

# FUSO

magazine

No.76  
2022 01/02  
Jan.Feb.

新世代のEVトラック  
eCanterが行く



02 新CEO カール・デッベン  
「eモビリティへの移行を推進する  
フロントランナーを目指す」

03 Our Philosophy | ユーザーインタビュー  
東京納品代行株式会社

06 キャabinからの風景  
日本百名山／北限を探す

10 スーパーグレードに高度運転支援機能  
12 eMobilityの現在地  
14 進む物流MaaS



# ふそうブランド設立90周年 eモビリティへの移行を推進するフロントランナーを目指す

新年明けましておめでとうございます。新年を迎えるにあたり、三菱ふそうトラック・バス(MFTBC)への変わらぬご愛顧とご支援に対し、心より感謝申し上げます。

2022年、世界がパンデミックを克服し、社会と経済が徐々に安定した状態に戻ることを願ってやみません。私たちは2022年を明るい気持ちでスタートしたいと思っています。ふそうブランドは今年、設立90周年を迎えます。これもひとえに、お客さまがふそうの製品、技術、サービスを信頼し選んでくださっているからこそ到達できたことです。皆さまのご愛顧に深く感謝申し上げます。

自動車業界は現在、CO<sub>2</sub>や汚染物質を排出しないゼロ・エミッション輸送への大転換期を迎えています。MFTBCはこの機運を逃すことなく、いち早く取り組みを進め世界をリードしていきます。中でも、eモビリティへの移行を推進するフロントランナーとなることを目指し、世界中の輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減を進めて参ります。

私たちは2017年に国内初量産型電気トラックeCanterを発表・発売しました。2022年には代替駆動システムを用いた次世代商用車を市場に投入予定です。さらに、2022年にはまったく新しいエコシステムを提供し、お客さまのあらゆるニーズに応えるワンストップ・ソリューションをお届けしたいと考えています。私たちの目標はただ一つです。それは「お客さまに大きな成功を収めていただくために、より快適でより良いクルマをお届けすること」です。

MFTBCは、世界の輸送を担う皆さまのためにまい進して参ります。私たちは2022年、お客さまやパートナーの皆さんと共に、モビリティ・ソリューションに持続可能性と先進技術を取り入れ、イノベーションを起こします。そして、お客さまとビジネスに付加価値を提供していくことをお約束します。

ブランド設立90周年の節目を迎え、皆さまからの信頼をモチベーションと使命として、私たちは力強く歩みを進めて参ります。

今後とも変わらぬご愛顧賜ります様宜しくお願い申し上げます。

カール・デッペン  
三菱ふそうトラック・バス株式会社 代表取締役社長・CEO  
ダイムラー・トラック・アジア(DTA)代表



**FUSO**  
magazine

| NO.76 | 2022 01/02 Jan.Feb.

表紙Photo : eCanter

©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。

企業の社会的使命として「脱炭素」に取り組む

eCanterの積極的導入が、物流を変える



# OUR PHILOSOPHY

—私たちの哲学—

東京納品代行株式会社

千葉県

代表取締役社長 伊藤 裕之

東京納品代行株式会社(本社・千葉県市川市)は、百貨店への納品代行業務を中心に、アパレル製品の輸送を主力としている。就任6年目を迎える同社代表取締役社長伊藤裕之氏は、就任以来業務の拡大を進める一方で、物流を担う企業の社会的使命として、脱炭素・環境負荷の低減に取り組んできた。2019年には、国内初の量産EVトラック「eCanter」を導入、今後5年で20台まで拡充する計画だ。現在の事業の取り組みに加え、脱炭素社会実現に向けた、伊藤社長の熱い想いを伺った。

## OUR PHILOSOPHY

東京納品代行  
株式会社

千葉県



東京納品代行株式会社  
代表取締役社長  
伊藤 裕之



「納品代行」という事業の立ち上げと、これまでの展開についてお聞かせください。

1960年代は、各アパレルメーカーが直接、百貨店様に納入するのが当たり前の人情時代でした。搬入時は混雑し、荷受けにも時間がかかり、周辺道路も渋滞します。1970年、当社の創業者は納品業務を特定の物流会社が一括して代行すればいいのではないかとの発想から事業をスタートしました。以来、「ファッショングループ」をモットーに、服飾雑貨も含め、ファッショングループの商品を中心に納品代行業務を展開しています。

「納品代行」という事業の立ち上げと、これまでの展開についてお聞かせください。

貴社の強みと、今後の展望についてお聞かせください。

大手物流会社センコーと資本・業務提携し、2009年に同社の子会社となつたことで、念願であった大型で機能面の付加価値が高い物流センター構築が可能となりました。

2013年に、「東京ベイ・ファッショングループ」を、さらにその後、「成田ファッショングループステイクスセンターI・II」を開設しました。検品やタグ付けなどのきめ細かい流通加工、行き届いた商品管理を実現したことと、当社の強みの一つであるインポートブランドのお客様から確かな信頼を得てています。こうした取り組みは、もちろんインポートブランドのお客様に限つたことではありません。荷主様から百貨店様、売り場へ至るまで一貫物流を実現。商品集荷から伝票・値札の発行、検品作業、納品等あらゆる納品代行業務に対応しています。

近年顕著になっているのは、百貨店様市場の縮小傾向です。私たちにとって逆風と言つてもよい状況ですが、一方で急速に市場規模を拡大しているのがインターネットを利用した小売ビジネス(EC)です。私

貴社の「脱炭素」の取り組みは、  
今の時代を生きる企業の使命

貴社の「脱炭素」の取り組みを教えてください。

私たちには、CO<sub>2</sub>削減、さらには脱炭素社会の実現は、今の時代を生きる企業の使命と

たちは、拡大するEC需要に積極的に対応していくことを機に、アミューズメント業界に進出し、アパレルと並ぶ事業の第二の柱に育てていきたいと考えています。



同社が導入しているeCanterの前で、伊藤裕之代表取締役社長(左)と清澤秀一執行役員・人事総務部長

考えています。特に物流企業の場合、ディーゼルエンジンが中心のトラック走行自体が環境に影響を与えていることは、まぎれもない事実です。したがって、私たちはいかに環境負荷を低減するかを喫緊の課題として取り組んできました。省燃費運行拠点の集約、車両の大型化、モーダルシ



