

V O L V O

# ポ・ヴェーグ PÅ VÄG

A Customer Magazine from Volvo Trucks Japan

Issue No.69 October 2022

選別・箱詰めを含めた一貫輸送で  
効率的な農産物輸送を実現



8

新型ボルボFMXを試す  
フィールドテストを担当した企業が  
新型車の魅力を語る

18

進化した安全機能に驚嘆  
ボルボFHのドライバーに  
特に進化したと感じる点を聞いた

22

オートマチックでダンプ作業を快適に  
製鉄所構内でのセメント原料運搬で  
ボルボFMXが活躍

# 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

# 選別・箱詰めを含めた一貫輸送で 効率的な農産物輸送を実現

北海道北見市の北見運輸の菅野雅樹社長に、  
同社の強みやボルボ・トラック導入の効果などについて聞く。

14 ページ



## 新型ボルボ FMX を試す

発売前フィールドテストを担当した  
スウェーデンの EG エリクソン社が  
新型ボルボ FMX の魅力を語る。

8 ページ



## さらなる安全性と快適性を求めて

大幅に改良されたボルボ FH のイン  
テリアについて、ボルボ・トラック本  
社の担当マネージャーが解説する。

20 ページ



## 進化した安全機能に驚嘆

北見運輸のドライバー、大隅篤志さ  
んに、ボルボ FH が特に進化したと  
感じる点について聞いた。

18 ページ



## I-シフトでダンプ作業を快適に

製鉄所の構内でセメント原料を運搬  
している北貨運輸。過酷な現場で  
ボルボ FMX が真価を発揮する。

22 ページ

## 先駆者としての使命

**暑**

かった夏もようやく終わり、季節が移ろいでいるのを感じる今日この頃です。

今年は異例の早さで梅雨明けし、全国的に最短の梅雨となりました。その後、6月下旬から記録的な暑さとなり、気象庁は「異常気象」との見解を示しました。

背景には長期的な温暖化の影響があるとされていますが、ボルボ・グループはモビリティを提供する企業の責任として、温暖化の原因となる二酸化炭素の排出を自身の問題としてとらえ、取り組みをしております。

この分野における先駆者であるボルボ・トラックは、1970年代から「環境への配慮」を企業理念の一つとして掲げ、サプライチェーンから製造プロセスに至るまで、あらゆる場面で大気汚染物質や二酸化炭素の削減に努めてきました。例えば、ベルギーのゲント工場は世界初のカーボンニュートラルの自動車製造工場として知られており、スウェーデンのヨーテボリにあるチューベ工場も同様にカーボンニュートラルを実現しています。同じくスウェーデンのウメオにある塗装工場は、溶剤の排出量が業界最少レベルを誇ります。また、シャーシに使われる鉄は、世界で初めて化石燃料を使用しないで精製されたものを採用するほか、近年では代替燃料やEVトラックの販売も欧州や北米などで始まり、理念を具現化できるメーカーであることを証明しています。世界の厳しい開発競争を渡り歩いてきたボルボ・トラックに、今後ともご期待ください。

さて、昨年秋に発売を開始しました2021年モデルは、皆様大変ご好評いただいております。国内マーケットでも過去最高のペースでご注文をいただいております。誠にありがとうございます。先日、お客様にボルボ FH 2021年モデルをご体験いただく機会があり、ご試乗されたお客様からは、I-シフト・デュアルクラッチの滑らかな加速と有り余るパワー、ボルボ・ダイナミック・ステアリング (VDS) の走行安定性に、絶賛のお声をいただきました。ドライバーの運転技術をサポートする安全機能も多く搭載されており、ベテランだけでなく、大型トラックの運転経験のあまり多くないドライバーでも安心・安全に運転できるトラックに進化しています。先駆者として、ドライバー不足や環境問題に対し、常に新しいソリューションを提供しつつ、理念である安全も疎かにしないボルボ・トラックの想いが、日本のお客様に浸透していると実感しております。そのようなお客様とのお付き合いが、ますます増えていく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。

HTTP: [volvo Trucks.jp](http://volvo Trucks.jp)

[facebook.com/VolvoTrucksJapan](https://facebook.com/VolvoTrucksJapan)

[instagram.com/volvotrucksjp](https://instagram.com/volvotrucksjp)

[youtube.com/volvotrucks](https://youtube.com/volvotrucks)





## ドライバーのことを第一に考えた 新世代のトラック

**ボ**ルボ・トラックは、2020年にドライバー環境、安全性、生産性に重点を置いた4モデルの新型トラックを発売した。ボルボ・トラック社長のロジャー・アルムは、「この将来を見据えた投資を本当に誇りに思っています」と述べている。

発売されたのは、ボルボ FH、FH16、FM、FMXの4モデルで、これらはボルボ・トラックの販売台数の約3分の2を占める。

新型ボルボ FM と FMX はキャブが一新され、他の大型トラックと同様のインストルメントディスプレイを装備。キャブ内の

容積が最大1m<sup>3</sup>拡大され、快適性が向上した。

ボルボ FH と FH16 のエアサスペンションモデルでは、アダプティブ・ハイビームの採用により、安全性がさらに向上。これは、トラックが対向車や先行する車両に近づいた際にLEDハイビームの照射範囲の一部を無効にすることで、運転手および周囲の道路利用者の安全を守る機能だ。

