

FUSO

No. 89 | 2024 Mar./Apr.

magazine

特集

熱き想いが交錯する!

新型スーパーグレート開発秘話

未来へ、はこぶ人。

タレント 武藤敬司さん



FUSO

CONTENTS

3
サステナブルで未来へ向かう
株式会社ダイショク

6
特集
熱き想いが交錯する！
新型スーパーグレート
開発秘話

11
未来へ、はこぶ人。
タレント **武藤敬司さん**

14
今の時代にふさわしい乗り心地がここに
New Canterデビュー！安全性能がグレードアップ

15
三菱ふそうからのお願い

16
FUSO INFORMATION

17
今さら聞けないトレンド用語 ビジュアル解説
貨客混載

18
Ranking & Voices

19
Present

©FUSO magazine 本誌掲載の記事、写真、イラスト等の無断複写、転載を禁じます。

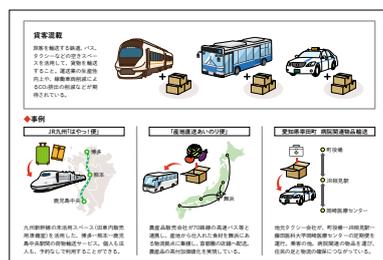
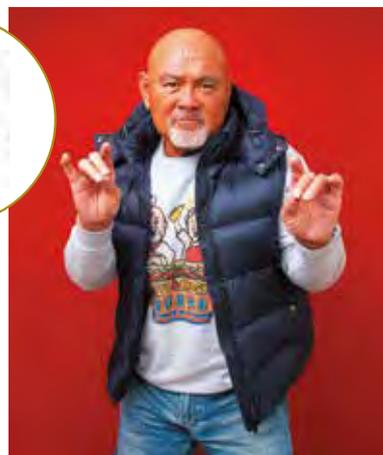


FUSO magazine

No. 89 | 2024 Mar./Apr.



Present



2024.03/04

＊ ↑ ＊
サステナブルで
＊ ↑ ＊
未来へ
向かう

We are Future-oriented



株式会社ダイショク



eCanter 導入を環境意識向上の切り札に 自動販売機事業でサステナブルな未来を切り開く

1980年の創業以来、地域密着型の自動販売機の総合商社として成長を続ける株式会社ダイショク。現在では千葉県内のJR各駅や成田空港、企業や商業施設などに計2,200台の自動販売機を設置し、独自のシステムを駆使して効率的な運営・管理・メンテナンスを行っています。早くからペットボトルのリサイクルや太陽光発電を手掛けるなど環境課題解決にも積極的に取り組んでおり、2023年12月には業界に先駆けてeCanterを導入。配送業務におけるCO₂削減に向けた取り組みをスタートしました。「何事も日々の積み重ねが成長の原動力」と語る菊地晃社長に、事業にかける想いと今後の展望について伺いました。



株式会社ダイショク
代表取締役社長
菊地 晃氏

創業40年超。地域の発展に
貢献する自販機の総合商社

— まずは御社の概要と近況を教えてください。

当社は1980年に千葉県習志野市で開業しました。当初は酒屋や食料品店などの小売店に自動販売機（以下、自販機）を販売する事業を手掛けていましたが、競合との差別化を図るべく自販機ベンダー事業に転じました。現在は千葉県全域に計2,200台の自販機を設置。さらに導入コンサルティング、運営、メンテナンスなど自販機ビジネスにまつわるあらゆるサービスを提供しています。転機は、1987年にJR東日本さまへのサービス業務を開始したこと。これが大きな信用となって業務拡大が加速し、現在では千葉県内のJR各駅に自販機を設置させていただいているほか、企業や公共施設、成田空港や観光施設、学校など幅広い業界のお客さまに広く当社の自販機をご愛顧いただいています。2020年からのコロナ禍では外出や旅行が制限されたこともあり、駅や空港、商

業施設での売上は大きく落ち込みました。が、コロナ収束以降は速やかに回復しており、特に成田空港のインバウンド効果もあつて、2023年全体の自販機の売上はコロナ前を上回る好調ぶりを見せています。

また近年は、私に代わり専務と常務に判断を委ねることも増え、当社は変革の時を迎えています。

業界に先駆けてコンピュータシステムを導入。欠品を防いで売上をキープ

——業界における御社の強みは、どのような点にありますか？

当社の最大の強みは、商品の仕入れから貯蔵、配送、納品、空き容器的回収まで自販機にまつわるあらゆる業務をワンストップで行っている点です。自販機の売上を大きく左右する商品の補充を的確に行うため、1986年に業界に先駆けてオフィス・コンピュータを導入し、1989年からはドライバー全員にハンディ



専務取締役の菊地正和氏。主にシステム管理業務を担当する。

コンピュータを支給。各自販機のデータをドライバーが随時入力すること

とで当社が各自販機の欠品状況や売れ筋商品を把握し、速やかに商品を発注・確保して欠品を防いでいます。また、大型の自社配送センターを備えており、行楽シーズンや夏季などの繁忙期にも欠品することなく、ほぼ確実に商品を補充できる体制を整えているのも、強みの一つ。さらに、各飲料メーカーの自販機を設置するだけでなく、1台の自販機で複数メーカーの商品の購入ができるオリジナルの自販機を開発しており、お客さまからの商品リクエストにきめ細かくお応えできる点も、当社の強みと自負しております。

清潔なトラックで お客さまに安心感を届けたい

——商品の配送はどのような体制で行っていますか？

約20名の専任ドライバーが自社配送センター(千葉県緑区)からトラックで千葉全域に向けて出荷。あらかじめ決められたルートに従って担当の自販機を回り、商品の補充や集金、メンテナンスなどを行っています。営業地域はほぼ千葉県内に限定していますが、面積が広いので走行距離は最低でも1日100km以上。限られた人員と時間でより効率良く回れる