2019年から走る2台のeCanter。ドライバーからの信頼も厚い。

フトの活用等々の取り組みを推進する中で、欧州のあるインポートブランドの担当者様から「納品にEVを使って欲しい」という声が上がったのです。環境問題に敏感な欧州企業ならではの提案と感じるところも、私たち自身、脱炭素に向けた新たな取り組みの必要性を検討していた時期であり、その提案を実現したいと考えました。

ちょうど同じ頃、三菱ふそうがEVトラック「eCanter」を市場に投入。興味を惹かれる中、三菱ふそうから採用に向けた提案があり、2019年に2台、2021年12月に1台の計3台を導入しました。

**EVトラックの積極採用で持続可能な社会の実現に貢献していきたい**

採用していただいた「eCanter」のご感想、ご要望をお聞かせください。

初めて試乗したときは良く覚えていました。EVとは思えない加速、圧倒的な静音性能には驚きました。当社のドライバーも驚きをもつてeCanterを迎える機会を接している配車係兼ドライ

バーの伊藤圭太の言葉を紹介します。「eCanterは普通乗用車を運転する感覚とほとんど変わりありません。EVは静音性が高いと言いますが、私の感覚ではまったく音がしないと言えるほど。しかも低振動ですから乗り心地が良く、長時間運転してもさほど疲れません。荷物を積んだ状態でも発進や停止にまったく影響がないことも驚きです。納品先のお客様もその静かさに驚かれています。また、納品でトラックをバッゲヤードに付ける際、排ガスがないことも喜ばれています。あえて難点を指摘すれば、静かすぎるため、歩行者がトラックの接近に気付かないこと。安全性への懸念が若干あります。その点も、音を出す機



同社はハンガー輸送の先駆者。スマーズな納品がCO2削減につながっている。

取り組んでくれています。会社には、一層EVを増やして欲しいと思っています」他のドライバーからも「eCanter」の高い評価を聞いていますが、期待を込めて要望を言えば、走行距離を伸ばして欲しい。現在は一度の充電で走ることができる走行距離を実現して欲しい。加えて、現在は3トン車のみのラインナップですが、4トン車以上の大型EVの登場にも期待しています。私たちは今後5年で、EVトラックを拡充する計画であり、さらに将来は全車EV化も視野に入れていく必要があると考えています。EVトラックの採用を積極的に進めることで、持続可能な社会の実現に貢献していきたいと思っています。

## COMPANY DATA



### 東京納品代行株式会社

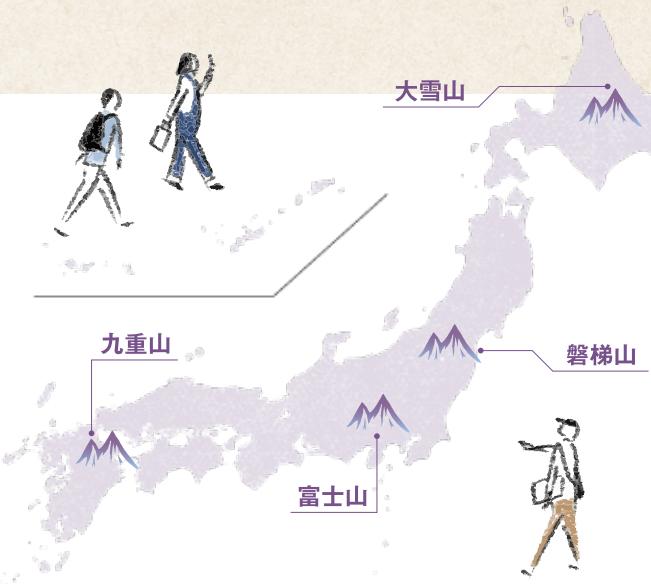
代表取締役社長：伊藤裕之／創業：昭和45年2月  
社員数：2050名／保有車両数：135台

業界のトップとして「ファッションを心で運ぶ」をモットーに、革新的な物流サービスを通じてお客様のニーズに的確に対応。より豊かで快適な社会づくりに貢献している。

キャビンからの風景

# 日本百名山を見に行く

トラックの運転席(キャビン)から眺める景色は、運転中の楽しみの一つ。思いがけず美しい風景と出会い、運転の疲れが癒された…という経験をした方も多いのでは? 今回は作家で登山家の深田久弥が「日本百名山」に選んだ山々の中から、特に名高い4座をピックアップ。各山やその周辺エリアに関する豆知識とともに紹介します。



世界遺産にもなった日本一の山



## 静岡県・山梨県 ふじさん 富士山

ドライバーにも人気の日本一の山・富士山(標高3776m)。約10万年前に誕生し、噴火を繰り返して今の大姿になった靈峰は、日本の象徴として海外でも広く知られ、2013年には世界文化遺産に登録されました。車窓から見える富士山はドライバーにとっては何よりの癒しの存在だとか。おすすめは、静岡県の新東名高速「新清水IC」近くの薩埵(さった)峠展望台からの景観。JR東海道本線・新東名高速・国道1号の立体交差と駿河湾越しに富士の雄姿を望む絶景スポットです。歌川広重の浮世絵そのままの見事な眺めを楽しむことができます。

## TOPICS

富士五湖周辺では、冬になると富士山頂付近に朝日が昇る瞬間と夕日が沈む瞬間に、太陽と富士山が重なってダイヤモンドのように輝く「ダイヤモンド富士」が見られます。条件によっては東京周辺からも神秘的な光景が楽しめます。



