

FUSO

No.101 | 2026 Mar./Apr.

magazine

特集

大型トラックコンセプトモデルを大解剖 水素駆動で目指す ゼロエミッションの物流

未来へ、はこぶ人。

俳優 宇梶剛士さん



CONTENTS

3
サステナブルで未来へ向かう
大西運輸株式会社

6
特集 大型トラックコンセプトモデルを大解剖

水素駆動で目指す ゼロエミッションの物流

10
トランスウェブ×ROLFO×三菱ふそう
世界初！日欧協業キャリアカー
「ROLFO CLX J」が国内デビュー

12
「ワイズ・システムズ」で物流が変わる！
ワイズ・システムズのドライバーアプリで、
伝票単位の着荷確認を実施！

13
未来へ、はこぶ人。
俳優 宇梶剛士さん

16
FUSO INFORMATION

17
三菱ふそうからのお願い

18
トラックドライバーのための快眠マニュアル
vol.05 睡眠にまつわる恐ろしい病気

19
Ranking & Voices / 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

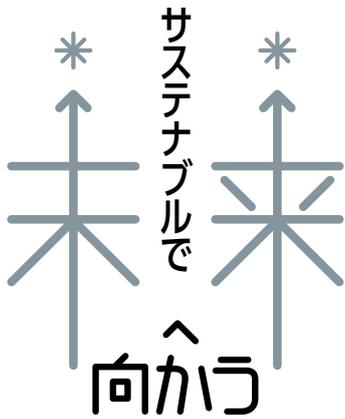
No. 101 | 2026 Mar./Apr.



Present



2026.03/04



We are Future-oriented



大西運輸株式会社



考える「知は力なり」。知識と経験で物流に新たな価値を創る、「北陸オンリーワン企業」を目指して

共同配送事業にいち早く参入するなど、ニーズを先取りした先進的な取り組みで注目を集める大西運輸株式会社。近年は「運ぶだけで終わらない物流」をモットーに、運送だけでなく、商品の一時保管から、加工・納入・現地組み立てや据付まですべてワンストップで対応できる体制を整備。荷主企業の業務効率化やCO₂削減に大きく貢献しています。考える「知は力なり」を経営理念に掲げ、常に学び挑戦し続ける大西運輸の取り組みや今後の目標について、同社の丹羽雅治代表取締役役にお話を伺いました。

共同配送を契機に事業拡大。「運ぶ」の前後にもビジネスチャンスを見出す

——まずは御社の沿革や事業概要について教えてください。

当社は1971年に、先代の社長が自家用トラック1台で立ちあげた物流企業です。創業当初は、一般的な運送事業を中心に展開していましたが、早くから「このまま運ぶだけでは、物流は立ち行かなくなる」という問題意識を持ち、業界や市場の変化を見据えた模索を続けてきました。そうした中で、2002年に業界に先駆けて電機設備資材の共同配送を開始しましたが、当社の事業の可能性を大きく広げる契機となりました。

共同配送とは、さまざまなメリットが得られる配送モデルです。従来は各メーカーがそれぞれ個別に配送していたため、物流コストやトラック台数が増えるという課題がありました。共同配送では、各メーカーの商品をいったん当社の倉庫に集約・保管した上で、複数メーカーの商品



大西運輸株式会社
代表取締役

丹羽 雅治氏

大西運輸の「共同配送」の仕組み



「返品・修理品の回収も対応する」というから、まさに“運ぶだけで終わらない”を体現している。

を配送先ごとに積み合わせて一括配送します。それにより配送効率化とローコスト化、さらにはCO₂排出量の削減も実現できるのです。荷受先では一度の納品で済むため、受け取り負担が軽減され、現場の作業効率向上ももたらしています。

また、「運ぶだけで終わらない物流」を実現しているのも当社の大きな強みの一つです。具体的には、断熱材を現場で使いやすいサイズにあらかじめ加工するプレカットを行うほか、内装建材を配送した後のドアやサッシの取り付け、オフィス移転時の什器の設置作業まで対応しています。このように配送の前後工程まで当社が担うことで、現場では「資

材が届かない」「加工が間に合わない」「設置業者との調整が必要になる」といったトラブルや手間が減り、工期の短縮や作業の効率化につながっています。特に人手不足が進む中で、現場の負担を少しでも軽くすることは、お客さまにとって大きなメリットになります。こうした課題に向き合う中で、物流会社が担う役割も、単に荷物を運ぶだけの存在から、現場全体を円滑に進めるための存在へと変わりつつあります。配送の前後工程まで関わることで、当社は「運送」という枠を超えた付加価値を提供できるようになり、それが結果として、お客さまからの信頼をより一層深めることに寄与しています。物流の役割は今後さらに広がり、現場や事業全体を支える仕事へ進化していくと考えています。

考える「知は力なり」 知識を蓄え、考え、 そして挑戦せよ

——次々に先進的な取り組みをされています。その発想はどこから生まれるのでしょうか？

根底にあるのは、先代社長から引き継いだ「目先にとらわれず、先を読む」という姿勢だと思います。先代は非常にビジネスセンスに優れた人で、口癖のように「先を読め」と

言っていました。目の前の仕事をこなすだけでなく、その先で何が起るのか、世の中や業界がどう変わっていくのかを考えることを何より大切にしろ、と。その姿勢は、言葉で教えられたというよりも、日々の判断や行動を通じて社員に自然と受け継がれてきたものだと感じています。