常務取締役の菊地隆司氏。主に運行管理業務を担当する。

よう、ルート設定にはかなり神経を使っています。配送に使っているトラックは現在約30台。以前は別のメーカーのトラックも使っていたのですが、故障やトラブルのときにいち早く対応してくれるサービスの良さを評価して、順次三菱ふそう車に切り替え、現在では1台を除いてすべて三菱ふそうのトラックで揃えています。私たちが運んでいる商品(飲料)はお客さまの口に入るものですから、「清潔で安心感のあるトラックで運びたい」というこだわりがあり、トラックは常に新車で購入し、メンテナンスや清掃を徹底して常にきれいなトラックで配送業務を行うのが当社のポリシーです。

eCanner導入による ドライバーの環境意識向上、 企業イメージUPを期待

——2023年には初めてのEV車両としてeCannerを導入していただきました。その狙いは何でしょうか？



配送センターの上に設置されたソーラーパネル。今後は、本社の屋根にも増設する予定だ。

うか？ また、どのように活用されるか？

環境問題はすべての企業にとって、事業を存続させるために取り組まねばならない課題の一つです。特に当社では海洋汚染の原因として問題視されているペットボトル入り飲料を主力商品として扱っていることもあり、比較的早い時期から環境問題に取り組んで参りました。ペットボトルについては、自販機に回収用ボックスを併設してペットボトルを回収↓専門業者に引き渡す体制を整え、ペットボトルのリサイクルを促進しています。自販機本体についても、消費電力を30%も削減できるヒートポンプ自販機やCO₂排出量を大幅に削減できるノンフロン自販機を採用するなど、省エネ対策を進めているところです。また、2013年には

再生可能エネルギーの可能性を探るべく、本社に隣接する自社配送センターの屋根に太陽光発電パネルを設置し、発電した電力を外部に販売する事業をスタート。数年以内には本社の屋根にも同様にパネルを設置し、自社で使用する電力を賄える体制を整えていきたいと考えています。

今回のeCantermも、こういった環境課題解決に向けた取り組みの一つとして採用を決めたものです。ただし、現在のところeCantermは1回の充電当たりの航続距離が100km程度であることや、充電設備状況などから、使用業務を検討中です。とりあえずは配送センター近隣エリアでの短距離配送から活用を始め、様子を見ながら用途を広げていきたいと考えています。また台数も1台



2023年12月25日(月)、本社敷地内にて三菱ふそうの千葉支店職員と共に、eCantermの納車式が行われた。「地域内の飲料配送トラックでは初のEV導入となりました」と菊地社長。

ですので、eCanterm導入によるCO₂削減効果よりも、まずはドライバーの環境意識の醸成や企業イメージの向上といった二次的な効果に期待しているのが正直なところ。もちろん、航続距離が伸びれば積極的にEVへの転換を加速していきたいと考えていますので、三菱ふそうさんには、1日も早くeCantermの航続距離延長を実現してもらい、物流業界全体のEV化の推進を期待しています。

サステナブルな時代に向けた自販機を引き継いでいきたい

——御社ビジネスの今後の課題を教えてください。

現在、日本の自販機による売上は世界一を誇っていますが、設置台数はすでに飽和状態にあり、少子高齢化やコンビニエンスストアの普及などを背景に自販機ビジネスの市場は縮小傾向に転じています。しかし、その一方で労働力不足をカバーする社会インフラとしての自販機の重要性はますます大きくなっているのも事実であり、当社としてはその需要を慎重に見極めたうえで、設置場所や設置条件の見直しを進めるべき時期を迎えています。特に人件費や燃料コストがかさむ中において、事業を継続していくためには、採算の取れな



自販機をメンテナンスしているところ。

い自販機は手数料改定や撤退も含めて設置者の皆さまと協議する必要があります。そしてビジネスとして採算が取れるものだけを残すという、厳しい決断をしなければなりません。今や私たちの生活に欠かせない社会インフラとなっている自販機をどうすれば多く、効率良く残せるのかをこれから社内外で協議し、サステナブルな時代にふさわしい自販機ビジネスの在り方を検討していきたいと考えています。

また、物流業界が直面する2024年問題も決して無視できません。幸い当社にはまだ直接的な影響はないですが、万が一、飲料メーカーさんの物流網に支障が生じてしまうと商品が品薄になり、自販機への安定供給ができなくなってしまう。物流業界の労働者不足問題に当社はどのように貢献できるのか、これについても業界の垣根を越えて関係各社と協力し、準備を進めていく必要があります。このように課題は山積して

いますが、一つ一つに真摯に向き合いながら、これまで通り「自販機のおいしい飲み物を通じて、消費者の皆さまにホッとさせるひとときや、小さな幸せをお届けする」というミッションをしっかりと果たせるよう、地道な努力を日々続けて参ります。

そのために欠かせないパートナーが、トラックです。私たちの自販機ビジネスも物流ビジネスも、トラックなしには存続できません。トラックの進化が私たちの業界の未来を握っているといっても過言ではないでしょう。三菱ふそうさんには、これからも高性能で環境に優しく、安全性の高いトラックの開発・供給を通じて私たちのビジネスを支えていただくとともに、日本が誇る優れた社会インフラである自販機を、未来に引き継いでいくための知恵を貸していただきたいと思っています。

——菊地社長、貴重なご意見をありがとうございます。

株式会社ダイショク

〒267-0056
千葉県千葉市緑区大野台
1-7-1

代表取締役 菊地 晃

創業：1980年

従業員数：40名
(2023年12月現在)

車両保有台数：28台
(2023年12月現在)

コンセプト

Concept

7年ぶりに刷新された
新型スーパーグレート

——スーパーグレートが7年ぶりに刷新され、2023年の秋に開催されたジャパンモビリティショーでも注目を集めました。

伊原 前回のフルモデルチェンジは2017年で、私はここにいる富田さん、三島さんなどと一緒に新型モデルをデビューさせました。
三島 2017年は、安全装備や自動運転が注目されていた時期

で、車両の電子システム(E/E)に力を入れて開発したという印象があります。

伊原 そうですね。そのときは経済性、安全性、操作性、快適性を改善することを狙って、キャブの一新にあわせて新しい電子制御システムを投入しました。今回の開発のポイントとなったコンセプトはそれらすべての性能をさらに進化させ、お客さまと世の中に喜んでもらえるクルマを投入したいということ。きっかけは、2024年5月から始まる大型トラックの安全規制と、来年度が目標年度の新たな燃費基準への対応ではありませんが、よりコンセプトに近づけるためにさまざまな議論を重ねました。新しいキャブを作って空力抵抗

を良くし、キャブ内に安全基準に適合するセンシングシステムを組み込んだのですが、キャブの変更は2017年に行ったばかりで、大型トラック業界では異例の短いスパンでの開発となりました。モビリティショーで、新しいスーパーグレートを紹介したときには、「よくやったね」「まさかやると思わなかった」と、社外からも驚きの声があがったもの。あときはうれしかったですね。