車内の情報通信インターフェースも一新された。さまざまな機能の概要把握や管理を容易にすることで、ドライバーのストレスを軽減し、注意力低下を防ぐことを目指している。インストルメントディスプレイに

は12インチの高解像度フルデジタルディスプレイを採用。ドライバーがいつでも必要な情報を容易に選択できるようになっている。また9インチ・サイドディスプレイには、インフォテインメント、カメラモニター機能などが付いている。

「これらの新型トラックは、ドライバーがより安全で生産性の高い運行ができるよう支援します。加えて、輸送事業者の皆様が優秀なドライバーを獲得するための競争において、強力なアピール材料にもなることを確信しています」とロジャー・アルムは述べている。



# 新型ボルボFHリジッド車の 全国ロードショーを開催

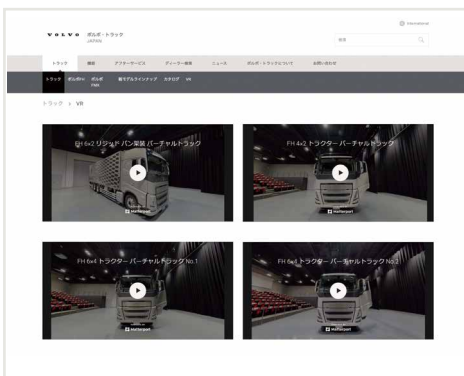
**ボ**ルボ・トラックは2021年11月にボルボFHおよびFMXの新型モデルを日本市場で発売した。本モデルより6年振りに復活したボルボFHリジッド車をお客様に間近で見て触れていただくため、4月より全国ロードショーを実施している。

ウイング架装したリジッド車で、全国各地の

ディーラーやサービスエリアなどに立ち寄りながら、鹿児島県から北海道を目指してロードショーを実施中だ。コロナ禍でコミュニケーションの機会が減っていたお客様とお会いできたり、使用目的に合わずこれまでボルボを導入されていなかったお客様にリジッド車を紹介できたりと、貴重な交流の場となっている。

また、ロードショーの様子はSNSでも配信され、多くのトラックファンに見ていただくことができた。

今後もディーラーでの展示会などで全国を巡る予定。最新情報はボルボ・トラック・ジャパンのウェブサイトまたはSNS公式ページをご覧ください。



## ARで新型モデルを体験しよう

**「新**しいボルボ・トラックに興味があるけれど、なかなか実車を見に行く機会がない」という方に——。ボルボ・トラック・ジャパンのウェブサイトでは、ボルボFHおよびFMXの2021年モデルの360度AR画像を掲載している。

カーソルを動かしてさまざまな角度からトラックの外観や内装を見たり、気になる箇所

を拡大したりできるほか、画像上の○印をクリックすることで、機能の説明を表示したり、動画を見たりすることもできる。ぜひ、ARで新型モデルを体験してみてください。

<https://www.volvotrucks.jp/ja-jp/trucks/trucks/vr.html>

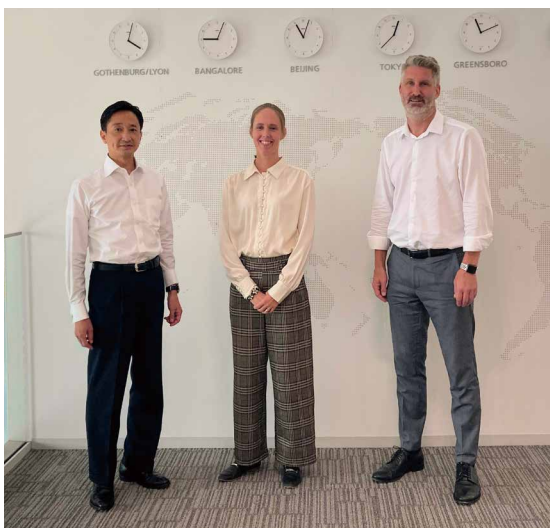


# ボルボ・トラック インターナショナル マネージメントが ディーラーを訪問

8月中旬、ボルボ・トラックインターナショナル東南アジア&日本地域統括のアンナ・エングブロムが来日した。ボルボ・トラック正規販売ディーラー数社とお客様を訪問し、日本市場の状況について直接ヒアリングを行った。エングブロムは次のように語っている。

「ここ数年、多くのお客様にボルボ・トラックをご購入いただき、日本での販売台数も大きく伸びています。欧州で広く受け入れられているボルボ・トラックが、遠く離れた日本でも活躍する姿が見られ、大変うれしく思います。

日本の深刻なドライバー不足の解決にボルボ・トラック製品が一役買っていると、ディーラーやお客様より直接お聞きしました。それはひとえに、ボルボ・トラックの製品だけでなく、日本全国に広がるディーラー網のおかげだと思っています。どの地域においても、お客様が路上でトラブルにあった際にすぐに駆けつけて対応してくれる全国のディーラーのサポートがあるからこそ、ご購入いただけているのだと、視察を通して実感いたしました」。