もう一つ、当社が大切にしているのが「考えること」です。物流の現場には、日々多くの気づきがあります。ドライバーの一言、お客さまとの何気ない会話、現場で感じる小さな違和感。そうした一つ一つを見逃さず、「なぜだろう」「どうすれば良くなるだろう」と考え続けることが、新しい発想の種になります。流行っているから取り入れる、他社がやっているから真似をする、という発想では、表面的な取り組みで終わってしまいます。その考え方を端的に表したのが、当社の理念である、考える「知は力なり」。知識を蓄え、考え、行動に移す。その積み重ねこそが会社の力になり、次の挑戦につながっていきます。

例えば、当社では2026年1月

建築資材の加工・施工も行う



輸送する建築資材は、保管や加工、現地での施工まで対応。「物流の一環として行ったほうが生産性が高い」という考えに基づく。

から内装建材の仕分け作業を夜間中心から昼間中心へと切り替えたのですが、これも物流業界の先を見据え、現場のニーズをくみ取った上での決断です。昼間に切り替えたことで納期が1日延びるケースも出てきますが、その一方で、夜間作業による制約がなくなり、労働環境が改善されました。これによりドライバーの安全性や定着率の向上につながり、結果として配送品質の安定性やサービス全体の持続性が高まったと感じています。スピードだけを優先すれば、従来通り夜間仕分け作業を続けるという選択もあったかもしれませんが、しかしこれからの物流のあり方を考えたとき、働く人の負担を軽減して無理のない体制を構築すること

こそが、最終的にお客さまへの安定したサービス提供につながると思われました。そしてその結果、より多くのメーカーさまが安心して参加できる共同配送の体制が整いました。

こうした一つ一つの判断の積み重ねこそが、私たちが大切にしている考える「知は力なり」という理念の実践だと思っています。また、変化の激しい物流業界においても持続的に価値を提供し続ける原動力になっているとも考えています。

車両更新サイクルの最適化が、事故リスク軽減やCO₂削減を実現

——車両選定には、どのような方針をとっていますか？

車両選定においても、当社が一貫して大切にしているのは「先を讀む」という姿勢です。目の前の価格や納期だけで判断するのではなく、数年先の物流環境や働き方の変化を見据え、「この車両が将来にわたって現場を支え続けられるかどうか」を判断軸としています。そうした考え方から、当社では車両の更新サイクルを短めに設定しています。新しい車両を計画的に導入することで、安全性や燃費性能の進化をいち早く取り入れる。そうすることで事故のリスクや業務負荷の軽減、C

CO₂排出量など環境負荷の低減にも結びついています。

こうした車両選定の根底にあるのは、「人」を中心に据えた考え方です。トラックは単なる輸送機器ではなく、ドライバーにとっては日々の業務を支える「職場」でもある。だからこそ燃費や安全装備だけでなく、運転時の負担の少なさなど、長時間の使用を前提とした性能を重視しています。ドライバーをはじめ社員が無理なく、安心して働ける環境を整えることが、物流品質の安定をもたらす結果としてお客さまからの信頼を支える土台になると考えています。

三菱ふそうさんとは40年以上にわたる取引関係がありますが、その関係性は単なるサプライヤーとユーザーにとどまりません。現場で直面



カーボンニュートラルに向けて燃費性能が向上した現行モデルのスーパーグレート。ドライバーやSDGsのことなどを考慮し、「車両の更新サイクルは短め」という方針だ。

している課題や、今後の物流に求められる要件を率直に共有しながら、「次に必要とされるトラック像」を共に考えるパートナーとして伴走していただいています。安全性や環境対応技術など、将来を見据えた提案を継続的に受けられる点は、当社にとって大きな価値となっています。

地域に愛され必要とされる「北陸オンリーワン企業」でありたい

——北陸三県をメインに事業を展開していますが、地域貢献にはどう取り組んでいますか？

地域とのつながりを意識したさまざまな活動に取り組んでいます。例えば、金沢マラソンでは本社前がコースになっていることもあり、キックカーを出して地域の皆さんに応援の場を提供しています。社員も楽しみながら参加できるこの活動は、地域の方々に喜ばれるだけでなく、社員同士のつながりを深める機会にもなっています。さらに、将来の人材確保を見据えた取り組みとして、市内の高校生を対象にした就職ガイダンスの開催や、小学生の企業見学の受け入れも行っています。若い世代に仕事や企業の魅力を伝えることで、地域に新しい雇用を生み出す一助になればと考えています。

——最後に今後の目標を教えてください。

地球温暖化や労働力不足など物流業界が取り組むべきテーマは山積していますが、社会のインフラを支えているという使命感を持ち、「CX」^(※)を合言葉に邁進していきます。また先代の時代から掲げている「北陸のオンリーワン企業になる」という目標に向かって、目の前の業務に真摯に取り組みます。皆さまのおかげで、すでに電材運送の分野では「北陸オンリーワン」の存在にれたと自負しておりますが、内装建材や業務用リネン類など、他の分野に関してはまだまだ成長の余地が残っています。考える「知は力なり」をモットーに学び続け、お客さまのニーズや社会情勢の変化を迅速に読み取り、より良いサービスを他社に先んじて提供します。そしてより多くの雇用を生み出して地元・北陸地域の経済発展に寄与することで、地域に愛され、必要とされる企業であり続けたいです。

大西運輸株式会社

〒920-0059
石川県金沢市示野町西
51番地
代表取締役 丹羽 雅治
創業：1971年
従業員数：340名
(2026年1月現在)
車両保有台数：287台
(2026年1月現在)