——開発にあたっての想いを教えてください。

伊原 安全法規や燃費基準に適合するだけではなく、その一歩先を行くことを目指しました。スタイリングチームとも相談して、デ

ザインやスタイリングも含めて世にアピールできるものを作りたいと考えました。

土出 「ふそつらしき」をどう表現しているかということを考えながらデザインを進めましたよね。

——プロジェクトリーダーの仕事とはどういったものでしょうか？

伊原 プロジェクトチームをつくり、そのメンバーだけでなく社内の関係者とも必要な情報を共有し、みんなで協議をして合意した

【特集】
熱き想いが交錯する！

新型スーパーグレート

開発秘話



デザイン担当
土出 哲之

プロジェクトリーダー
伊原 忠人



三菱ふそうの大型トラック「Super Great(スーパーグレート)」が7年ぶりにフルモデルチェンジ。果たしてプロジェクトはどんなふうに進んだのか。刷新されたエンジンやデザイン、安全装置の実装に至る背景やそこに込められた想いを、開発の鍵を握る4人の担当者が語りあった。

◆ 新型に至るまでの、スーパーグレートの系譜

1983年 ザ・グレート 発表		それまでの大型トラック「Fシリーズ」を一新し、「ザ・グレート」と命名。現在の原型が出来上がる。
1996年 初代スーパー グレート発表		長期排出ガス規制への適合を経て、環境に優しくなおかつより力強く物流を支える存在にと期待を込め、「スーパーグレート」と命名された。
2017年 二代目スーパー グレート発表		最初のフルモデルチェンジを敢行。新開発のエンジンとAMTを全面展開し、先進安全支援機能などを投入して生まれ変わった。

内容を、社長を含めたトップマネジメントに報告し、マイルストーンごとに承認を得てクルマづくりを進めるとするのが私の役割でした。三島 トラックは部品点数が多くて、シャシ、キャビン、タイヤ、私がかかったエンジン、最近ではE/Eもあり、想定外のことがある。解決のための調整は大変そうだと、はた

で見えて感じていました。

伊原 今回携わった社内関係者の数は、少なく見積もっても3桁に達します。コミュニケーションをとるのも大変でしたが、みんながきちんとやってくれたので、私は一歩先を意識しながら、違った視点で仕事が進められました。

土出 専門外のことはなかなか理解することは難しいのですが、すごいことをやられているんだなという感じは感じていて、足を引っ張らないようにしなくてはと思っていました。

デザイン

Design

「ふそうらしさ」を追求
縦基調から横基調へ

デザインで意識されたのはどんなところですか？

土出 伊原さんも話された、燃費

の改善、法規対応が課題として

あったので、「風流れ」の良さをどうデザインするか、つまり「見た目で燃費が良さそうだな」と感じてもらうことが一つ。また2018年頃から新しいデザインアイデンティティの実施を始めていたので、その二つを踏まえて、どう「ふそうらしさ」を表現するかを考えました。デザイナーがアイデアを

まとめていた「アイデアスケッチ」も入れると、数百を超えるアイデアが出され、そこから使えるようなアイデアをまとめてデザインレビューをやる。そうしたことを繰り返して、関連部門の方やマネジメントとも揉んでいき方向性が決まったら、今回は実寸の1/4でしたが、スケールモデルを作りデザインを決めていきました。最終的に決まるまでに3年くらいはかかりましたね。

そのデザインが会社の顔としてふさわしいか、ちゃんと作れるものかなどを考えていくですね。

土出 デザイナーの技量や経験にも

よりますが、経験が長いデザ



アイデアレベルのスケッチに始まり、その後このような縮小サイズのスケールモデルを実際にして比較・検討しながらデザイン制作は進んでいく。

富田 聡
安全性能・走行性担当



三島 祐一郎
環境・経済性担当



デザイン部プロダクションデザイン担当。2001年の入社以来、大中小トラックのエクステリア・インテリアデザイン開発に従事。メルセデス・ベンツトラックのプロジェクトにも参画。



開発本部 ソフトウェアエレクトロニクス部 先進運転支援検証担当。1994年より車両実験部に所属して車両評価を行い、ブレーキ性能評価部門を経て2017年より現業務に従事。



ナーはある程度現実的なものに落とせませんが、発展性がなくなるリスクがあります。一方で、経験のない若手からは、実現は難しいかもしれないけれど、「これすごいね」というものが出てくることもあります。そこで、若い人材とベテランを組ませてバランスを取るようにしていました。

三島 私は2017年モデルのマツシブで力強い感じが好きでした。今回のモデルは「シンプルにまとめてきたな」という気がして、かわいいなというのが第一印象でした。

伊原 デザインを検討している「秘密のエリア」があるので、私の場合、何度も見に行つて、その度にデザインが進化していった。最終案ではものすごく満足がいくものに仕上げていただいたなど。

土出 大型トラックは、縦基調で大きく見えるデザインが、ここ10年、15年続くトレンドなんですけど、ちょっと違うところを表現したくて、横基調のデザインにしました。弱々しく見える、背が低く見えるなどの意見は確かにありました。

しかし、この先またお客さまに長い間使っていただくことを考えたときに、果たして同じでいいのかと思ひ、横基調にしたのです。デザインのトレンドから外れたものへの抵抗は、結構あったんですよ。

—— **キャブ内のデザインや、快適性も大きな特長ですね。**

土出 一番こだわったのは新たに作ったスーパーハイルーフのキャブ内空間のしつらえです。大型トラックは高価なもので、いわゆる欧州の高級な乗用車と金額的には変わりません。お客さまにはそういうクルマに乗られている方も多いので、



立位で着替えができ、飛行機の客席をイメージさせる収納を備えた、贅沢な居住空間。エクステリアだけでなくインテリアにも土出のこだわりが光る。

環境・経済性

Environment・Economical

課題達成のため
良いエンジンを作る

—— **今回の開発での命題はどんなものでしたか？**

三島 新たな大型車の燃費基準を達成するための、良いエンジンを作るということでした。NOx等の排出量は2017年モデルと同じレベルのものを要求されていて、燃費をよくする分、NOx等の排出量の数値は上がるのでそのバランスをどう取るか。また、エンジン

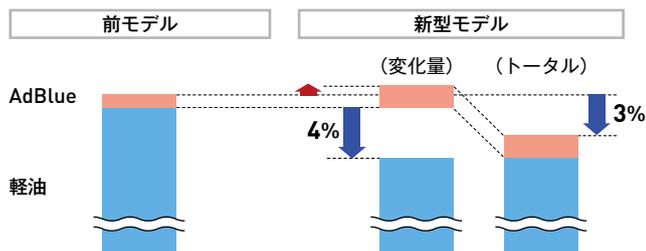
期待に応えられるよう、飛行機の客席にある収納のようなリッチな感じもデザインに取り入れられました。