左：ボルボ・トラックセールスバイスプレジデント 関原紀男  
中央：ボルボ・トラックインターナショナル東南アジア&日本地域統括 アンナ・エングブロム  
右：ジャパンセールス アップタイム & リテールバイスプレジデント マーティン・ジェレサンド



## さらなる進化を遂げた 安全機能

ボルボ・トラックのキャブは、革新的な安全性機能と優れた視認性、集中を妨げる要素を最小限に抑えた運転環境を備えた設計だ。これにより、すべての道路利用者の安全性向上を目指している。

「新」型トラックには数々の高度な安全技術が搭載されています。ドライバーが適切な行動を取れば、交通事故ゼロという当社のビジョンに一步近づくことができます」とボルボ・トラックの交通および製品安全担当ディレクター、アンナ・ライゲ・バーリングは言う。

新型トラックでは電子制御ブレー

キシステム (EBS) が標準装備となった。これは、緊急ブレーキ付き衝突警報装置やエレクトロニック・スタビリティ・コントロールなどの安全装備の基盤となるものだ。また、安全性をさらに向上させる機能として、追い越し制限や道路の種類、制限速度などの標識を読み取る道路標識認識システムも装備された。

### 主な安全機能

- ボルボ FM および FMX はモデルチェンジで視認性が向上。
- ボルボ FH および FH16 のエアサスペンションモデルに装備できるアダプティブ・ハイビーム・ヘッドライトは、LED ハイビームの照射範囲を自動的に制御。
- アダプティブ・クルーズ・コントロールが 0km/h まですべての速度帯で作動するようになった。
- ダウンヒル・クルーズ・コントロールは、下り坂走行時の最高速度を設定して無用の加速を防ぐ。
- 9 インチのサイドディスプレイは、最大 8 台のカメラのうち 4 台を同時にモニターできる。
- レーン・キーピング・アシストおよびスタビリティ・アシスト付きボルボ・ダイナミック・ステアリングをオプションで選択可能。
- パッセンジャーコーナーカメラは助手席側のトラック側面の映像を映し出し、視認性を高める。

※ 海外仕様の内容となります。日本未導入のモデルや機能も含まれます。





# 新型ボルボ FMX を試す

スウェーデン北東部の建設現場や鉱山にコンクリートを輸送している EG エリクソン社。同社は、ドライバーの仕事をより楽に、快適に、安全にする待望のトラック、新型ボルボ FMX の発売前フィールドテストに協力した。





## 「新型ボルボ FMX は、特にドライバーの作業環境に関して大きな違いをもたらす、待望のモデルです」

EG エリクソン オーナー  
ヨアキム・エリクソン氏

**ス**ウェーデンの北東海岸、シェレフテオ郊外にあるコンクリート工場で、EG エリクソンの3台のトラックが慌ただしくコンクリートを積み込んでいる。ブルーのキャブ、レトロな会社ロゴ、赤いコンクリート・ミキサー、同社のトラックだとすぐにわかる。

しかし、その中でひととき異彩を放つトラックがある。青い塗装にグレーの文字という通常のデザインではなく、黒と白のテープでキャブ全体が覆われているのだ。それはフィールドテスト\*用の新型ボルボ FMX だった。「フィールドテストの依頼を受けたとき、『やります』と即答しました。私たちは新しいテクノロジーに関心があり、新しいトラックが出るといつも地元で一番に購入しています。ボルボ FMX は実際、私たちの業務に最適なトラックですが、旧モデルしかなかったため、代わりにボルボ FH を購入していたのです」と EG エリクソンの共同経営者であるヨアキム・エリクソン氏は言う。

EG エリクソンはコンクリート輸送を専門とする運送会社で、建設業と鉱業の両方で業務を行っている。また、ボルボ・トラックの新しい製品やサービスのテストや開発においても、フィールドテスト・カスタマーとして重要な役割

**沿革:**  
1953 年、エリック・グスタフ・エリクソン氏がスウェーデン北東部のシェレフテオ郊外の Kultmark 家で家族経営の会社を創業。当初はトラック1台で、砂利や木材を運搬していた。

**事業内容:**  
主に建設業や鉱業向けのコンクリート輸送を専門としているが、コンクリート工場に砂利を運搬する業務もしている。また、その他の業務用にローダーも数台所有している。

\* 発売前にカスタマーの使用環境で行う実地試験

を担っている。専用機器でトラックの全データを記録し、2カ月ごとに整備工場での点検を受ける。ドライバーはフィールドテスト・エンジニアと頻りに話し合っており、製品に関するフィードバックを行い、新機能に関する情報を提供する。これはすべて、ボルボ・トラックの製品開発チームが、発生しうる不具合をいち早く発見し、解決するために実施されていることだ。

EG エリクソンにとって、新型ボルボ FMX は待望の車両である。シェレフテオでは現在、スウェーデン最大規模の産業プロジェクトであるノースポルト社のバッテリー工場の建設が進行中だからだ。サッカー場 100 個分の敷地で、電気自動車向けのリチウムイオン電池を約 3,000 人体制で生産することを目指している。