ダイヤモンド富士と東京ゲートブリッジ

北海道の最高峰を堪能

## 車窓からの雄大な山岳風景



福島県

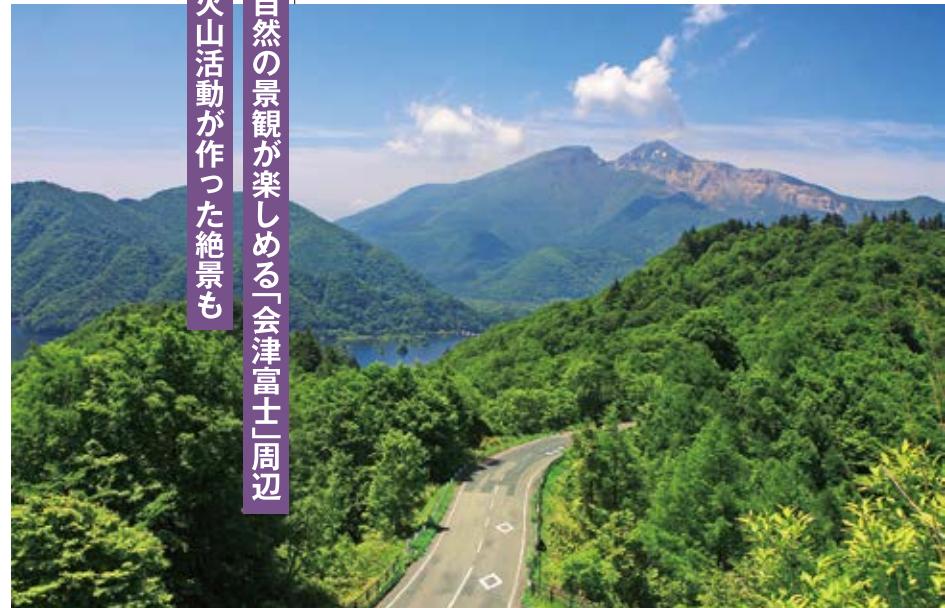
## 磐梯山

「会津富士」の別名を持つ磐梯山(1816m)は活火山。1888年の大爆発で誕生した裏磐梯エリアには湖沼や高原が点在、高い人気を誇っています。山麓には3本の観光道路(磐梯吾妻スカイライン・磐梯吾妻レークライン・磐梯山ゴールドライン)が整備され、車窓から国内屈指の景観を楽しめます。冬季は通行止めになるのでご注意を。

### TOPICS

磐梯山麓の大塩裏磐梯温泉では、古くから温泉水を煮詰めて作る「会津山塩」が生産されています。海の塩に比べてミネラルを多く含む山塩は、まろやかな味わいが人気の秘密。道の駅裏磐梯や裏磐梯物産館などで購入できます。

自然の景観が楽しめる「会津富士」周辺  
火山活動が作った絶景も



大分県

## 九重山

九重“夢”大吊橋からの  
圧巻の景観



大分県

## 九重山

九重山は九州最高峰の中岳(1791m)を含む山々の総称です。山間を縫うように走る「やまなみハイウェイ」からの景観は圧巻。歩道専用の吊り橋としては日本一の高さ(173m)を誇る「九重“夢”大吊橋」は、高所恐怖症の方は要注意の人気スポットに。橋からは日本の滝100選の1つ「震動の滝」なども望むことができる「天空の散歩道」です。

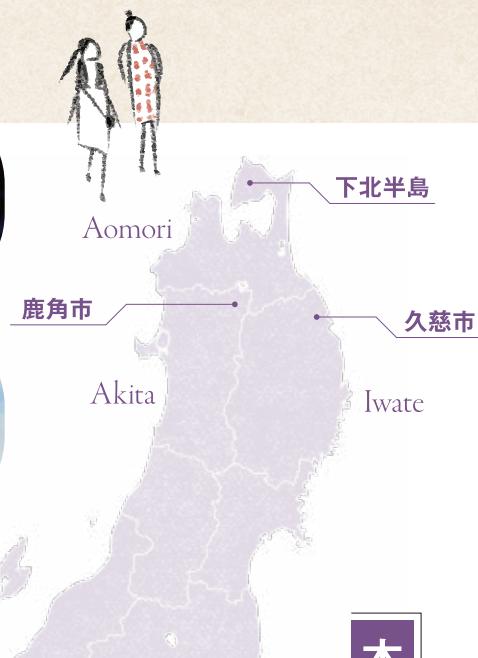
### TOPICS

大分県は温泉の湧出量(29万4646リットル/分)・源泉総数(5088か所)ともに日本一の「温泉県」。九重山麓にある宝泉寺温泉や筋湯温泉では、毎年2月と3月に「おもてなし冬花火」が打ち上げられ、冬の風物詩として親しまれています。

キャビンからの風景

# 北限を探す

日本の最南端沖ノ鳥島(東京都)から、最北端の択捉島(北海道)までの直線距離は約2800km。南北に長い日本列島は、地域によって風土や人々の暮らしづくりに大きな違いがみられます。その違いを楽しむのも、旅の醍醐味の一つ。今回は「北限」をテーマに、東北の魅力的な3スポットを巡る旅に出かけましょう。



## 青森県 下北半島

津軽海峡に面する本州最北端の下北半島は、ニホンザルの生息北限地として知られています。ヒト以外では世界最北の地に暮らす靈長類であることから「北限のサル」と呼ばれ、1970年には国の天然記念物にも指定されました。北限のサルは近年増加傾向にあり、主な生息地であるむつ市の国道338号・通称海峡ラインを走れば、かなりの確率でサルの姿が見られます。ただし、驚いたサルに攻撃されるおそれがあるので不用意に車から降りたり近づいたりしないようご注意を。

### 耳より インフォ

下北半島は、ツキノワグマ、ニホンカモシカといった野生動物の生息北限地としても知られています。

「北限のサル」は本州最北端の下北半島に。



尻屋崎(しりやざき)灯台：下北半島北東端の東北最古の灯台。休止中の参観再開に向け準備中。



大間崎(おおまざき)：本州最北端の地。津軽海峡を挟んで17.5km先に函館市汐首岬を望む。



寒立馬(かんだちめ)：寒気に耐える農用馬。尻屋崎(しりやざき)灯台周辺では放牧されている。



北限の桃や、きりたんぽで知られる食材の宝庫



果物の栽培の盛んな地域  
北限の桃をはじめ、

## 秋田県 かづのし 鹿角市

秋田県北東端、青森・秋田県境にある鹿角(かづの)市は、寒暖差の大きい気候を利用した果樹栽培が盛んな地域です。中でも1994年頃から栽培が始まった桃は主要産地の山梨や福島より出荷の最盛期が2週間遅く、「かづの北限の桃」としてブランド化され、全国に出荷されています。また、鹿角市は秋田の郷土料理「きりたんぽ」発祥の地としても知られ、毎年11月上旬には国道282号線沿いの道の駅かづので市内のきりたんぽ店が一堂に会する「きりたんぽ発祥まつり」が開催されます。