三島 土出さんの話を聞いて、「横基調」が「かわいい」の原因か！と、腑に落ちました。

伊原 ジャパンモビリティショーでも目立っていましたね。

富田 展示されていた深い赤色の新型スーパーグレートはグリラのブラックベルトとも調和して引き締まった感じがしました。

◆ランニングコスト改善ターゲット



新開発の12.8Lエンジンにより、AdBlueの消費量は上がったものの、軽油で4%の燃費改善を達成し、トータルのランニングコストとしては3%の改善を達成した。

—— **課題をクリアできた背景にはどのようなことがありましたか？**

三島 エンジンの改良に加え、スーパーハイルーフの採用による空力特性の改良やトランスミッションの改良など、外からのサポートを得られたことが大きかったですね。また、新たに開発した

ジンへの信頼性も求められていました。エンジンの燃費、排出ガスを改善する技術はほぼ出尽くしているため、地道にひとつひとつの部品の試験を繰り返しながら、コンマ何パーセントの燃費改善を積み重ねていきました。

商品・経営戦略本部 新
型スーパーグレートブ
ロジェクトリーダー。
2006年までエンジン開
発に携わり、その後転属
して大型トラックの商品
プロジェクトを担当
し、現在に至る。



パワートレイン開発本
部 FUSO エンジン部 大
型エンジン設計担当マ
ネージャー。2015年ま
でエンジン実験に携わ
り、その後ATS設計を経
験。2018年より現業務
に従事。

6R30(総排気量12・8L)という
エンジンも要因の一つです。実は
2017年モデルで、それまで総
排気量が12・8Lだったものを、
ダウンサイジングで燃費や効率を
良くするために10・7Lにしたの
ですが、今回12・8Lに戻したの
です。2017年モデルは燃費や
効率が良くなったものの、パワ
ーやトルク感が失われたというこ
ろもありました。排気量の大きな
エンジンに戻したことで、トルク
にも余裕ができ、騒音も軽減され
ドライバビリティが向上し、ドラ
イバーさんの疲労軽減にもつな
がりました。試乗会では運転が楽だ
というお話をいただいています。
また、エンジン単体で、おおよそ
4%の燃費改善も実現し新たな燃
費基準をクリアしました。



キャブ本体の下に格納されている
12.8Lエンジンのイメージ図。



フリクションロスの低減、
低燃費キャリブレーション
とターボチャージャの最適
化により低燃費を実現した
「12.8Lエンジン」。

伊原 私もエンジンの開発に携
わってきたので、エンジンには思
い入れがあります。トラックで一
番大切なことは、ドライバーさん
が疲れることなく、最後まで集中
力を持って運転できるということ
です。今回の開発では、三島さん
も話したトルクの余裕がほしいと
考えていました。今回のスーパ
グレートでもエンジンの果たす役
割は大きかったですね。

富田 12・8Lエンジンはうれし
い展開だと思いました。

——完成したクルマを見たときの
感想はいかがでしたか？

三島 本当に血のにじむような努
力をしてきましたが、ジャパンモビ
リティショーで展示されたトラッ
クを見て、「これは私の子だな」と
思いました(笑)。最初の試作車で
エンジンがかかった瞬間もエンジ
ニアとして一番感動するところ。
いつも「トラックのお仕事は大事。

あなたが通販で買う商品は、私が
作ったエンジンが運んでいるんだ
よ」と、あらゆる人に話しています。
土出 完成車を見たとき、やっと
ここまで来たかと思いました。三
島さんが言うように自分の子ども
みたいなものですからね。

伊原 1台目の試作車ができた
とき、コロナ禍ではありましたがメ
ンバー全員に集合をかけた
(笑)。みんなで感動を分かちあ
ったことを覚えています。

安全性・走行性

Safety・Drivability

システムの支援で
より安全な運行を実現

——今回の開発で担当された業務
を教えてください。

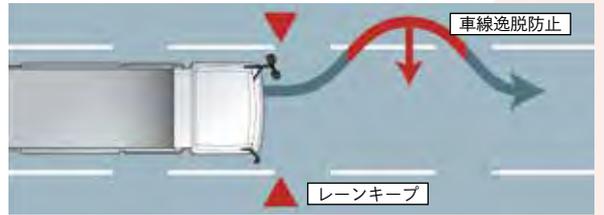
富田 アクティブ・ブレーキ・ア
シスト(ABA6)やアクティブ・
サイドガード・アシスト(ASG
A2・0)などの先進運転支援装
置の実車試験を担当しました。こ
れらは基本的にタイムラットラッ
クグループ共通で使用されるよう
に開発されているのですが、日

——今回の開発で特筆すべき機能
や、思い入れのある性能はありま
すか？

富田 運転支援機能の要となるセ
ンサーや制御用ECUはすべて新
世代品で、カタログ的な派手さは
ありませんが、対象物の検知性や
各機能の制御内容については改良
が図られています。個人的にはア

本市場での使用のために、どう機
能や性能を確保するかに苦労しま
した。

——こだわったポイントについて
教えてください。



富田が自信をのぞかせた「アクティブ・ドライブ・アシスト」の機能イメージ。車線区分線の検知性を向上させ、レーンキープ機能がさらに安定した。
※上写真・図はあくまでイメージです。

クティブ・ドライブ・アシスト(A DA)のレーンキープ機能の安定性と車線区分線の検知性について、開発初期の段階から日本市場特有のダブルレーンマーキング、トリプルレーンマーキングと呼ばれる本来の車線区分線の内側に追加されるマーキングがある区間での試験データをグローバルチームに提供し磨きをかけることができたと考えています。

土出 ドライバー不足で、新たなドライバーに加わっていただくことが必要ないま、ふそうの安全性が他社に先んじているというのは社会的な責任を果たしているのだろうかと考えています。

化の狙いはシステムに頼って楽に快適に運転できることではなく、システムの支援によってできた余裕を周辺の交通状況の確認に使っていただき、より安全な運行を実現することなんです。

伊原 富田さんは機能について理解が深く、まるで先生のようにわかりやすく説明してくれるんですよ。

富田 伊原さんとは開発の初期段階からさまざまな場面で関わる機会がありました。開発が進むにつれて、まるでエンジニアと話をしているのかのような錯覚を抱くくらい技術的に細かい部分まで理解されていたのが印象的で、非常