※ Challenging & Transformation

特集 大型トラックコンセプトモデルを大解剖

水素駆動で目指す ゼロエミッションの物流

持続可能な物流を目指す中で、「水素」はどんな役割を担えるのか。
2台の大型トラックコンセプトモデルを手掛かりに、
水素駆動の現在地とその可能性を見ていこう。

液体水素搭載燃料電池
大型トラック

エイチツーエフシー
H2FC

水素エンジン搭載
大型トラック

エイチツーアイシー
H2IC



スペック*

ベース車両:スーパーグレート24年型 6×2 単車/パワートレイン:
水素エンジン/エンジン・モーター出力:350kW/航続可能距離:
700km/水素タンク:圧縮水素ガス(70MPa)/水素タンク容量:58kg
/水素タンク数:8本/充填時間:約25分/車両総重量:25t

スペック*

ベース車両:スーパーグレート24年型 6×2 単車/パワートレイン:水素
燃料電池(260kW)/エンジン・モーター出力:400kW/航続可能距離:
1,200km/水素タンク:液体水素(サブクール液体水素)/水素タンク容
量:80kg/水素タンク数:2本/充填時間:約15分/車両総重量:25t

圧縮水素ガスタンク

キャブ後方に6本、シャシの左
右に1本ずつの計8本を配置。
水素の密度を高めるための高圧
に耐える容器を採用している。



液体水素タンク

シャシの左右に1本ずつ配置。
二重構造の容器の内側と外側の
間を真空にすることで、液体水
素を極低温の状態に貯蔵できる。



JMSで脚光を浴びた
水素で動く大型トラック

2025年秋の「ジャパンモビリティショー2025」で出展された2台の大型トラックコンセプトモデルは、水素で動く点を共通項としながら異なるアプローチを採用していた。

水素エンジン搭載大型トラック「H2IC」は、圧縮水素ガスを燃料とし、エンジンで燃焼させて走行する方式だ。ディーゼルトラックの内燃機関の技術をベースに、多くの部品をディーゼルトラックと共通化できるため、水素車両への現実的な移行を見据えたコンセプトになっている。

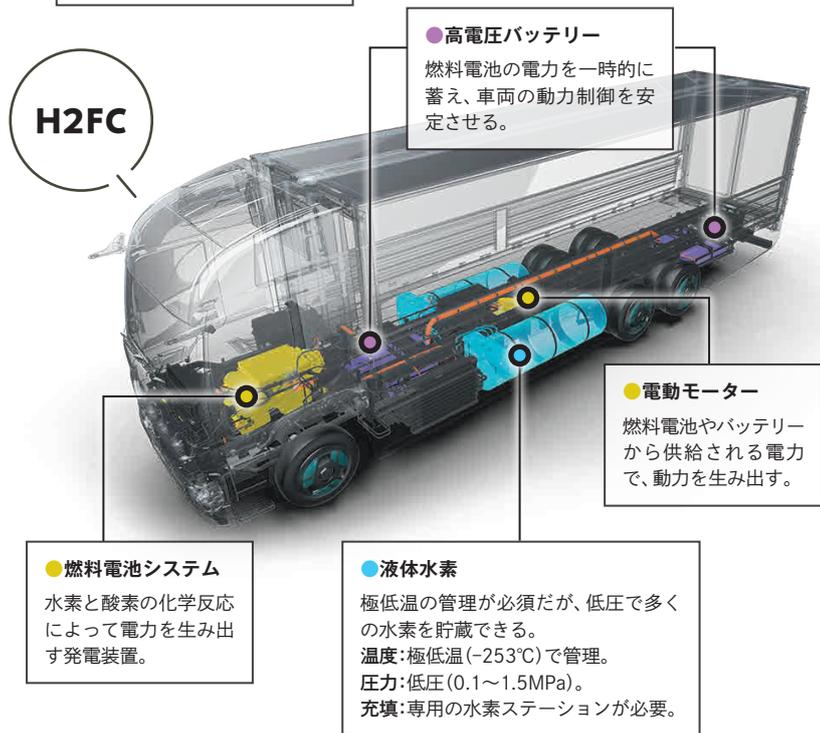
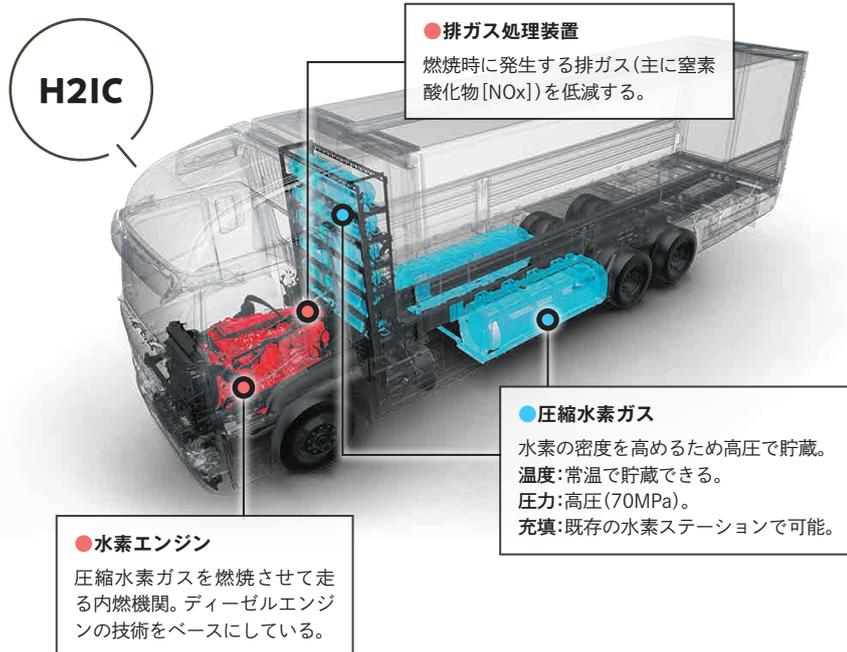
一方、液体水素搭載燃料電池大型トラック「H2FC」は、水素と酸素の化学反応で発電し、その電力でモーターを駆動する。走行時に温室効果ガスを排出しないゼロエミッションを実現し、長距離輸送での活用が想定されている。