このバッテリー工場によって新たな雇用の機会が増えるだけでなく、新しい住宅や学校の建設、インフラ整備の需要も生まれる。「今、この地域では多くの建物が建設されています。冬になるといつもは輸送業務が少なくなりますが、今年はそうでもないようです」とヨアキム・エリクソン氏は語る。

建設現場での輸送業務は日によっていろいろと変わる



新型ボルボFMXのドライバー、トールビヨン・フォルシュマン氏は、「最も重要な改善点の一つは視認性の向上です」と語る。



EG エリクソンは年中無休で毎日、シェレフテオ近郊のレンストロム鉱山にコンクリートを輸送している。このコンクリートは鉱山の壁を補強し、亀裂を防ぐために使用されている。



ボルボ・トラックのディーラー、エリック・オーストロム氏は、ヨアキム・エリクソン氏の会社と15年近く一緒に仕事をしてきた。「彼らの業務は新型ボルボFMXのフィールドテストに適しています」。



EG エリクソンの新型ボルボFMXには、容量約8m<sup>3</sup>のコンクリートミキサーが搭載されている。必要に応じて約15分でコンクリートミキサーを砂利用の荷台に交換することができる。

「運転していて体に負荷がかからないことも重要です。私はこの仕事が好きですし、できるだけ長く運転を続けたいと思っていますからね」

EG エリクソンドライバー  
トールビヨン・フォルシュマン氏

が、鉱山での業務は毎日大体同じような作業になる。2台のトラックが年中無休の交代制でシェレフテオの北東約40kmにあるレンストロム鉱山へ向かう。「2008年に鉱山へのコンクリート輸送を開始しました。これは継続的な業務なので、私たちにとって重要な仕事です。鉱山では天候に左右されることなく、常にコンクリートが必要となります。他の事業ではありえないことです。建設現場では、雨が降り出したら、その日は搬入できなくなるリスクがありますから」

エリクソン氏は、1953年に祖父が始めた会社で働く3代目だ。当初は砂利や木材を輸送する個人事業だったが、徐々に事業を拡大してきた。現在では、約20人の従業員を抱え、十数台のトラックを保有している。エリクソン氏にとって、家業に参加することはごく自然な決断だった。

「学校を卒業した翌日から、ここでトラックを運転し始めました。そして会社が大きくなるにつれて、いろいろな仕事を任せられるようになりました。今は誰かが病気になったときや、本当に忙しいときだけ荷物を運んでいます。トラックを運転するのは好きなんですよ」

EG エリクソンは創業から65年以上がたつが、その保有車両はほとんどがボルボ・トラックだった。わずかに数百メートル先にボルボ・ディーラーがあり、整備工場も利用しやすい。コンクリート輸送は常に時間的余裕がないので、何か問題が起こったとしてもできるだけ早く、トラックを再稼働させなければならない。「整備工場との連携もうまくいっていますし、必要なときはいつも助けてもらっています。私たちが本当に急いでいることを彼らは理解してくれています」とヨアキム・エリクソン氏は言う。

現在、2台のボルボ FMX と 10 台のボルボ FH を保有している EG エリクソン。「新型ボルボ FMX は、特にドライバーの作業環境に大きな変化をもたらす、待望のモデルです。コンクリート輸送では、1回の勤務中にトラックに50～70回も乗り降ります。ボルボ FMX は乗降位置が低いので、毎回余分にステップを上がる必要がなく、体への負担が大幅に軽減されます」。

運転は市街地が多いため、視界の良さは重要だ。新型ボルボ FMX では、ウィンドウが大きくなり、サイド・ミラーの位置も変更さ

れた。「新しいトラックの視認性は素晴らしいですね。正面も側面もよく見えるし、ミラーも視界を遮りません」とエリクソン氏は言う。

トールビヨン・フォルシュマン氏は、新型ボルボ FMX のハンドルを最も長く握っているドライバーの一人だ。毎週、ボルボ・トラックのフィールドテスト部門と連絡を取り合い、トラックやその多くの新機能がどのように動作しているかを話し合っている。彼は、新型ボルボ FMX が旧モデルから目覚ましい進化を遂げていると語る。

「視認性が向上しただけでなく、新しいキャブはより広くなり、頭上と作業のスペースが増えました。運転していて体に負荷がかからないことも重要です。私はこの仕事が好きですし、できるだけ長く運転を続けたいと思っていますからね。キャブの乗り降りがしやすいのも大きな違いです。また、ボルボ・ダイナミック・ステアリング (VDS) が搭載されているので、特に狭い場所での操縦が容易になりました」

フォルシュマン氏は EG エリクソンにおいては比較的新しい従業員だが、1980年代初頭から同社でさまざまな職務に就いてきた。コンクリート輸送のトラックのドライバーとしての経験も、ほぼ同じ期間になる。ドライバーであるフォルシュマン氏は、勤務時間のほとんどをトラックの中で過ごしている。