三島 クルマのシステムも複雑になってきているので、評価する富田さんも大変ではないでしょうか。

富田 どんなに運転支援機能が進化したとしても、安全な運行に対する責任はハンドルを握りドライバーを踏むドライバーさんにあることは変わらないと考えています。

運転支援機能の進

に仕事が進めやすかったです。

◆ ◆

新型スーパーグレートの開発には、総勢100名を超えるメンバーが関わったが、それぞれの担当者の話からは課題解決のための多大なる努力の跡がうかがえた。成功の背景には、タイムラグの大きい変化もあるようだ。考えたことを遠慮なく話す「スピークアップ」や、リスクがあればフラグを上げるという「レイズフラグ」

の定着で、問題があれば議論を積み重ねていくことが会社のカルチャーになったというのだ。「ドライバーが疲れることなく、最後まで集中力を持って運転できることが一番大切」と言う伊原。彼をはじめ、開発者たちが目指した新型スーパーグレートは、安全法規や燃費基準に適合するだけではない、その一步先を行くトラック”。ドライバーへの想いをもとに、プロジェクトメンバーの熱意とコミュニケーションが生んだ、三菱ふそうのフラッグシップから輸送ビジネスの未来が始まる。



新型スーパーグレートのプロジェクトメンバー。リーダーの伊原をはじめ、モジュールチームのリーダーや、開発、生産、サプライアマネージメント、コスト技術、財務、購買など、各職制から任命された代表が集まり、商品開発や生産準備を進めてきた。

未来へ、
はこぶ人。

interview

タレント
武藤敬司さん

大切なものを大切な人のもとに、はこぶ。私たちがトラックに込めている想いと同じように、自らの経験や想いを、未来へ伝えようとしている人がいます。長きにわたりマット界を牽引し、2023年に引退された武藤敬司さんに現役時代や引退後の生活、今後の展望からプロレスの未来まで、さまざまなお話を伺いました。



プロレスは芸術であり 自分の試合は作品。 優劣はつけたくない

——39年間の現役生活に幕を下ろされた今、生活スタイルも一変されたのではないですか？

武藤敬司さん(以下、武藤) そうでもないんですよ。引退してから一日のルーティンを変えていない。朝5時に起きて9時からトレーニングして。おいしいものを食べて、晩酌したら夜10時過ぎには布団に入っちゃいますね。

——リングに立つことがなくなっただ今、モチベーションの維持はどのようにされているのですか？

武藤 オレ、すごくケチなんですよ。貯金と一緒に、筋肉もせっかくな十年もかけて積み上げてきたのに、失うのが嫌だからちゃんと維持できている。服もいっぱいあるのに、痩せて着られなくなっちゃ

ったらもつたないでしょう(笑)。

——かつて「プロレスとはゴールのないマラソン」とおっしゃっていましたが、ケガがなかったら間違いなく今でも現役でしたよね。

武藤 だったと思います。プロレスって肉体だけではなく、センスが占める割合も大きいから。だって2023年のプロレス大賞、ベストバウトはグレート・ムタ対中邑真輔ですよ。プロレスの試合って年間数千試合あるけど、その中で1カ月後に引退を控えた60歳のレスラーの試合が選ばれるんだから。——現役時代、一番印象に残っている試合を選ぶとすれば？

武藤 オレはプロレスを「芸術」、自分の試合を「作品」と捉えているので、優劣をつけたくないんです。お客さんには分からなかったと思うけど、熱を出しながら戦ったこともあるし。誰にも見向きもされなかったけど自分では最高の試合もあるからね。——全日本プロレス時代などでは

代表も経験されました。選手をしなごらの経営は大変でしたか？

武藤 巡業があるからバスが必要なんです。オレが新日本プロレスに入団した80年〜90年代は景気が良

くて、新幹線で行けるところまで行って、そこから現地まではバスみたいな感じだった。でも今は、どの団体も大阪だろうが九州だろうが最初からバス。でも、バスって高いんだよ。特にゆつたりと座れるような大きなバスだとね。

——選手だけでなく、機材を運ぶのも大変ですよ。

武藤 リングやグッズを運ぶトラックも、それぞれ必要だからね。それにも、ものすごく経費がかかる。オレが全日本の代表になった時期(2002年)は、とにかくお金がなかったから、リングを組



み立てたりする作業もレスラーが自分たちでやっていましたよ。

——80年代の全盛期とはまったく違う環境ですね。

武藤 そう。新日本と全日本の試合を夕方やゴールデンタイムに民放が中継していたころは、それなりの放映権料がもらえていた。でも、オレが新日本から移籍したころの全日本は、もう民放がつかなくなつて。そうなるとやっぱ集客、きめ細かいビジネスしかない。——地上波の放映権料は段違いですものね。

武藤 そんな中でアパレルとか芸

2023年2月21日に、東京ドームで開催された引退試合

©プロレスリング・ノア

未来へ、
はこぶ人。

interview

”プロレスは肉体だけでなくセンスが占める割合も大きい。
60歳の試合が年間ベストバウトに選ばれるんだからね



Keiji Muto

1962年12月23日生まれ、山梨県富士吉田市出身。1984年、新日本プロレスへ入門。その後、全日本プロレス、WRESTLE-1、プロレスリング・ノアとさまざまな団体で活躍。2023年2月21日のプロレスリング・ノア東京ドーム大会 (vs内藤哲也) をもって引退した。

日本の熱狂を世界へ プロレスはこれから 良い時代を迎える！

人とかアイドルとか、いろいろな業界とコラボしてね。知恵を絞って、いろいろなことを試しました。——さまざまなメディアとプロレスを、ジャンルを超えて武藤さんがつないでいったんですね。
武藤 たくさんの人たちに助けてもらいながらね。失敗もたくさんしたけど、そのときに人材育成も含めて普通のレスラーが考えなくてもいいようなことをこなしてきた、それがだんだん大きく育っていったって感じですね。

——引退試合のあった昨年はあわただしい年だったと思いますが、年が明けて、普通のおじさんになった今、プロレス界をどんなふうに見ているのでしょうか？
武藤 少し距離を置いて俯瞰で見られるようになってきたのかなって部分はあります。「別にオレがやるわけじゃないし」っていうね(笑)。去年までだったら、解説するときは誰に対してもズバズバ言っていた。そいつが間違っていたら自分がリングで証明すればいい

って感じだね。でも今は「ここは言わないでおこう」って部分も増えました。そこは現役のレスラーたちを尊重して。今の立場でズバズバ言うだけだと、単なる揚げ足取りになっちゃうから。

——ABEMAのプロレスアンバサダーも務められています。プロレス界の未来をどのように予測されていますか？

武藤 これからが最高でしょう。良い時代になりますよ。配信が主流になるから完全に実力次第。しかもワールドワイド。WWE(アメリカのプロレス団体)のような「デイス・イズ・アメリカ」のプロレスに対して、どのようなものを日本の団体が見せていくのか、しっかりと競い合ってほしいですね。