そして、このH2FCを支える燃料として、「サブクール液体水素」が検討されている。液体水素を加圧して充填することで、水素の気化を抑制。同時に充填設備の負担を軽減できるのが特徴だ(左ページで解説)。車両とインフラの両面から、水素駆動の実用性を高める方法として注目されている。

*現状はあくまでもコンセプトモデルであり、航続可能距離や充填時間は開発段階の弊社試算によるものです。

2種類の車両の駆動方式と主な特徴

H2ICとH2FCはどちらも水素を動力源としながら、異なる駆動方式を採用している。

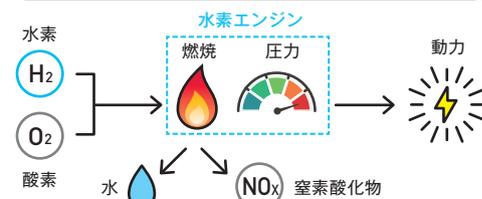


水素エンジン × 圧縮水素ガス

水素と酸素の燃焼力で駆動する

H2ICは、水素を燃焼させる内燃機関(水素エンジン)の搭載を想定。ディーゼルエンジンの技術をベースにしており、エンジン本体やコンポーネントの多くに既存の技術を活用できる点が特徴だ。燃料に使用される水素ガスは、既存の水素ステーションでの充填を想定する一方で、航続可能距離を増やすために水素の密度を高めなければならず、ガスタンク内で高压で保管することが前提になっている。

駆動方式



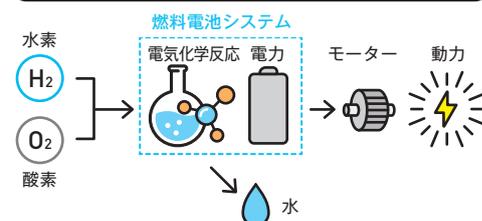
水素ガスと空気中の酸素を燃焼させ、高温ガスの膨張によって生まれる圧力がピストンを押し上げ、動力を生み出す。燃焼によって水が生成され、取り込んだ大気中の窒素から、わずかに窒素酸化物も発生する。

燃料電池 × 液体水素

水素と酸素の化学反応で駆動する

H2FCは、水素と酸素の化学反応で電力を生み出し、その電力で駆動する燃料電池システムを想定。水素は液体でタンクに貯蔵され、使用時に気化されて燃料電池に供給される。液体水素は-253°Cより高温になると気化してしまうため、極低温の管理が前提となる一方、水素の密度が高い。そのため、圧縮水素ガスタンクより省スペースの設置でも、十分な航続可能距離を確保できる。窒素酸化物を含む温室効果ガスを排出しないゼロエミッションを実現する。

駆動方式



極低温で貯蔵した液体水素を気化させて燃料電池に供給。酸素との電気化学反応で電力をつくり、電動モーターを動かす。生成される排出物は水のみ。

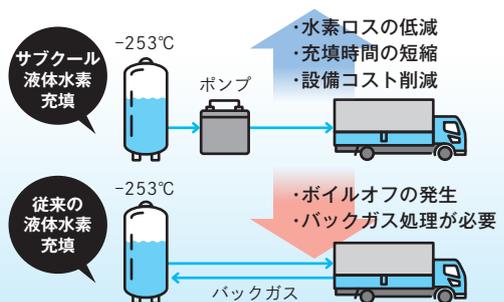
KEY WORD

液体水素を効率よく充填する技術 サブクール液体水素(sLH2)

液体水素は沸点が極めて低く、配管やタンクからわずかな熱が伝わるだけでも気化してしまう。そのため従来の充填方式は、水素をタンク内に充填する際に、水素が気化してしまう現象(ボイルオフ)が発生し、そのガス(バックガス)を処理するための設備が不可欠だった。サブクール液体水素(sLH2)によ