### 耳より インフォ

「かづの北限の桃」のブランド名を名乗れるのは、糖度、色、大きさの基準を満たした桃だけ。



## 岩手県 くじし 久慈市

流行語大賞も受賞した「じぇじぇじぇ」といえば、NHKの朝ドラ「あまちゃん」ですが、このドラマで同時に広く知られるようになったのが口ヶ地となった岩手県久慈(くじ)市小袖海岸の「北限の海女」です。昨年は残念ながら、コロナ禍で中止となりましたが、例年は7月～9月に伝統的な素潜り実演が行われ、ウニやアワビを探る海女たちの見事な技を目の前で見学することができます、採れたてのウニも味わえます。



朝ドラ「あまちゃん」のロケ地にも！ 北限の海女の町

### 耳より インフォ

漁場である磯は、ウニなど、高級食材の宝庫です。素潜り実演は7～9月までの土日祝日に実施予定。



(写真左)平庭(ひらにわ)闘牛:平庭高原で年3回行われる東北唯一の闘牛大会。

(写真右)久慈琥珀博物館:国内最大産地・久慈の琥珀が見られる日本唯一の琥珀専門博物館。



### あまちゃんのメイン ロケ地となつた地

# Super Great info

[開発秘話]  
国内初!\*

## 大型トラック「スーパーグレート」に 「レベル2」の高度運転支援機能を搭載

三菱ふそうは大型トラック「スーパーグレート」に、日本で初めて「レベル2」の高度運転支援機能を搭載した。ドライバーの負担も大きく軽減するという機能の開発の裏側に迫った。

(※)国産トラックにおいて。2021年5月現在時点。三菱ふそうトラック・バス調べ。

### 自動運転のレベルとは

自動運転のレベルは0から5までの6段階に分けられていて、レベル2は、運転の責任はすべてドライバーが負うが、システムが運転操作全般の支援を行うものだ。三菱ふそうがスーパーグレートに搭載した「レベル2」の高度運転支援機能とはどのようなものなのか、開発に携わったメンバーの話を聞いた。

### 三菱ふそうが開発した 自動運転機能

スーパーグレートに搭載した高度運転支援機能・「アクティブ・ドライブアシスト2」は、高精度のレーダーとカメラによる情報を的確に分析し、アクセル、ブレーキの制御と、ステアリング制御による車線維持アシスト機能を加えたものだ。

また、スーパーグレートには、交通事故リスクの減少を図る「アクティブ・ブレーキ・アシスト5（ABA5）段階的衝突被害軽減・回避機能」という機能も搭載されている。衝突の可能性がある場合に警報音によりドライバーに回避措置を促し、二重三重の備えで衝突の回避を図るものだ。

### 開発者が語る、高度運転支援機能とABA5搭載の意義

高度運転支援機能とABA5の開発の背景を、三菱ふそう大型トラック・バス商品プロジェクト部の伊原マネージャーと、開発本部の司茂氏、瀬田氏に、同社の栃木県・喜連川研究所で聞いた。伊原氏によると、大型トラックの事故は追突事故が50%以上を占めるという。「車体が大きく、重いので事故の被害は甚大です」





「こうした事故を減らしたいという思いで開発を進めています」と司茂氏は語る。「現状では最終的に安全を守るのはドライバーです。ドライバーに危険が迫っていることをシステムが知らせて、事故を回避してもらいたいと考えているのです」

## Project Member



[大型トラック・バス商品プロジェクト部マネージャー]  
伊原忠人  
スーパークレートには  
適切な停止が求められます

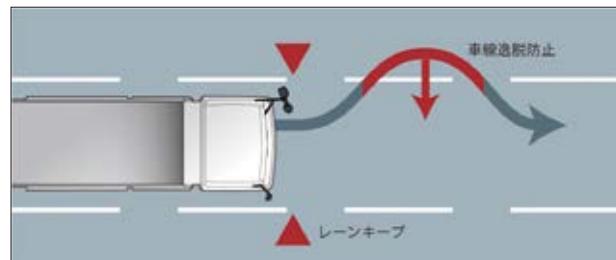


[開発本部 実験統括部  
メカトロニクス開発部]  
司茂弘晃

ドライバーに危険を知らせて  
事故を回避してもらいたい



[開発本部 実験統括部  
メカトロニクス開発部]  
瀬田正和  
カメラに道路の白線を認識して  
もらうことがたいへんでした



高度運転支援機能の開発は、ドライバーの負担の軽減にもつながる。

「高速道路の車線内に車両を維持するためには頻繁なハンドル操作が必要で、ドライバーの疲労が蓄積する原因となります。この機能のサポートで、ドライバーがなるべく疲れないように運転できることが、安全につながります」

(瀬田氏)  
ABA5について瀬田氏は、ドライバーにはシステムが警告によりサポート

## ドライバーのメリット

トしてくれるという安心感があり、緊張からの解放が負担の軽減にも寄与するのではないかと考えている。

「ドライバーの体調が急変した場合でも、異常を検知し緊急停止するというシステムもあります」と司茂氏は話してくれた。

## ABA5の開発で苦労したのは

伊原氏によると、スーパークレートを運転するドライバーからは「ステアリングサポートがスムーズで、安心して運転できる」という評価をいただいています。ユーチャーの声は総じて肯定的で、「乗用車の自動運転機能と比べると、反応がスマート。自身で運転している感じに近い」というコメントや、「渋滞時の疲労軽減が図れる」という意見も。

ドライバーの負担軽減にも大きく貢献していることがわかる。

「スーパークレートは荷室に10トンを超える荷物が積まれているので、たど止まればいいというわけではありません。また障害物の検知も大きな問題で、接近しないと障害物かどうかが判断でききないというケースがあるので、ぎり

## ユーザーは 安心して運転できる

スーパークレートの  
イメージ映像はこちら



# arbonニュートラルの実現に向け、世界的に加速するeMobilityへの対応

イーモビリティ

人の活動により大量に排出されるものが、地球環境に大きな影響を与えていているのです。

2021年10～11月に行われたCOP.26（国連気候変動対策会議）では、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みが議論され、地球の気温上昇を産業革命前の+1.5℃に抑えるための努力を求めることが盛り込んだ「グラスゴー気候協定」が採択されました。

日本政府は2050年までにカーボン

ニュートラル、脱炭素社会の実現を目指とされていますが、

世界各国でも脱炭素社会に向けた動きがますます加速していくものとみられています。

世界中のCO<sub>2</sub>の排出量の約4分の1は自動車など交通手段からと言われています。そのため、電気自動車(EV)や電動トラック(EVトラック)などの利用を意味する「eMobility」の進展は、カーボンニュートラルの実現に向けて大きな役割を果たすものとして期待されています。

