック・ドライバーは本来の価値に見合う評価を受けていない、と答えた。「どう見たって、この国はトラック・ドライバーがいるから成り立っているじゃないですか。見るもの、食べるもの、身につけるもの……すべて、私たちトラック・ドライバーが運んでいるんです」。



「どう見たって、この国はトラック・  
ドライバーがいるから成り立っている  
じゃないですか。見るもの、食べる  
もの、身につけるもの……すべて、  
私たちトラック・ドライバーが  
運んでいるんです」

シルパール社 トラック・ドライバー  
アルディナン・セザール・ロドリゲス氏



「ドライバーをサポートして人為的ミスの影響を軽減すること、つまりアクティブ・セーフティ機能は、もちろん不可欠です。ただ、その上でやはり、ドライバーへの十分な訓練こそが、最悪の事態を回避するために一番重要です」とボルボ・トラックの新交通・製品安全ディレクター、アンナ・リッジ・バーリングは言う。

# 「最も重要な安全システムは、やはりドライバー」

EUでは2022年から一部のアクティブ・セーフティ機能の搭載が義務化される。この改定を踏まえ、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・バーリングが輸送業界における安全対策への影響を解説する。

## EUの一般安全規則 (GSR) 改定とは？

「自動車の安全に関する技術革新を踏まえて、欧州委員会ではヨーロッパのすべての車両に事故回避システムの導入を義務づけることを決定しました。EUでは今後すべての車両において、ドライバーの眠気および不注意の警告機能、インテリジェントな速度制御機能、カメラおよびセンサーとデータレコーダーを利用した事後的な安全確認装置が導入されることになっています。最終目標はEUの長期的目標である“ビジョン・ゼロ”、つまり2050年までにヨーロッパの路上での死者・重傷者ゼロを実現することです」

## それはボルボ・トラックとカスタマーにとって、どんな意味を持つものですか？

「ボルボ・トラックでも、安全性能の開発にある程度の影響が予想されます。前述のシステムの一部はすでに導入されていますが、新たに開発・変更が必要なシステムもあるからです。昨今はロード・セーフティが政策上の優先課題となっていますし、新技術によりトラックの安全性も向上しています。特に他の道路利用者を守るアクティブ・セーフティへの関心が高まっています。その背景としては、市街地における安全基準の強化も影響しているでしょう。たとえばロンドンにおいて、大型輸送車両の運転席からの視認性に関する基準が改正されたのもその一例です。ただ同時に、最も重要な安全システムはドライバーである、という私たちの考えは変わりません。ドライバーをサポートして人為的ミスの影響を軽減すること、つまりアクティブ・セーフティ機能は不可欠です。その上でドライバーへの十分な訓練こそが、最悪の事態を回避するために一番重要です」

## 今回のGSR改定をどのように見えていますか？

「より厳しい基準の導入によって業界全体の標準化が進み、一定水準の安全が保証されるの

は良いことだと考えています。ボルボ・トラックでは、これまでも常にアクティブ・セーフティの最先端に立ち、GSR改定の議論にも参加してきました。安全性に関するボルボの長年の取り組みと事故研究チームによる独自データの蓄積は、GSRをめぐる議論でも重視されています。新たな安全規制を導入する際には、実際の事故データと、事故抑制に関する予測データの徹底した分析作業が欠かせないからです」

## “ビジョン・ゼロ”は現実的な目標といえますか？

「ボルボ・トラックでは、“ビジョン・ゼロ”をひとつの考え方として理解しています。基本的にすべての事故は回避できるはずですので、その意味では可能な目標です。ただ、実際にすべての事故を回避するためには、対処すべき要因がたくさんあります。たとえば、道路インフラ、安全意識、それに安全システムの正しい組み合わせなどの問題もあります。実は“ビジョン・ゼロ”はスウェーデンで始まり、ボルボ・グループに採用されたことで世界中に広がりました。そのため、ボルボ・トラックでも死者・重傷者ゼロの実現を最優先しています。それに加えて、私たちのビジョンにはより小さな事故の防止も含まれています。小さな事故でも、トラックが関われば物流の遅延や道路の渋滞を引き起こし、社会に多大な影響を及ぼしてしまう可能性があるからです」

## 安全性について今後期待できることは？

「特に市街地の路上における安全性については、これまでの努力が正当な評価を受けるようになってきています。今後は自動化されたコネクテッド・セーフティの技術がさらに発展すると期待されます。その技術がドライバーをサポートすることで、道路の安全性が高まり、市街地の安全性も高まるでしょう。これはヨーロッパだけでなく、他の国でも、乗員や他の道路利用者についても同様です」 ■

## EUにおける一般安全規則 (GSR) の改定

- GSRは乗客と歩行者、自転車を保護し、ヨーロッパの道路における事故の90%を占める人為的ミスをなくすため、ヨーロッパの車両に新たなアクティブ・セーフティ機能の装備を義務づけている。
- 改定版はアクティブ・セーフティの向上によって人為的ミスが減ることを前提として、より自動化されたコネクティッドなモビリティソリューションの導入により、さらに安全性を高めることを目指している。
- GSR改定版は2020年1月に発効。2022年7月以降に欧州市場で発売される新車に特定のアクティブ・セーフティ機能の搭載が義務づけられる。

\* 車両同士が通信することで周辺の危険情報をドライバーに警告するセーフティ技術。



# 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も稼働できるよう、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。