る充填では、液体水素をポンプで加圧することで、すぐに沸騰しない状態(サブクール:沸点上昇)をつくる。

この仕組みにより、ボイルオフを抑制し、バックガス処理不要な効率的な充填が可能になる。充填時間の短縮や設備の簡素化につながる点などで注目されている。



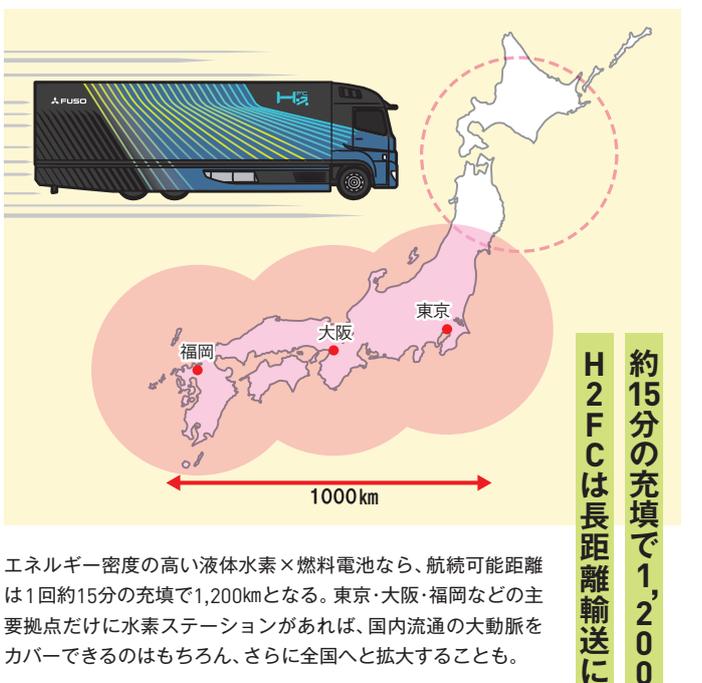
水素駆動技術の未来予想

もっとクリーンでもっと便利に

水素エンジンと燃料電池、圧縮水素ガスと液体水素。水素駆動技術は一つの形ではなく、物流の現場に応じて使い分けられていく。そのとき輸送の風景やインフラはどう変わるのか、活用シーンで見ていこう。

**H2ICの
航続可能距離は
700km**

2026年1月現在の技術では、58kgの圧縮水素ガスタンクで約25分の充填が必要となる。



エネルギー密度の高い液体水素×燃料電池なら、航続可能距離は1回約15分の充填で1,200kmとなる。東京・大阪・福岡などの主要拠点だけに水素ステーションがあれば、国内流通の大動脈をカバーできるのはもちろん、さらに全国へと拡大することも。

FC

IC

**H2ICは既存の
水素ステーションで充填可能**

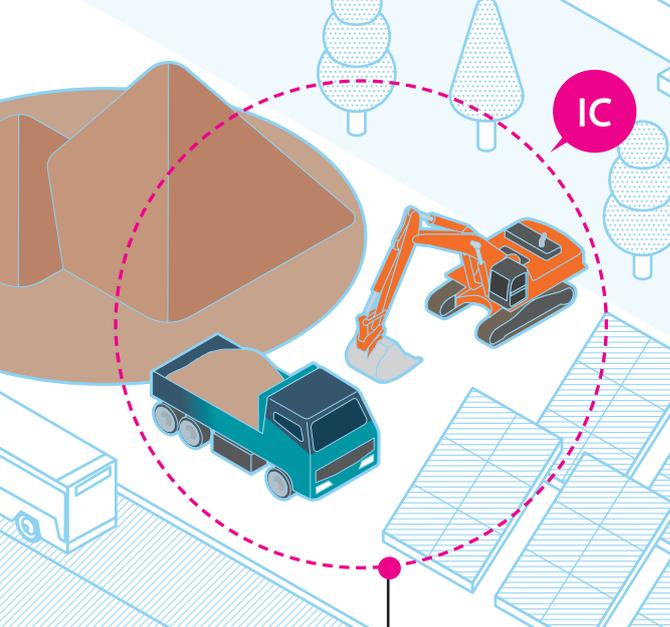
圧縮水素ガスで駆動する水素エンジンのトラックなら、2026年1月現在で国内に約150カ所ある水素ステーションでも充填できる。既存インフラと共存する形での導入が期待できる。

水素駆動でどう変わる？ 商用車の未来を大予想

水素駆動技術の実用化が進むと、商用車はどう変わっていくだろうか。考えられるのは、すべてを一つの技術でまかなうのではなく、輸送距離や負荷、走行環境に応じて車両を使い分けていく未来だ。

例えば、長距離の幹線輸送では、燃料電池と液体水素を組み合わせたH2FCのような大型トラックが、高い航続性能を生かした効率的な運行を行うだろう。一方、常時高負荷でPTO駆動を伴う工事現場や重量物輸送では、クランクシャフトを回して力を生み出す水素エンジンの方が効率よく作業をこなせる。また、地域密着が大切な市街地の配送では小回りの利くEVが役割を担うなど、それぞれの技術が最適化できる空間で使われていくのではないかな。

こうした変化は、車両の選択だけでなくとどまらない。輸送ルートの組み立て方や拠点の考え方、エネルギー供給のあり方まで含めて、物流の仕組みそのものが組み替えられていく。水素駆動技術は、脱炭素やゼロエミッションを前提とした物流に向かう流れの中で、新しい可能性を広げていくはずだ。