——ご自身の今後の展望は？

武藤 なんにも考えていないですね。今はプロレスをやり続けてきた体に対して恩返しをしている最中。トレーニングも常に考えながら、悩みながらやっている。ケガに関しては完治するかしないかの問題ではないし、無理すると痛みも出るしね。こうして取材を受けたり、解説をしたり、なんだかんだと忙しい。日々、「いい人生を送っているな」と感じています。

——最後に、ドライバーたちにメ

ッセージをお願いします。

武藤 山梨の実家が造園業をやっていたんですよ。免許を取ったばかりの若いころって一番車に乗りたい時期なんだけど、乗用車は貸してくれないの。でも、仕事用の古いトラックだったら少しくらいぶつけても頑丈だし、文句を言わない。だからオレの最初の愛車は47のトラックで、オレもトラックドライバーだったんです。大変な仕事で人材不足と聞いているし、貴重な存在だよ。自分の仕事に自信をもって、とにかく安全運転で、事故のないようにしてほしいなと思っています。

Present!!

武藤敬司さんの
サイン色紙を
3名様にプレゼント

応募方法はP.19をチェック!



今の時代にふさわしい乗り心地がここに

New **Canter** デビュー! **安全性能がグレードアップ**

新発売された Canter は 2 つの大きな変化をもたらしました。一つは「快適な操作性」で、視認性に優れた液晶メーターや操作しやすいステアリングスイッチ、ナビやラジオの操作がタッチパネルで行えるセンターディスプレイ（オプション設定）を装備。14年ぶりにインテリアのリニューアルを行い、これらの装備を含めシックで統一感のある洗練されたスタイルにまとめ、改めて運転時に楽しさと安ら

ぎを醸成します。二つめは「先進的な安全性能」。巻き込み防止機能の「アクティブ・サイドガード・アシスト1.0」をはじめ、衝突を未然に防ぐための安全性能を満載し、事故のリスクを低減。自動でロービーム・ハイビームを切り替える機能の標準搭載により常にクリアな視界を保持するほか、デイトタイムランニングライトも標準搭載し、周りの車からの視認性もアップ。より安全性が高まりました。

快適な操作性が生み出す極上の乗り心地



“機能美”を追求したモダンなコックピットが誕生。運転のしやすさもまた安全性能のひとつと捉え、情報が見やすい10インチのフル液晶メーター、操作しやすいステアリングスイッチなどを搭載。運転時の操作性・快適性にこだわった。

①各種操作やメニュー選択が手で行えるステアリングスイッチ。
②変速ショックのないスムーズで力強い走りを実現するデュアルクラッチ式AMT。運転時の疲労軽減に貢献する。

③標準装備の「アクティブ・ブレーキ・アシスト5」は、前方の走行車両や歩行者を検知してブレーキを自動で作動させ、衝突を回避。④顔認識カメラがドライバーの脇見やまぶたの動きを感知。注意力の低下を見抜き、警告する。



“人”を守るための安全性能を装備



「アクティブ・サイドガード・アシスト1.0」(*)により、左折時や左車線への車線変更時に障害物を検知。警報を鳴らして巻き込み事故のリスクを低減する。また2024年5月より施行される後退時車両直後確認装置の義務化に対応し、リヤビューカメラを装備。後方の映像をルームミラー部のモニターに表示して後退時の事故のリスク低減に寄与する。

※デュアルクラッチ式AMT「DUONIC®2.0」車のみを設定。

三菱ふそうからのお願い

いつまでも安心してお使いいただくために

エレメント類の定期的な点検や交換をしましょう

車両には、オイルやエンジンの性能をキープするため、いろいろなエレメントが使用されています。不燃物やホコリなどを除去・分離するエレメントは、トラブルの原因や燃費改善にもつながる重要な部品ですので、必ず定期交換を行ってください。

PCVフィルターの定期交換を / 「トラブルを防いで安心をチャージ」

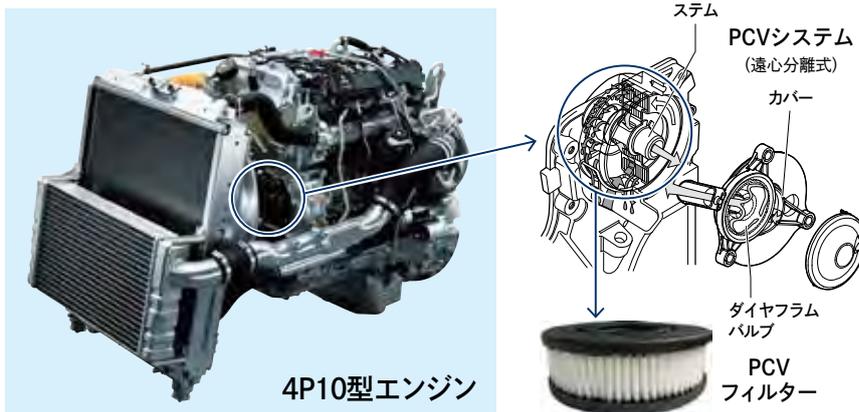
PCVフィルターは点検や整備等で詰まりが発見された場合、その都度の交換を実施していただいておりますが、断続的な詰まりや過度な詰まりが発生したまま使用を続けると、思わぬエンジントラブルに至るおそれがあるため、当該部品の定期交換をお願いします。詳細につきましては、最寄りの三菱ふそうサービス工場にお問い合わせください。

PCV = Positive Crankcase Ventilation

PCVシステム概要

4P10型エンジンには、クランクケース内の燃焼ガスを吸気系に循環させる機構として、遠心分離式のPCVシステムを搭載しています。

PCVシステムには、燃焼ガスに混合されているオイルミストを分離する機能もあり、内部にはPCVフィルターが装着されています。



4P10型エンジン

PCV フィルター

PCVフィルター 交換時期	品名	定期交換時期		対象車種
	PCVフィルター	100,000kmごと (ノーマルコンディション)	50,000kmごと (シビアコンディション)	キャンター・ローザ

※長時間のアイドリングや低速走行など低エンジン回転を多用されるお客さまは、50,000kmごとの交換をお願いします。

小型	 キャンター 4P10型エンジン搭載車 ローザ 4P10型エンジン搭載車	エンジンオイル (ふそうエンジンオイルDH-2 使用時)	20,000kmごと シビアコンディション10,000kmごと
		エンジンオイルフィルター	40,000kmまたは1年ごと
		燃料フィルター	40,000kmまたは1年ごと
		エアクリーナーエレメント	40,000kmまたは1年ごと