「キャブは同僚のようなものです。だから、すべてが思い通りに動くこと、広いスペースがあること、収納が充実していること、仕事をしやすくする最新の機能があることが重要なのです。新型ボルボ FMX はそのすべてを備えています」

シェレフテオの建設ブームは、今後数年間は続くだろう。しかし、その後何が起るかは誰にもわからない。ヨアキム・エリクソン氏にとっての大きな課題は、短期的にも長期的にも一歩先を行く努力をすることだという。「今は、今日の輸送計画を立てるのに精一杯で、トラックの台数やスタッフの人数など、将来のことを考える時間がなかなか取れません。コンクリート業界はかなり予測が難しいので、確かに、事業の幅を広げるのはいいことかもしれませんね。会社が成長し続け、いつか子どもたちが継ぎたいと思うようになればいいと思います」。 ■



## EG エリクソン



創業：  
1953 年



オーナー：  
ヨアキム・エリクソン氏、ウル  
バン・エリクソン氏



従業員数：  
20 名



トラック保有台数：  
ボルボ FH10 台、ボルボ FMX  
2 台。2019 年 3 月以降、新  
型ボルボ FMX のフィールドテ  
ストも行っている。



主な輸送品：  
コンクリートや砂利など



主な取引先：  
Byggbetong John Dahlgren

# ユーザー・インタビュー

TEXT: YASUHIRO NODA · PHOTO: JUN TAKAGI



屈斜路湖を見下ろす絶景の地、美幌峠。  
北見運輸のボルボ FH は峠道も苦にせず走り抜ける。



## 選別・箱詰めを含めた一貫輸送で 効率的な農産物輸送を実現

タマネギをはじめとした農産物を主に輸送している北海道北見市の北見運輸株式会社。競争が激しい農産物輸送業界のなかで着実に業績を伸ばしてきた同社の強みや、ボルボ・トラック導入の効果などについて、菅野雅樹社長に聞いた。

**北** 見運輸株式会社は、タマネギやジャガイモ、カボチャなどの農作物とその副産物であるデンプンや砂糖などを、道東（北見・美幌など）と道央（札幌・苫小牧など）を結ぶルートを中心に道内全土に輸送している。トレーラーを含めた保有車両台数は66台で、トラクター36台のうち8台がボルボ・トラックだ。

北海道には農産物を輸送する会社は数多くある。そのなかで競争を勝ち抜いてきた北見運輸の強みは、美幌と旭川に農作物の選別を行う工場と倉庫を持ち、「農家の庭先から本州までの一貫輸送」を可能にしていることだと菅野雅樹社長はいう。

「たとえば、畑から集荷したタマネギをまず美幌の工場・倉庫に運びます。そのまま札幌に輸送することもありますし、工場で選別をして箱詰めしたものをトラックで輸送したり、JRコンテナに乗せて運んだり、さらにその先の本州までの

輸送を手配したりします」

旭川の工場ではタマネギのほかにアスパラやトマト、長イモなども扱っている。主な顧客である青果店にとっては、選別・箱詰めを含めた一貫輸送を信頼できる会社に一任できるのは大きなメリットだ。一方で、工場と倉庫を持つことは北見運輸の輸送体制にとっても利点があるという。

「輸送量のある程度調整できます。たとえば、札幌から北見に運ぶ荷物の依頼があったとしても、でも、北見から札幌まで空車で行きたくない。そんなとき、とりあえず美幌の倉庫にあるタマネギを石狩の倉庫に運んでその帰りに依頼の荷物を持ってくるというような融通が利きます。なるべく空車で走らないということが可能になるので、輸送効率を上げることができます」

荷主にとって選別・箱詰めを含めた一貫輸送は大きな魅力だが、肝心の輸送品質に問題があるようなら依頼を増やすことはないだろう





北見運輸の新型ボルボ FH は 540 馬力でデュアルクラッチ搭載。ドライバー経験のある菅野社長だからこそ、このパワーとスムーズなギアチェンジの価値がわかる。

う。北見運輸では、信頼される輸送会社を目指して常に輸送品質の向上に努めてきた。そのために力を入れてきたことのひとつがドライバー教育だ。元トラックドライバーである菅野社長自らがお客様との接し方などについて経験を交えて指導することもあるという。もう一つは車両装備の充実を図ることだ。たとえば、数年前からトレーラーは3軸シャーシを中心に導入し、できるだけ大量輸送ができるようにしている。冬場の峠道での負荷を考慮して3軸を避ける会社が多いなか、「当社のドライバーは技術と経験があり、慣れれば2軸も3軸もそんなに変わらないと言ってくれている」ということで自信をもって3軸を導入している。また、すべてのウイングトレーラーに凍結防止のための断熱材を入れているのも特徴的だ。農作物は極度の低温にさらされると傷んでしまうので、冬場は通常、防寒マットをかけて輸送するのだが、断熱材入りウイングトレーラーにすることでその作業が不要になる。