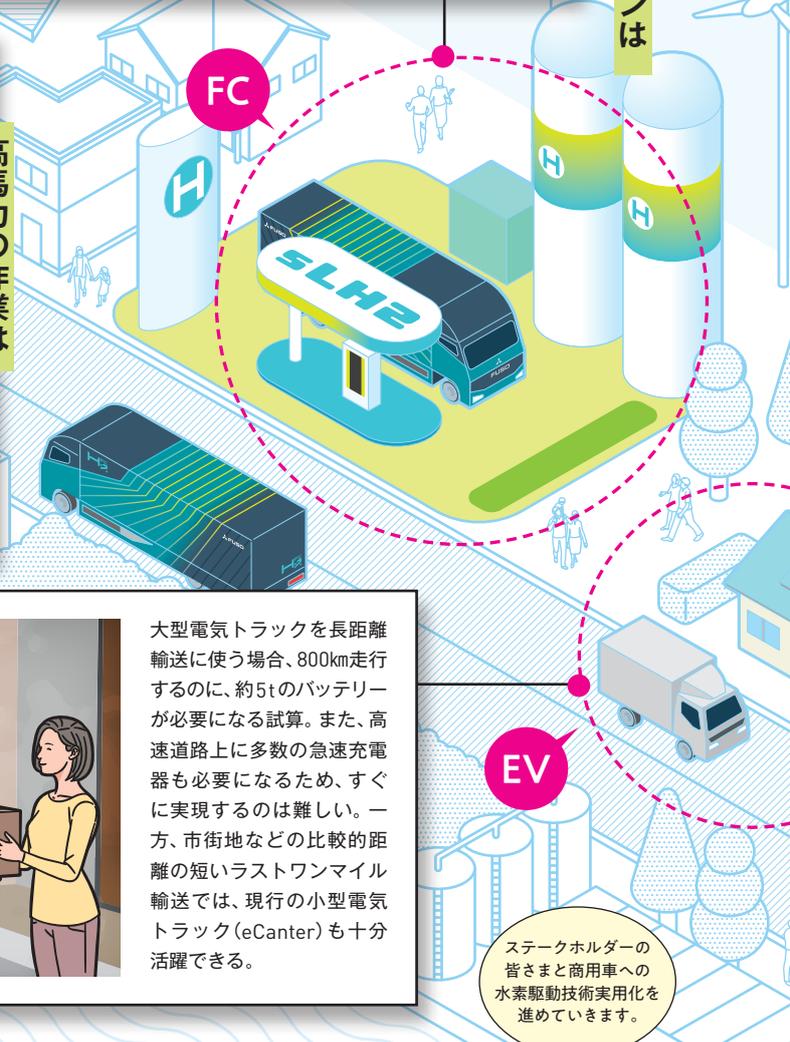
IC

圧縮水素ガスを充填する従来型の水素ステーションは、ガス化のために施設内に多数の設備が必要になるが、サブクール液体水素を充填する方式なら、施設内の設備はコンパクトになり、設置もしやすくなる。水素燃料の大幅なコスト低減にもつながる。

液体水素充填用のステーションはとてもコンパクト！

高馬力の作業は水素エンジンにおまかせ！

荷台の上げ下げや重いものをゆっくり動かすといった低速でも大きな力が必要な作業では、水素を燃やしてクラクシャフトを回す水素エンジンの方が、複雑な構造を必要とする燃料電池システムよりも効率よく稼働できる。



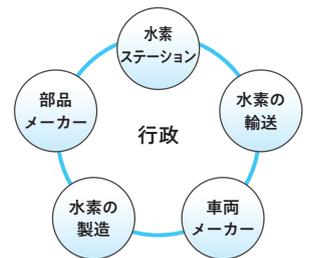
市街地の輸送はeCaterが対応！

大型電気トラックを長距離輸送に使う場合、800km走行するのに、約5tのバッテリーが必要になる試算。また、高速道路上に多数の急速充電器も必要になるため、すぐに実現するのは難しい。一方、市街地などの比較的距離の短いラストワンマイル輸送では、現行の小型電気トラック(eCater)も十分活躍できる。

ステークホルダーの皆さまと商用車への水素駆動技術実用化を進めていきます。

VISION × VOICE

商用大型トラックのゼロエミッション化に向けて



実現には多くの関係者との協力が大事になる。

「水素駆動技術の実用化に向けては、乗り越えるべき課題があります。一つは車両コストで、新しいシステム、コンポーネントを多く使用しているH2FCの車両コストは、現状ではかなり高額になってしまいます。燃料電池システムを含む各機器のコスト低減が欠かせません。制度やインフラ面の課題もあります。国内の商用水素ステーションはガス充填を前提としており、法規も含めて液体水素を充填できる環境は整っていません。その一方で、将来的な選択肢として注目されているのがサブクール液体水素です。これは充填や長距離輸送

の効率を高めることができ、水素燃料のコスト低減につながる技術です。海外に目を向けると、ドイツではダイムラー・トラックが2022年に液体水素の実証車両の運転に成功しており、2024年にはサブクール液体水素充填に対応したステーションを用いた実証実験を行うなど、実用化に向けた取り組みが着実に進んでいます。水素エネルギーは、商用車の脱炭素化や持続可能な物流に直結する技術です。多くの関係者の皆さまと力を合わせ、基盤づくりに取り組んでいきます」

三菱ふそう 開発本部 茨木 健一郎



世界初！日欧協業キャリアカー

「ROLOFOX」が国内デビュー

日本のシャシとイタリアの架装を組み合わせた世界初のキャリアカーが、2025年12月に納車を迎えました。プロジェクトを主導したのは、高級輸入車の輸送を手掛ける株式会社トランスウェーブの代表取締役社長・前沢武氏。前沢氏に、今回の開発の背景などをお聞きしました。

日欧協業で進められたキャリアカーづくり

取り組みの出発点は、キャリアカーの製造に時間がかかりすぎるという問題です。完成に2〜3年の期間を要するケースが多く、運送会社の車両計画そのものが立てにくい状況がありました。

「スピーディーな市場の動向に柔軟に対応できる製造方法がなかったんですね。だったら自分たちで挑戦してつくってしまおう！というのがきっかけです」（前沢氏）
課題解決のために目を向けたの