点検・整備についてご不明点などございましたら、お近くの三菱ふそうサービス工場にお問い合わせください。

FUSO INFORMATION

イベント

「2024年度 三菱ふそうセールス&カスタマーサービスコンテスト」を開催

2024年2月11日に、川崎製作所にて「2024年度三菱ふそうセールス&カスタマーサービスコンテスト」を開催しました。

本コンテストは、1972年に第1回大会を開催。2019年を最後に、新型コロナウイルス感染症の影響により中止していましたが、今回約5年ぶりの開催となりました。お客さま満足度の向上が目的の本コンテスト。各スタッフのスキルアップとモチベーションアップを通し、お客さまに安心を提供するサービス・整備力・提案力の強化を目指しています。

本年度の大会には、全国の三菱ふそう特約販売会社10社と、MFTBC地域販売部門から選抜された計20チーム総勢100名の選手が出場。各チームは特約販売会社、地域販売部門からそれぞれ新車営業1名、パーツ営業1名、サービス3名(フロント1名、メカニック2名)の1チーム5名で構成され、学科と実技の課題に取り組みました。新車営業・パーツ・サービス各部門の個人戦に加え、各部門が協力した「3業連携」によるチーム対抗戦、販売会社対抗戦を行い、日ごろの業務で磨いた技能を披露しました。



会社対抗部門で、神奈川三菱ふそう自動車販売株式会社が優勝しました！

- 第1位 神奈川三菱ふそう自動車販売株式会社
- 第2位 北海道ふそう・東北ふそう・北関東ふそう
(三菱ふそうトラック・バス株式会社)
- 第3位 和歌山三菱ふそう自動車販売株式会社

●各部門の優勝者



新車営業部門：
神奈川三菱ふそう
自動車販売株式会社
菅生 雄義



パーツ部門：
豊橋三菱ふそう
自動車販売株式会社
野田 智代



サービス部門：
神奈川三菱ふそう自動車販売株式会社
山口 一乗(フロント)、平尾 圭介(メカニック)、齋木 裕喜(メカニック)



会社対抗部門、チーム対抗部門：
神奈川三菱ふそう自動車販売株式会社



イベント

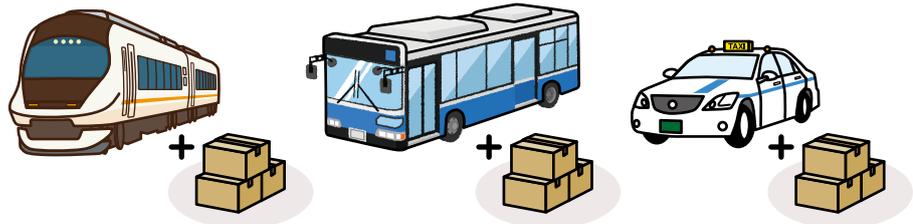
いばらきコープにて 新型「eCanter」出発式を開催

2024年1月26日、つくばみらいセンターにてでんきトラック(三菱ふそう eCanter)の出発式が開催されました。関係者さまのあいさつの後、ドライバーが乗り込み実車での出発式を行いました。



貨客混載

旅客を輸送する鉄道、バス、タクシーなどの空きスペースを活用して、貨物を輸送すること。運送業の生産性向上や、稼働車両削減によるCO₂排出の削減などが期待されている。



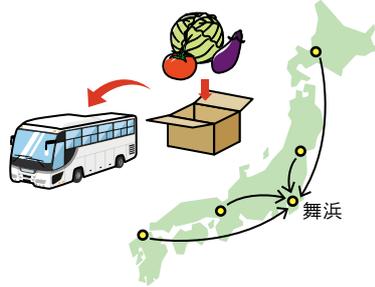
◆事例

JR九州「はやっ!便」



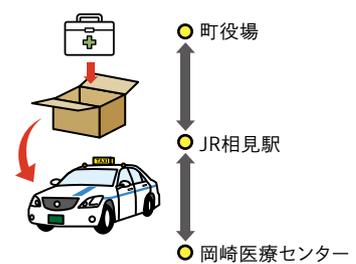
九州新幹線の末活用スペース(旧車内販売用準備室)を活用した、博多⇨熊本⇨鹿児島中央間の荷物輸送サービス。個人も法人も、予約なしで利用することができる。

「産地直送あいのり便」



農産品販売会社が70路線の高速バス等と連携し、産地から仕入れた食材を舞浜にある物流拠点に集積し、首都圏の店舗へ配送。農産品の高付加価値化を実現している。

愛知県幸田町 病院関連物品輸送



地元タクシー会社が、町役場⇨JR相見駅⇨藤田医科大学岡崎医療センターの定期便を運行。乗客の他、病院関連の物品を運び、住民の足と物流の確保につながっている。

かきやくこんさい

【貨客混載】

今さら聞けない

トレンド用語

ビジュアル解説

運

送業界には、深刻なドライバー不足や2024年問題、配送車両削減によるCO₂排出の削減、積載率向上・生産性向上など、多くの課題が横たわっています。そうした問題の解決策の一つとして期待されているのが「貨客混載」です。

貨客混載とは貨物と旅客を同時に輸送することで、主に、旅客を輸送する鉄道・路線バス・タクシーなどで荷物を輸送することを指します。従来、貨物自動車運送事業者による貨物以外の運送、旅客自動車運送事業者による旅客以外の運送は、原則として認められていませんでしたが、2017(平成29)年に国の規制が緩和され、一定条件の下で貨物運送と旅客運送の「掛け持ち」が可能になりました。

これをきっかけにさまざまな形態の貨客混載が、全国各地で実証実験としてスタートしたり、事業化されたりしていきました。中でも過疎地域においては、物流サービス・交通サービスの持続可能性を高める取り組みとして大きな期待を集めています。また、新幹線や特急などを活用した長距離・高速の貨物輸送は、これまでできなかった農水産品等の産地直送を実現し、ビジネス機会の増大、商品価値向上につながっており、旅客列車に貨物を混載させる事例は拡大を続けています。

新幹線による貨物輸送

JR東日本は、2021年10月から新幹線を使った荷物輸送サービス「はこびュン」をスタートさせるなど、貨物輸送に力を入れています。近い将来の新幹線による大量貨物輸送の事業化を視野に、2023年8月には、上越新幹線で荷物専用の臨時列車を運行する実証実験を行いました。