大転換と力強い成長を生み出す「チャンス」だと考える企業が多くなっています。また、近年の気候変動に伴う自然災害の発生が企業の存亡に関わる事態となっています。企業への投資を行うESG投資が拡大していることも、企業が重要な経営課題として取り組む要因となっているのです。その中で注目されているのが、自動車や物流業界の動きです。

世界中のCO<sub>2</sub>の排出量の約4分の1は自動車など交通手段からと言われています。そのため、電気自動車(EV)や電動トラック(EVトラック)などの利用を意味する「eMobility」の進展は、カーボンニュートラルの実現に向けて大きな役割を果たすものとして期待されています。



## COP.26でも重要課題に 脱炭素社会へ向けた取り組みが進む

カーボンニュートラルは温暖化の主な原因となるCO<sub>2</sub>やメタン、一酸化窒素といった温室効果ガスの排出量を「全体としてゼロに」するための取り組みです。「全体としてゼロに」とは、温室効果ガスの排出量から森林管理などによる吸収量を差し引いて実質的にゼロにすることを意味するものです。

## カーボンニュートラルへの 挑戦は重要な経営課題に

カーボンニュートラルは温暖化の主な原因となるCO<sub>2</sub>やメタン、一酸化窒素といった温室効果ガスの排出量を「全体としてゼロに」するための取り組みです。「全体としてゼロに」とは、温室効果ガスの排出量から森林管理などによる吸収量を差し引いて実質的にゼロにすることを意味するものです。

脱炭素に向けた取り組みは企業にも強く求められています。

かつては企業の環境問題への取り組みは経済成長の阻害要因として捉えられることが多かったのですが、今では、カーボンニュートラルへの挑戦は、社会経済を大きく変革し、生産性を向上させ、産業構造の



### 01 TOPIC

#### 124か国と1地域が、2050年までの カーボンニュートラル実現を表明

地球の気温上昇を産業革命前の+1.5℃に抑えるためには、2050年近辺までにカーボンニュートラルが必要とされていますが、2021年1月時点での日本を含む世界124か国と1地域が2050年までのカーボンニュートラル実現を表明しています。世界全体のCO<sub>2</sub>排出量のうち、これらの国の排出量が占める割合は約37.7%。2060年までのカーボンニュートラル実現を表明している中国のCO<sub>2</sub>排出量も含めると、全世界の約3分の2を占めることになることから、こうした動きが、世界が抱える気候変動問題の解決に大きな貢献をするものと期待されています。



## 物流業界でも進む eMobilityへの対応

欧州連合（EU）は2035年にガソリン車の販売を事実上禁止する方針を打ち出し、商用車に関しても、2030年までに2019年比で3割削減することを求めています。アメリカではカリフォルニア州が2045年までに全てのトラックをEV化、FCCV（燃料電池車）とする規制を導入しました。日本政府も、eMobilityへの対応を後押しすべく、2020年に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、具体的な実行計画を示しています。車両総重量8t未満の商用車の新車販売で、2030年までに電動車を20～30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料車100%を目指すこと、車両総重量8t以上の大型車について

は、2020年代に5000台の先行導入を目指すことなどが盛り込まれています。現在でも、世界の多くの都市で低公害車のみに立ち入りを許可する地区が設定されるなどの動きがありますが、今後、物流業界でもeMobilityへの対応が進んでいくことは確実です。

## 活躍の舞台広がるeCanter 三菱ふそうの挑戦

物流業界のeMobilityへの対応が世界的に進む中で、三菱ふそうの国内初量産型電気小型トラック「eCanter」は、都市が抱える課題への回答として、CO<sub>2</sub>や汚染物質を排出しないゼロ・エミッション輸送の実現や騒音問題の解決により、特に市街地での深夜・早朝の配達業務に大きく貢献しています。

その特長が評価され、eCanterは2017年の発売以来、日本をはじめ、欧州各国、アメリカ、オーストラリアなど16カ国で稼働していて、累計の納車台数は300台を超えるました。また、累計の走行距離は400万km以上に到達し、高い信頼性も実証されています（2021年11月現在）。

環境問題への対応だけでなく、パワフルな電動モーターによるEVトラックのイメージを大きく変える走りには「こんなに加速がいい車は初めて。ディーゼル車よ



### 02 TOPIC 燃料費の削減だけではない eCanter導入で得られるメリット

eCanterは、従来のディーゼルエンジン車両の燃料費が、同じ走行距離では5割以上の大幅な削減が期待できます。一回の充電後の走行距離は約100km。モーターは、同クラスのディーゼルエンジンをのぐ高出力を発揮し、走り始めた瞬間から発生する力強いトルク（最大トルクは390Nm）は積載状態で発進・停止を繰り返す配達業務をストレスなくこなします。静粛で排出ガスのない走りは、市街地での深夜・早朝稼働のニーズにも應えます。

さらなるメリットとして、eCanterはディーゼル車に比べ部品点数も少ないのでメンテナンスコストも抑えることが可能です。



2022年はどうなる?

# 動き出す物流MaaS

物流業界の慢性的な需要過多・人手不足などの課題を解決するために、経済産業省が「物流MaaS」に取り組んでいます。物流業界ではどんな変化が起じるか

## MaaSとは

まず、MaaSについておさらいをしておきましょう。MaaSは「Mobility As A Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）の略称で、ICTを活用して複数の交通手段のサービスを結び付け、人々をシームレスにつなぐ」とするものです。

最もサービスが進んでいると言われるフィンランドの首都・ヘルシンキではバス、タクシー、自転車シェア、カーシェアなどの異なる移動手段を利用する場合に、検索から予約、利用、支払いまでを完結することができるようになっています。利用者の利便性が高まり、大気汚染や温室効果ガスの抑制といった効果もあり、日本でも実証実験が進んでいます。



しています。

まずは環境への対応です。日本では貨物自動車のCO<sub>2</sub>排出量は運輸部門の4割弱を占めています。

続いての課題は慢性的な需要過多と人手不足です。貨物の小口化や荷主ニーズの多様化で輸送の効率は悪化しています。またトラックドライバーは微減傾向にあり、人手不足も深刻です。