40ft(全長約12m)のオープントップコンテナに積載された架装キット。これがクレーンで荷下ろしされ、工場で組みつけられていきます。

が、世界をリードする欧州の架装技術です。トランスウェーブ社が以前から取り引きのあったイタリア・ROLOFOX社に協業を呼びかけ、SUPER GREATのシャシと組み合わせたオリジナル車両をイタリア国内で製造。その過程で得られた知見をもとに、架装部分を再設計・キット化しました。

「イタリアで製造した架装キットを船で日本に運び、工場でシャシに組みつけていくノックダウン方式を採用しています。国内での1号車は、ROLOFOX社の技術者から指導を受けながら組みつけ、2号車以降は弊社内の6名程



株式会社トランスウェーブ
 千葉県富里市美沢8-5
 代表取締役社長 前沢 武

創業:2001年
 従業員数:466名(2026年1月現在)
 車両保有台数:324台(2026年1月現在)
 業務内容:高級輸入車・開発車両・モータースポーツに携わる車両および機材の運搬。欧州製トレーラーの輸入・販売を同社の販売部門「EU TRAILERS」(日本総輸入元)に行っている。

トランスウェーブ (企業情報) EU TRAILERS (公式サイト)






今回のプロジェクトを熱く語る株式会社トランスウェブ代表取締役社長の前沢武氏。過去には従業員たちと一緒に、納車直後のトラックでオランダから日本まで約13,000kmの道を横断するなど、チャレンジ精神あふれる取り組みを行ったことも。

「度のチームで対応しています」
完成までの期間はなんと7日。設備やラインが整えば、もっと短縮することもできると思います。
キット化された架装はコンテナに小さく積載して国内に運び込まれるため、完成車をそのまま運ぶより、輸送コストを大幅に下げられるのもメリットです。
高い防錆性と十分な積載量 外観デザインにもこだわり
欧州メーカーならではの架装技術としてもう一つ特徴的なのが、架装部材に施された亜鉛メッキ加工です。高い防錆性があり、「本体車両2〜3世代分にわたって使い続けることも不可能ではありません」（前沢氏）といえます。
最大積載量は10tを確保でき、

ノックダウン方式による架装組みつけの様子

7日間で完成！



Day 1



Day 2



Day 3



Day 4



Day 5



Day 6



Day 7

Day1 シャシの寸法、積載レイアウトなどを確認する。Day2 不要なフレームを切除し、本体固定用ブラケットの取り付け穴を開ける。Day3 下段フロアを組みつける。Day4 オーバーハング部分のフロア、上段フロアのアームを組みつける。Day5 上段フロアを組みつける。Day6 作業灯などの取り付け、キャビン内配線の取り回しを行う。Day7 最終調整。車両の積み込みテストを行う。

プロジェクトをサポートする三菱ふそうチーム

「欧州の架装技術を日本の車両に適合させるにあたり、法規に合わせて車種やスペックを調整しました。今回のプロジェクトの一端を担えたことをうれしく思います。今後も引き続き、サポートさせていただきます！」



(右) 南関東ふそう 市川支店 新車営業第一課 田澤誠和
(中央) 南関東ふそう 担当常務 八王子・西多摩支店長 下西隆幸
(左) 南関東ふそう 市川支店 副支店長 新車営業第一課長 山本太平



(右) 国内販売・カスタマーサービス本部 販売統括部 国内商品計画・架装改造部 アシスタントマネージャー 宮腰 修
(左) 国内販売・カスタマーサービス本部 販売統括部 国内商品計画・架装改造部 マネージャー 大熊健也

約2.5tの車両を4台積載できます。一般的な増トン車では7〜9tにとどまるケースが多い中、重量のある大容量バッテリーを搭載したEV車を含む車両輸送にも適しているのは大きな強みといえます。外観のデザインにも配慮されており、支柱の数を抑えたシンプルな造形で作業性を保持し、キャリアカーとしてスタイリッシュさも追求しました。
年内で20台規模の導入を予定しており、国内販売を視野に入れた展開も検討しているといえます。



車両のショート動画を公開中！

三菱ふそうのSUPER GREATのシャシに、ROLFO社の架装技術を融合したキャリアカー「ROLFO CLX」。全長12m・4台積み仕様。上段フロアを支える柱を必要最低限とすることで積載車のドアの開閉が妨げられない設計になっています。ブランドカラーの白を基調に、フロントグリル、パイザーも車体のデザイン性を際立たせています。



「ワイズ・システムズ」で物流が変わる！

AIを用いて配送ルートを最適化する、配送計画システム「ワイズ・システムズ」。このコーナーでは、ワイズ・システムズに関するさまざまな情報をお届けします。今回はワイズ・システムズを導入いただいている共同物流さまの事例を紹介いたします！



導入事例

Case.
4

共同物流さま

ワイズ・システムズのドライバーアプリで、伝票単位の着荷確認を実施！



共同物流さまは、親会社である共同印刷さまの輸送部門として印刷物を運ぶことで培ったノウハウを生かし、お客さまのニーズにお応えする輸送サービス、物流加工サービスをご提供されています。

共同物流さまのオペレーション上、欠かすことのできない着荷確認に非常に有効なシステムとして、2025年5月よりワイズ・システムズおよびその機能の一つ、ドライバーアプリをご利用いただいています。将来的には、集荷と配送の複雑な組み合わせである配車組みに関しても、本システムを使用した自動化を目指し、一緒に検討させていただいています。