「ジャガイモは特に凍結に弱い。着いたらすぐ温度をチェックされて4度以下だったら返品で



**「ボルボ・トラックのような  
ドライバーが自慢できる車  
を入れることによる、目に見えないメリットは大きい  
と思っています」**

北見運輸株式会社  
菅野雅樹 社長

す。だから通常はウイングトレーラーでも防寒マットをかけて輸送しますが、マットをかける作業に時間がかかっていたので、断熱材入りのウイングトレーラーを導入しています。おかげでマイナス20度のときもイモやタマネギを積んで走りますが、凍結のクレームはまったくありません

輸送品質向上のための車両へのこだわりは、トレーラーだけでなく当然トラクターにも及ぶ。ボルボ・トラックを積極的に導入しているのもその一環といえるだろう。北見運輸がボルボを最初に導入したのは約5年前。その後、ドライバーからの評判もよかったため、順調に台数を増やしてきた。現在は2台の新型車を含め8台のボルボ FH を保有している。ドライバーから菅野社長へはさまざまな声が届くが、一番よく聞くのは「冬場の走行性能が国産車と全然違う」ということだ。

「雪道が全然怖くない、まったく滑る気がしないとっている者もいます。轍にハンドルを取られてトレーラーがもっていかれたり、予想できない





「ドライバーのやる気を出させるのも私の大事な仕事」という菅野社長（中央）。ボルボ・トラックの導入もドライバーのモチベーション向上に貢献している。

滑りになって焦ったりということがないので安心感が違うと。だから当社では、ボルボ・トラックにはオートチェーンを付けていません

北海道での輸送業務は、厳しい冬場にいかに安全に運行できるかが鍵を握る。雪道での優れた走行性能は、北欧で生まれ育ったボルボ・トラックならではの魅力だろう。

乗り心地の良さや車内空間の快適性などボルボ・トラックの居住性について評価する声も多い。北見運輸の輸送業務では、トラックに泊まることもあるので、ドライバーにとって車内の居住性は非常に重要なだと菅野社長はいう。

「ボルボはキャブが広くて圧迫感がないからリラックスして運転できる。防音性がよくて隣にトラックが止まっても気づかないくらい静か。国産車はエンジンのすぐ上にキャブがあるからエンジンの熱でベッドに寝ていても暑くて汗だくなるが、ボルボはエンジンとキャブとの間に空間があるので熱が来ない。そういった話をよく聞きますね。家で寝るよりもトラックで寝たほうが疲

れがとれる、というドライバーもいるくらいです（笑）」

当初は会社のイメージアップ、「看板」の役割としてボルボ・トラックを導入したという菅野社長。そのため2台くらいあれば十分と考えていたが、ドライバーからの高評価を受けて徐々に台数を増やすことになった。社長自身ドライバーからスタートしたということもあり、ボルボ・トラックに乗りたいというドライバーの気持ちはよくわかるという。

「今でも忙しいときにはハンドルを握ることがありますが、ボルボ・トラックは乗り心地がいいですし、馬力もあって最高です。僕も結構長くドライバーをやっていましたが、こんなにいい車には乗ったことがない。ドライバーにとって、『俺のトラック、イケてるべ』みたいな優越感って大事なんですよ。峠を上っていて同じような荷物を積んでいるトラックを悠々抜かしていくときの優越感とか。ドライバーのやる気を出させるのも私の大事な仕事。多少の値段の違いはありますけれど、ボルボ・トラックのようなドライバーが自慢できる

車を入れることによる、目に見えないメリットは大きいと思っています」

冬場の安全運行や、ドライバーの疲労軽減、モチベーション向上などに貢献するボルボ・トラック。菅野社長は「これからもボルボは積極的に導入していきます。新型になって久々に発売されたリジッドも様子を見て入れてみたいですね」と語る。今後も北見運輸は、選別・箱詰めを含めた一貫輸送とボルボ・トラックなどの充実した車両装備を強みに、北海道の農産物輸送を牽引していく。■

北見運輸株式会社  
〒349-1147  
北海道北見市東相内町327番地26  
TEL 0157-36-6134  
FAX 0157-36-6137

# ドライバー・インタビュー

TEXT: YASUHIRO NODA · PHOTO: JUN TAKAGI



大隅篤志さん

ドライバー歴: 24年

ボルボ・トラック乗車歴: 5年

主な輸送品: 農作物

運行地域: 北海道内

## 進化した安全機能と

「5年前、国産車からボルボ・トラックに乗り換えたときに、他のトラックとの違いに大きな衝撃を受けたんですが、今回新型車に乗り換えたら、そのとき以上の衝撃でした」。そう語るのは北見運輸のドライバー、大隅篤志さん。何もかもが進化していると感じたそうが、なかでも驚いたのは安全機能の充実度だという。

「まず視認性が向上しました。サイドミラーの位置が変わって、フロントガラスからの視界がよくなりましたね。それに、パッセンジャーコーナーカメラ。手元のディスプレイに鮮明な画像が映し

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: 11-シフト・デュアルクラッチ  
エンジン出力: 540PS  
キャブ: グローブロッター