物流のICT化、デジタル化はそれなりに進んではいるものの、各事業者それぞれが個別に進めていて、運行システム間でのデータ連携は進んでいません。

安全で利便性の高い次世代型モビリティ・サービスを構築するCASE(※1)対応は商用車で先行するのではないかと期待されていますが、研究開発費の負担は重く、効率的な投資のためのメーカー間の協調が欠かせません。荷主・運送事業者・車両のデータ連携と物流機能の自動化の合わせ技で最適物流を実現することで、物流業界の抱える課題の解決を目指していくことが、物流MaaSです。

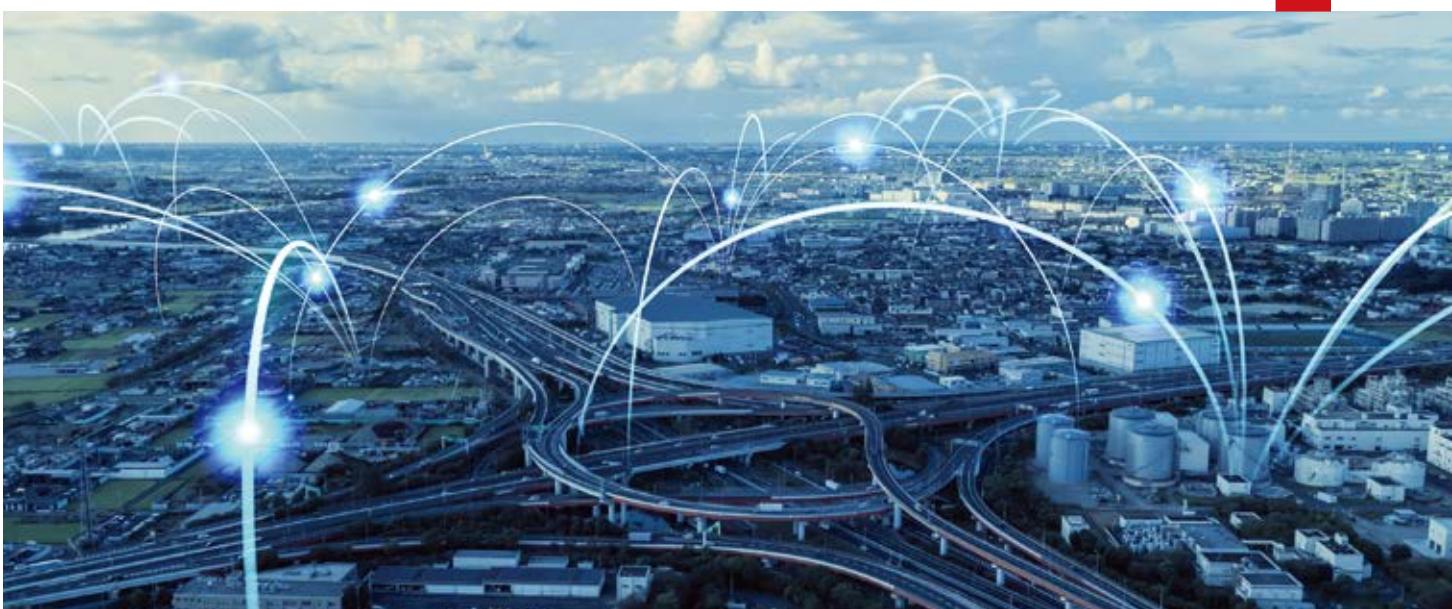
## 課題解決へ経産省が後押しする 物流MaaS

MaaSの進展とともに注目されているのが、経済産業省が後押しする物流分野の新しいモビリティ・サービス「物流MaaS」

物流MaaSが実現を目指すのはどんなことなのでしょうか。

現在、物流業界はいくつかの課題に直面

(※1) CASE=Connected(コネクティッド)車とドライバー、車と車載モバイルなど、自車と他車をネットワークで相互接続する、Autonomous(自動運転)、Shared&Service(シェアリング&サービス)、Electric(電動化)という4つの要素の頭文字を取ったもの。



これまでの物流MaaSの取り組み、そして先進的な実証実験が続く  
経産省が呼びかけた勉強会では、(1)トラックデータ連携の仕組み確立、(2)見える化・混載による輸配効率化、(3)電動商用車活用・エネルギー・マネジメントに係る検証の3点が商用車業界としての取り組みとして取りまとめられました。

現時点ではさらに先進的な実証事業が事業者を公募し行われていて、まだその効果や実現性には明確でない点もありますが今後の取り組みが注目されます。

### 三菱ふそうの取り組み 「ワイス・システムズ」が日本の物流を変える

物流MaaSの進展に関わる大きなニュースとして注目されたのが、三菱ふそうトラック・バス株式会社が、2021年7月に発表したアメリカ Wise Systems 社との業務提携締結です。同社では、AI（人工知能）と機械学習を活用した配送計画ソフトウェアを開発する Wise Systems 社の次世代配送計画システム「ワイス・システムズ」の販売を2021年

ワイス・システムズでは、配送担当者は日々の配送計画に要する時間を短縮できるほか、配送状況を可視化することで車両の稼働や配送状況をリアルタイムで把握できます。ドライバーはスマートフォンのアプリで、配送ルートの確認や荷物の配達完了通知を簡単に実行できます。また荷物を受け取るお客様も、配送状況をリアルタイムで把握でき、到着予定時間も受取日であらかじめ把握することが可能となります。

## 業界の未来を変える物流MaaSの実現イメージ

経産省がまとめた物流MaaSの実現イメージは次のようなものだ。

### 幹線輸送

車両の大型化と自動化でトラック1台当たりの輸送量を飛躍的に増大させる。ダブル連結トラックや隊列走行が想定されている。求貨・求車システムで共同輸送や混載輸送をし、帰り荷マッチングなどで実車率を上昇させる。