自動車運送事業の規制改革

2017年の規制改革によって可能になったのは、乗合バスによる全国での、そして貸切バス・タクシー・トラックによる過疎地域での貨客混載でした。その後、国はさらなる規制改革を進め、2023年、過疎地域以外でも貸切バス・タクシー・トラック事業者が貨客混載の運送ができるようになりました。

三菱ふそうユーザー Ranking & Voices

三菱ふそうユーザーの皆さまのパーソナルに迫るアンケートを実施。さまざまなご回答の中から編集部がピックアップしてご紹介します。引き続きプレゼント応募フォームからのご回答をお待ちしております。

皆さまの声を
お聞かせください！



2024年01/02号のアンケートテーマ

今年のGW、何をして楽しむ？

今年のGWは家づくりをテーマに動きます！子供の将来が理由です！注文住宅・建売・中古…悩みますね～

岡山県・女性



編集部より

理想のお家ができるといいですね♪

バスツアーであしががフラワーパークへ行きます。藤の花が見頃でとてもオススメです。

神奈川県・女性



編集部より

藤の花、とても綺麗でしょうね…。

嫁さんとバイクツーリングですかね。まだ行き先は決めていません。風を感じるなら海ですかね。

愛知県・男性



編集部より

お二人でツーリング…憧れます！海、とてもいいと思います◎

城廻りをしたいと思います。未だ九州の方には行けていないので、今年は熊本城や唐津城などを訪問したいと考えています。

神奈川県・男性



編集部より

お城巡り、面白そうですね！私のおすめは香川県の丸亀城です。

20年ぶりにバンドでライブをやる予定です。技術は衰えたけど、ハートは燃えてるぜ。

東京都・男性



編集部より

20年ぶりのライブ、胸が高まりますね！最高のライブにしてください！

単身赴任で運行管理者をしていることもあり、普段家族との時間が取れないためどこか旅行に連れていきたいと思っています。まずは勤務地の横浜にある赤レンガ倉庫や中華街を案内する予定です。

群馬県・男性



編集部より

家族とのかけがえのない時間、大切にしてくださいね。

今年は渓流にてBBQです。焚き火もし、淹れたてのコーヒーでも飲みながらゆっくり過ごします。

大阪府・男性



編集部より

とても贅沢な時間…リラックスして楽しんでください！

まとめ

他にも登山やシュノーケリングなど、過ごし方は十人十色。私も参考にさせていただきます(笑)

長距離ドライブで便利だったグッズは何？

USB充電シガーソケット

スマホを常に充電しながら移動できたので、電池残量を気にせずにドライブ出来ました。沢山写真や動画を撮れたので、とても便利でした。

千葉県・男性



編集部より

意外とスマホのバッテリーってすぐ減りますよね！

私は寒がりなのでひざ掛けやブラケットが必需品です。

千葉県・女性



編集部より

この時期でもたまに寒い日ありますよね…お気をつけて！

寝袋と、低周波治療器

毛布よりも、コンパクトになるし暖かい、疲れたときに、肩の辺りにあてると、ほぐれる感じ！

新潟県・男性



編集部より

なるほど、寝袋いいですね！肩こり対策も参考にします。

音楽のサブスクアプリ

好きな音楽を聴くと眠くなりやすかった。

岡山県・男性



編集部より

音楽を聴くと気分も上がりますよね♪

プラズマクラスターイオン発生機

車内のニオイをスピーディーに消臭してくれるから。

愛知県・男性



編集部より

車内にはおいがこもりがちなので、重宝しそうです◎

首や腰に当てるクッション

長距離運転は腰にくるので、クッションを入れたり外したりして体勢を変えながら走ると楽です。

三重県・男性



編集部より

クッションを置くだけでかなり楽になりますよね。

好きな音楽、履き慣れたサンダル、普段は控えるお高めなドリンク、そして食べものを準備して、子供達とシフトゲームをしてドライブを楽しんでいます。

神奈川県・女性



編集部より

そのドライブセット、いいですね！採用させていただきます(笑)

まとめ

「サーモドリンクホルダー」や「アイマスク」、さらには「エアーまくら」といった答えも。皆さまの工夫、大変参考になりました！

📣 次回の募集テーマは…

雨の日は自宅はどう過ごす？

外出が少し面倒になる梅雨の時期。皆さまは自宅で何をして過ごしていますか？ その過ごし方をする理由も併せて教えてください。

ドライブスポットのおすすめは？

景観地や温泉、レジャー施設と、全国にたくさんあるドライブスポット。皆さまのおすすめはどこですか？ おすすめの理由も併せて教えてください。

👉 ご回答いただいた内容は「2024 05/06号」にて掲載の予定です

Present

アンケートにご協力いただいた方に
貴重なサイン色紙やFUSOオリジナルグッズをプレゼント!



武藤敬司さん
サイン色紙

3名様

ブルバックカー
(Canter)

3名様



ブルバックカー
(eCanter)

3名様



eCanterボールペン &
ブロックメモ

8名様



高級タンブラー

4名様



手ぬぐい

5名様

アンケート&応募方法

スマホ&PCから簡単にご回答いただけます

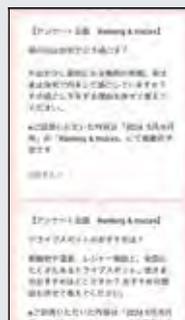


スマートフォンから



PCから

<https://forms.gle/MuxafsCTHAveNDQz6>



プレゼント応募も
同時にOK



回答&応募締切
**2024年
4月30日(火)**

※ご記入いただきました内容は「FUSO magazine」誌面充実のためにのみ利用させていただきます。ご本人の同意なく、個人情報を第三者に開示することはいたしません。個人情報に関するお取り扱いにつきましては、三菱ふそうトラック・バスのホームページをご覧ください。

「令和6年能登半島地震」の被害に対する支援について

2024年1月1日に発生した「令和6年能登半島地震」によって亡くなられた方々に謹んでお悔やみ申し上げるとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。
三菱ふそうトラック・バスは、被災された方々の救援活動と被災地の復旧・復興にお役立ていただくため、日本赤十字社を通じて1,000万円を寄付することを決定いたしました。
被災地の一日も早い復旧を心よりお祈り申し上げます。

「働く」を「楽しむ」にする、
新たな快適性を。



新たな使いやすさを運転席に。

新型 **CANTER** Debut!



トラック・バスのお問い合わせは、三菱ふそう販売店へ



三菱ふそう
公式アカウント



スマホのカメラでQRコードを読み込むだけ！

三菱ふそうトラック・バス株式会社
www.mitsubishi-fuso.com