## デュアルクラッチに驚嘆

出されるので、右にハンドルを切ったときの左サイドの確認が安心してできます。このカメラのおかげで、トレーラーがどの角度にあっても常に見えるんですよ」

安全性だけでなく運転の快適性にも貢献するクルーズ・コントロールの進化も目を見張るものがあると指摘する。

「アダプティブ・クルーズ・コントロールを使えば、前の車を追従して走るだけでなく、前の車が止まれば減速して止まってくれるし、アクセルを踏めばまた前の車に合わせて進んでくれます。下り坂ではダウンヒル・クルーズ・コントロールが便利。

コンピュータがブレーキを調節してくれて、設定した速度で自然に下れるのですごく楽です」

もう一点、以前の車と比較して大きな違いを感じたのがトランスミッションだ。現在のボルボはオプションのデュアルクラッチを搭載しているのだが、その効果が思ったより大きいと大隅さんはいう。

「たとえば、以前は荷物を積んだ状態で峠を上るとき、ギアが切り替わる瞬間にグッとスピードが落ちることがありましたが、デュアルクラッチ搭載車だとトルク抜けもなく、すごく滑らかに登っていきます。街中を走っているときも、信号

が多いと止まったり進んだりの繰り返しが結構疲れますが、この車は加速も減速もスムーズなのでストレスなく運転できます。精神的にも体力的にも全然違いますよ」

大隅さんにとってボルボ・トラックは「自慢できる自分だけの空間」だという。そうした自慢のトラックに乗ることで、モチベーションが上がり、自然と仕事の質も上がると感じている。「他のメーカーさんには悪いですけど、もうボルボ以外には乗りたくないですね。社長にも言っていますよ。次に乗り換えるのは、ボルボの次の新型車が出たときだけですって（笑）。■



**パッセンジャーコーナーカメラ**  
広角で鮮明な画像が映し出され、助手席側の視認性を飛躍的に向上。

**ダッシュボード表面**  
掃除しやすい新素材を採用。

**ダイナミックなインストルメントディスプレイ**  
12インチの高解像度画面を備えたユーザーフレンドリーなフルデジタルのインターフェイス。

**センタークラスター**  
ドライバーの手の届く位置にスイッチを配置。

## さらなる安全性と快適性を求めて

ドライバーからの声をもとに、ボルボ FH のキャブのインテリアが大幅に改良された。これにより安全性と快適性が向上したことは、運転席に座った瞬間にわかるだろう。



ボルボ・トラック  
商品化担当マネージャー  
トーマス・トゥーレゾン

**新** しくなったボルボ FH のキャブには、さまざまな新機能が搭載されている。その一つ一つが、長距離ドライバーのニーズに応えるために開発されたものだ。

「すべての改善点はお客様からのフィードバックから生まれたものです。私たちの究極の目標は、ボルボ FH のキャブを“ドライバーの夢”のような存在にすることでした。つまり長距離輸送の業務において、運転席に座る人に本当に役立つ新機能を備えた、第二の我が家にするということです」とボルボ・トラック商品化担当マネージャーのトーマス・トゥーレソンは言う。

最大の変更点は、新しいインストルメントディスプレイと直感的に操作ができるサイドディスプレイだ。どちらも完全



ステアリングホイール  
新たなボタンレイアウトと  
機能性の向上。

新しいシフトレバー  
よりスリムになり、低く前方  
に配置されたことで自然に操  
作ができるようになった。



サイドディスプレイ  
9 インチのカラー画面で、カメラ、メディア、  
各種機能の操作が行える。



冷蔵庫とベッド下収納  
長距離輸送にも対応できる冷蔵庫および収納  
をオプションで追加可能。

にデジタル化され、その結果、ドライバーがより使いやすいものになった。メインディスプレイを緑取る白いライトは、インジケータと同期して緑色に変わり、ドライバーに問題を警告する場合には黄色に、重大な問題がありトラックを停止すべき場合には赤色に点灯して教えてくれる。インストルメントディスプレイは運転状況によってモード切替ができるようになり、必要な情報が分かりやすく表示される。

「安全性は最優先事項です。ほかにも、助手席側の視認性を飛躍的に向上させるパッセンジャーコーナーカメラを導入しました。また、アダプティブ・ハイビームを備えた新しいLEDヘッドライトは、夜間走行時の視認性を大幅に向上させます」とトゥーレソンは付け加える。

センタークラスターのスイッチは、ドライバーの手の届く距

離に配置するとともに、ステアリングホイールのボタンレイアウトと機能性を向上させるなどの改良を加えた。また、お客様からの要望に応え、スリムになったシフトレバーをより低く、前方に配置することで、スムーズなシフトチェンジを可能にした。

さらに、3つのUSB接続ポート、新素材になったマットレス、掃除しやすい新素材のダッシュボード表面なども長距離運転の快適性を高めるために導入された。

「これらの改善には、細部へのこだわり、情熱、専門知識が注ぎ込まれています。変えることが目的ではなく、何が必要で、何を变えるべきか、お客様から求められているものに焦点を当てました。その結果、ドライバーの快適性と安全性を第一に考えたインテリアが完成しました」とトゥーレソンは強調する。■

# ユーザー・インタビュー

TEXT: YASUHIRO NODA · PHOTO: TAKESHI MORI



# オートマチックで ダンプ作業を快適に

北海道室蘭市にある北貨運輸株式会社は、製鉄所構内でのセメント原料の運搬にボルボFMXを使用している。構内専用車両で一般道路を走ることがないボルボFMXを、今回、特別に取材することができた。