### 結節点

標準化やIoTの進展により、物流情報がインフラ側情報とも連携することで、スムーズな荷受けやシームレスな積み替えが実現する。

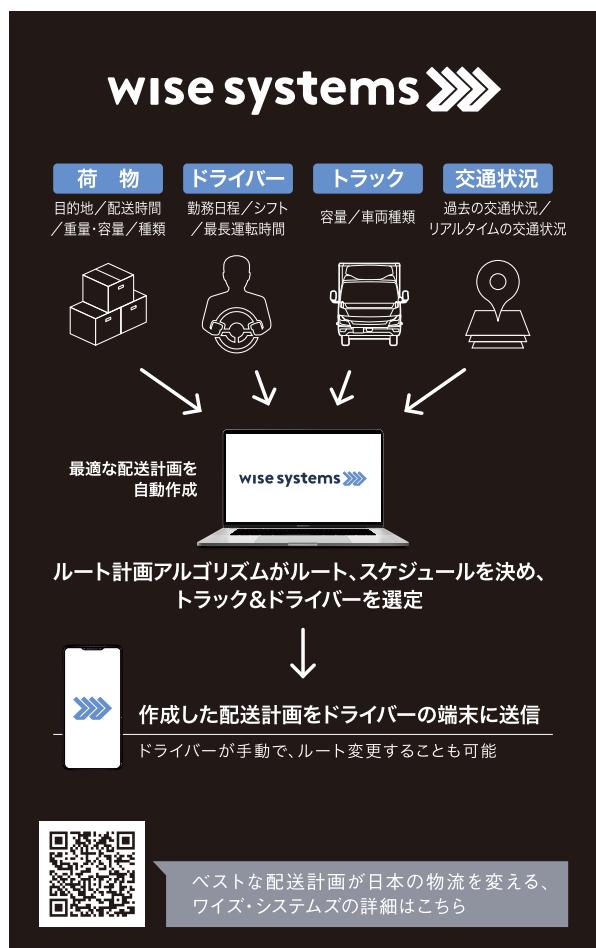
### 支線配送(域内～端末)

域内から末端まで電動商用車などを活用することにより、環境や労働環境の改善を図る。生産・販売予測情報を基に、最適輸配送が可能になり、荷主マッチングにより積載率が上昇する。



第4四半期から開始しました。

ワイス・システムズでは、配送担当者は日々の配送計画に要する時間を短縮できるほか、配送状況を可視化することで車両の稼働や配送状況をリアルタイムで把握できます。ドライバーはスマートフォンのアプリで、配送ルートの確認や荷物の配達完了通知を簡単に実行できます。また荷物を受け取るお客様も、配送状況をリアルタイムで把握でき、到着予定時間も受取日であらかじめ把握することが可能となります。





# 五輪、パラリンピックの余韻が残る 東京湾岸エリアを走る

2021年7月23日から9月5日にかけて開催された東京五輪、パラリンピック。多くの競技が開催された東京湾岸エリアを、国内初量産型電気小型トラック・eCanterが走り抜けました。



上の写真は、数々のドラマを生んだ東京辰巳国際水泳場の前を走るeCanter。五輪では大橋悠依選手が2種目で金。パラリンピックでも木村敬一選手など日本勢がここで大活躍しました。



湾岸エリアではその他、体操、バレーボール、トライアスロンなど多くの競技が開催されました。タワーマンションが立ち並ぶこのエリアは、都心からも近く注目の街です。



## 湾岸エリアは eCanterが活躍できる街

ところどころに五輪やパラリンピックの余韻を残す湾岸エリアですが、魅力的な商業施設もあり生活しやすい街として人気を集めています。静かで排出ガスの出ないeCanterの走りは、こうした市街地での深夜・早朝稼働のニーズに対応。積載状態での発進や停止を繰り返す配達業務にも力強いトルクで應えます。

## 五輪会場跡地周辺を走る ゼロエミッショントラックのeCanter

コロナ禍に翻弄されながらも、各国の選手たちが懸命に戦った、五輪やパラリンピックから数ヶ月。この大会では、環境への配慮が重視され、脱炭素化の実現をアピールする場となりました。湾岸エリアを走るeCanterも

ゼロエミッションのEVトラックで、カーボンニュートラルに向けた取り組みを後押ししています。ところどころに余韻を残しつつ、湾岸エリア周辺は少しずつ日常を取り戻そうとしているようです。大会のために作られた仮設スタンドなどは撤去が進み、それぞれの施設も今後の有効活用に備えた準備が進められています。例えば東京辰巳国際水泳場は、アイスアリーナに転用されるため、2023年度にも改修工事に着手すること。57年ぶりに東京で開催されたスポーツの祭典はほとんどが無観客で開催されたため、実際に会場を訪れることができませんでした。先進的な街として注目を集める湾岸エリアを、感動の舞台をたどりながら訪れてみてはいかがでしょうか？



# FUSO information

## 三菱ふそうEVトラック元年編 テレビCM放映中

1月からオンエアされている、国内初量産型電気小型トラック「eCanter」のテレビコマーシャルが注目を集めています。「脱炭素」「カーボンニュートラル」という言葉が聞かれるように環境問題へ大きな関心が寄せられる昨今、排ガスがゼロで、騒音が無い、低振動の電気トラックのeCanterが、都市や街を走行するシーンが印象的です。2022年、日本では「電気トラック元年」という声が聞かれる中で、時代の先取りをし、2017年から世界中でしっかりと走ってきたeCanterの実績をアピールすると共に、「We Can Be Better~これからはみんなでいっしょに~」というCMのコピーを通して、脱炭素社会の実現をみんなで取り組もうというメッセージが込められています。

是非、ご覧になってみてください。



eCanterのテレビCMの撮影現場

## キャンターがグッドデザイン賞を受賞

2021年度グッドデザイン賞を受賞した三菱ふそう「キャンター」の最新モデルは2020年10月に発売開始。10年ぶりにデザインを一新し、独創的な「ふそうブラックベルト」をフロントフェイスに採用しました。審査委員からは、インテリアの雰囲気や機能を評価する声も寄せられました。「ふそうブラックベルト」は今後、新型車両全てに採用予定です。



「キャンター」のフロントフェイスに採用された「ふそうブラックベルト」デザイン

## 【三菱ふそうからのお願い】

### 長期使用車両の灯火装置の点検について

10年を超える長期使用の大中小型トラックバスの車両では、結露などでランプ内に水が浸入してショートし、最悪の場合、発煙・発火に至ります。また、飛び石によるレンズの破損やバルブ交換時のソケットの閉め忘れ、ゴムパッキンの劣化や噛みこみなどによっても水が浸入する可能性があります。そのため灯火装置の定期的な点検をお願いします。劣化や破損等が認められた場合は交換をしてください。