**「クラッチペダルがなくても全く気にならないですね。車を揺することもできるし、ダンプアップの細かい調整も問題ありません」**

北貨運輸株式会社 ドライバー兼作業長  
河野義宏さん

## 製

鉄所の溶鉱炉で鉄を製造する際に副産物として生成される砂状の骨材、水砕スラグ。北貨運輸は、セメント原料として使用されるこの水砕スラグを構内にあるセメント工場に運搬している。積み降ろし場所は水砕スラグの堆積物で砂場のような状態。1往復10km弱の行程は凹凸の多いアスファルトの道と土砂堆積のあるオフロード。さらに3交代制の24時間稼働という過酷な現場である。

北貨運輸がボルボFMXを導入したのは2020年11月。ドライバー兼作業長を務める河野義宏さんの最初の印象は「乗り心地がいいトラック」だった。

「特に空車のときの乗り心地のよさには大きな違いを感じました。ダンプは空車にな

るとどうしてもリアが跳ねてしまうんですが、ボルボFMXはそれがかかなり軽減されていて、揺れが少ない。荷物を積んでいるときはガッシリとした走り、空車のときはやわらかい走りという印象です。リアにはリーフサスに加えて、スタビライザーとショックアブソーバーが付いているので、それが効果を発揮しているのだと思います。運行時間の半分は空車の状態ですから、そこの乗り心地はドライバーにとっては非常に大事。振動が少ないので疲れも軽減されます」

ダンプでは積み降ろし作業時の操作性や快適性も重要になる。その点の評価はどうだろう。

「積み降ろしの現場はザクザクとした砂場のような状態で滑りやすいのですが、他の





上：ボルボ・トラックの剛性・耐久性に期待しているという吉田芳明社長（中央）。「今後、スプリングの交換頻度が減れば、トータルコストでメリットが出てきます」と語る。

左：製鉄所の構内を走行するボルボ FMX。メンテナンスの日を除き、ほぼ365日24時間体制でセメント原料を運搬している。

右：ドライバー兼作業長の河野義宏さんは、空車のときの乗り心地のよさには大きな違いを感じるという。「振動が少ないので疲れも軽減されます」。



車がガッガッガッと空回りしながらやっと出てくる場合でも、ボルボ FMX はスーッと出てきます。ダンプアップのときもヨレが少ないですね。平らでないところで降ろす場合、ダンプの上げ始めにサブフレームが離れるときにグッとよれる車もあるんですが、ボルボ FMX はそういったことがなく、どっしりとシャーシで重量を支えているという感覚で、安定感があります」

ダンプの積み降ろし作業ではどうしてもボディに泥や砂が付着する。それを落とすためにダンプを揺るような操作をすることが多い。その際、半クラッチを使用するため、「オートマチックのダンプではダメだ」という声を聞くことがあるが、そうしたときの操作性はどうだろう。

「クラッチペダルがなくても全く気になら

ないですね。車を揺ることもできるし、ダンプアップの細かい調整も問題ない。私も正直オートマチックのダンプは初めてだったので不安はありましたが、現状クラッチがなくてできない作業はないので安心しました」

オフロードでの過酷な作業に強みを発揮するボルボ FMX。今後はトータルコストの面でも期待をしていると同社代表取締役社長の吉田芳明さんはいう。

「このような過酷な現場ですから、当社で使用するトラックには大きな負荷がかかります。たとえば、以前使用していたトラックのスプリングは半年くらいで折れてしまうことがよくありました。ボルボ FMX は導入から1年半経ちますが、スプリングが折れ

たのは1回だけ。持ちはいいなど感じています。これから2年、3年と使っていくなかでスプリングの交換頻度がこの調子で減れば、トータルコストでメリットが出てきます。ボルボ・トラックといえば剛性・耐久性に優れたトラックというイメージ。今後さらに、そうした効果が表れてくることを期待しています」。

北貨運輸株式会社  
〒050-0087  
北海道室蘭市仲町12番地  
TEL 0143-44-3366  
FAX 0143-44-4453

ボルボ FH  
長距離輸送業務でも、  
究極の快適さを。



ボルボ FMX  
過酷なオフロード走行も  
着実にこなす。



12

インストルメントディスプレイのサイズ (インチ)



フルデジタル化された 12 インチの大型インストルメントディスプレイは、ドライバーがステアリングホイールから手を離さず、進路から目をそらさずに運転できるように設計されている。

ほとんどの機能がステアリングホイール上で直感的に操作でき、あらゆる状況に適応できるよう操作方法が最適化された。日常点検時、高速道路の走行時、積み込み作業時などでも簡単に操作でき、運転から気をそらすことなく、必要なときに必要な情報に容易にアクセスできる。3 タイプのビューモードがあり、ソフトウェア・アップデートにも対応する。また、9 インチのサイドディスプレイは、メインディスプレイを補完するかたちでエン터테인먼트、オーディオ、カメラモニターを表示することができる。

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。