なお、レンズ部に著しい汚損等が確認されるものについては特に注意をお願いします。



レンズ部曇りの状況



不具合事例



ソケットの腐食



バルブの曇り

## 1月5日 | 1874 [明治7年]

東京で京橋一新橋間に馬車と人力車の専用道が開通

新橋一横浜間の鉄道が開通したのは1872(明治5)年。10月14日に正式開業し、明治天皇を乗せた列車運転されたことはご存じの方も多いでしょう。

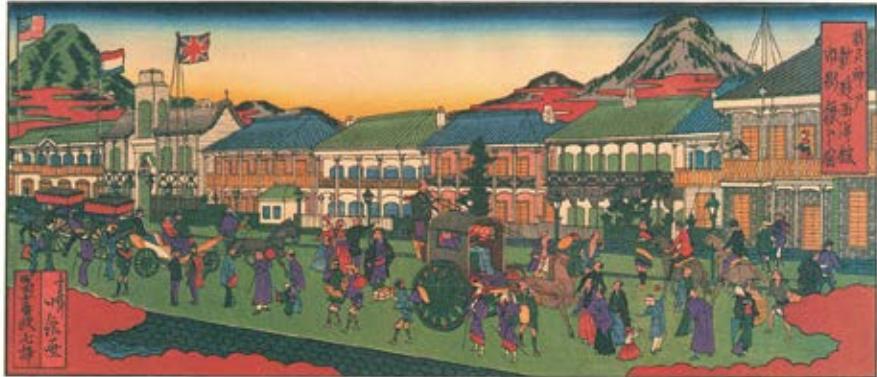
それでは道路を使った輸送の状況はどうだったのでしょうか。

幕末の日本では車両交通の整備は遅れていて、人の移動はもっぱら徒歩やかご、商品の輸送には牛や馬の背、大八車など

が使われていました。明治の世となつても、新政府は、まず大量輸送機関である鉄道、海運の育成に力を注いだため、道路の整備についてはおろそかにされがちだったようです(国土交通省「令和3年版交通政策白書」)。1869(明治2)年、東京一横浜間に乗合馬車が誕生するまで日本にそのような馬車すらありませんでした。

京橋一新橋間に馬車と人力車のみが走行できる専用道路が完成したのは1874(明治7)年1月5日。これをきっかけに同じ年には、二階建ての乗合馬車を走らせる馬車会社「千里軒」が誕生。経営は、しばらくは順調で、時代は大きく変わるかと思われましたが、鉄道の発達や過当競争などで1880(明治13)年に同社は廃業してしまいました。

日本のバス事業が始まるのは1903(明治36)年まで待たなければなりませんでした。



長谷川定信(二代目)

## 1月11日 | 1919 [大正8年]

自動車取締令制定、全国統一の自動車免許が始まった

日本での運転免許は、1903(明治36)年8月に愛知県が制定した「乗合自動車営業取締規則」で運転手に許可証を発行したのが始まりとされています。

日本に自動車が輸入されたのは1890年代の後半で、1900(明治33)年には皇太子時代の大正天皇のご成婚祝いとしてサンフランシスコの在留日本人会から電気自動車が贈られたという記録が残っています。この車は試運転の時に皇居の堀に落ちたそうですが、

当時、日本には自動車の交通法規や、免許制度はありませんでした。

大阪府がまとめた「自動車保有台数や道路に関するデータ」によると1907(明治40)年の全国の自動車保有台数は16台となっていて、免許制度を整備する必要を行政が感じなかったのも無理はありません。日本で初めて全国統一の交通法規「自動車取締令」が制定されたのは1919(大正8)年1月11日で、このとき、免許制度も始まりました。自動車保有台数が次第に増えていく中で必要に迫られての誕生でした。

免許の種類は、すべての種類の自動車の運転ができる甲種免許と、特定又は特殊な自動車の運転ができる乙種免の2種類、有効期限は5年でした。更新制度ではなく、希望者は新たに試験を受ける必要がありました。また、今と違って、車体検査証がないと試験は受けられなかつたので、ペーパードライバーはいなかつたということになります。



ふそう第1号車・B46型  
乗合自動車。1932(昭和7)年製。この年の自動車の保有台数は12万4936台だった。

# COFFEE BREAK

スマートウォッチ  
全盛時代でも、  
変わらぬ人気の  
機械式腕時計の魅力とは



電話やメールはもちろん、スマートフォンなどに接続することで、健康状態のチェックやショッピングができるなど、まるでコンピュータを持ち運んでいるような多くの便利な機能を持つスマートウォッチが人気です。そうした時代の流れの中で、変わらず人気が高いのが、つながるものなどない機械式腕時計です。機能はほぼ、シンプルに時を刻むだけなのに、価格が10万円を超えるのは当たり前、100万円を超えるものも珍しくないという機械式腕時計の人気の秘密はどこにあるのでしょうか？

## それぞれのブランドには歴史や物語が リセールバリューも高いステイタスシンボル

機械式腕時計は、職人の手作業で生み出されてきたブランドの歴史や物語が時計好きを魅了します。そのため、いわゆるリセールバリューが高いことも魅力の一つです。ロレックスやオメガなど、腕元からのぞく逸品はビジネスやプライベートを問わず、さりげなく自己主張ができるステイタスシンボルともなります。腕元に着けることが誇らしくなるような、自分にあった時計を探してみてはいかがでしょうか？

# PRESENT

アンケートにご協力いただいた方に、  
FUSOオリジナルグッズをプレゼント！



①eCanterペーパークラフト&  
eCanterクリアファイル **20セット**



②エコバック  
**5名**



③スタンドワイヤレス  
チャージャー  
携帯充電器  
**5名**



### 応募締め切り

**2月28日(月)** 当選者の発表は、賞品の発送をもってかえさせていただきます。(発送は3月中旬を予定)

### 応募方法

プレゼントご希望の方は、下記の方法よりご応募ください。

PCから

[https://forms.gle/  
v6TNoCCebdSgtZre6](https://forms.gle/v6TNoCCebdSgtZre6)

スマートフォンから



※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、ご本人の同意なく、個人情報を第三者に開示することはありません。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。

これからはみんなでいっしょに

# We Can Be Better.

いまを走るのに、ふさわしいトラックとは。

排気ガスのない、クリーンな走り。

騒音もなく、ひとの営みに寄りそう。

低振動で、ドライバーにもうれしい。



国内初量産型電気小型トラック

## eCANTER

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](http://www.mitsubishi-fuso.com)