共同物流さまが実感されている3つのメリット

Merit
1

アプリを用いて、伝票単位でドライバーが着荷を報告できる。
→着荷報告と引き取りの確認が一度にできる。

Merit
2

管理者はPC画面で即ドライバーの現在位置を確認可能(デフォルトで1分間隔で更新!)。
→取引先へスムーズに到着予定時刻を案内できる。

Merit
3

リアルタイムでドライバーの位置、業務の進捗状況も確認ができる。
→2024年問題の対応策として、社外の委託ドライバーの発着時間や拘束時間が管理できる。

ワイズ・システムズのドライバーアプリ



TOMOWEL
共同印刷グループ

共同物流株式会社

共同物流株式会社

創業 1964年
事業内容 流通加工・保管、輸配送他
URL <https://www.kyodologistics.co.jp/company/>



ワイズ・システムズとは？

「ワイズ・システムズ」は、クラウドを介する配送計画システムです。ワイズ・システムズの導入で、配送の計画から分析まで一括で管理が可能になり、配送効率の向上につながります。



wise systems



詳細はWebサイトを
チェック！

<https://www.mitsubishi-fuso.com/ja/product/wise-systems/>

未来へ、
はこぶ人。

interview

俳優
宇梶剛士さん

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。
俳優として確かな存在感を放つ宇梶剛士さん。
不良時代の過去と向き合い、長い下積みを経て
ブレイクするまで、山あり谷ありの半生を伺いました。



取材・文：奈良崎コロスケ／撮影：島村緑／ヘアメイク：西尾潤子 (socca)

負けを認めて

悔しさを忘れて

自分と向き合った

——宇梶さんはネット上のアンケートなどで「トラックの運転手が似合いそうな芸能人」と言われている印象ですが、ご自身ではどう受け止めていますか？

宇梶剛士さん（以下、宇梶） 本当ですか？ 知らなかった。うれしいなあ。僕は菅原文太さんの弟子なので。

——『トラック野郎』シリーズは菅原文太さんの代表作の一つですものね。ちなみにご自身でトラックを運転された経験は？

宇梶 何度もあります。アルバイトでダンブカーを運転したこともあるし、劇団の地方公演のときにレンタカーでトラックを借りることもあったし。トラックって、見通しがいいから運転がしやすくて

気持ちがいいんです。トラックではないけど、僕はキャンピングカーに乗ることもあって。地方ロケの場合、駐車場が広ければキャンピングカーで行くこともあります。

——ももとは野球少年だったそうですが、プロの選手を目指していたのですか？

宇梶 なれたらいいな、とは思ってました。ただ、高校時代に想像以上に理不尽な扱いを、野球部の先輩たちから受けていたんです。2年生のときにそのことを学校側に訴えたのですが、先輩たちが「やっていけません」と否定したため、十分に取り合ってもらえなくて。結果的に僕の方が、騒動を起こした首謀者として扱われてしまったんです。

——時代が違えば、実態調査が行われていたかもしれませんね。

宇梶 確かにそうかもしれませんが。結局、野球ができなくなると投げやりになっているときに暴力事件を起こしてしまい……。

——その後、不良の世界に身を置くことになったんですね。

宇梶 最終的には少年院に入るんですけど、そこで母が差し入れてくれたチャールズ・チャップリンの自伝を読んだら、点と点が結ばれた感じがしたんです。彼は貧困のため、孤児院で幼少期を過ごしました。逆境の中でも夢を追う生きざまを知り、「いったいオレは何をしているんだ」と涙があふれて、自分も俳優になろうと決めました。

——もしも野球をやめずに続けたら、別の人生が待っていたかもしれませんね。

宇梶 そう思うこともありましたが。でも時間が経った今では、人生にたればやもしもはないと思っています。高校を選んだのも自分だし、事件を起こしたのも自分。当時は腐敗した構造に勝てなかったことを認めたくなかった。その事実を反発して暴れたところで、時を巻き戻すことは決してできない。だったらいったん負けを認め



©北方謙三／集英社
©2026 WOWOW／
NTTドコモ



連続ドラマ「北方謙三 水滸伝」
毎週日曜午後10:00 放送・配信中(全7話)
放送：WOWOW
配信：WOWOW オンデマンド、Lemino

て、悔しさを忘れて、俳優という夢と向き合おうと思えました。あそこで自分と向き合えていなかったら、今ごろどうなっていたのかわかりません。

演技の奥に広がる

無限の世界を

脳が感じ始めた

——俳優になるために、どんな行動を起こしたのですか？

宇梶 母親のツテをたどって、錦野旦さんの付き人をさせてもらえ

未来へ、

interview

はこぶ人。

時を巻き戻すことは決してできない。

人生に、たられればやもしもはないんです。



Takashi Ukaji

1962年8月15日生まれ、東京都国立市出身。錦野旦の付き人、菅原文太の弟子を経て、俳優としてデビュー。1997年放送のテレビドラマ『ひとつ屋根の下2』のピカリン役でブレイク。メディアを問わず幅広く活躍している。連続ドラマ「北方謙三 水滸伝」(WOWOW、Lemino)に盧俊義役で出演中。

ることになりました。それが少年院を出て3日目くらい。

——展開が早いですね！

宇梶 ただ錦野さんの事務所に俳優はいなくて、たまたまおつかいで向かった会社に偶然菅原文太さんがいたの、「俳優になりたいけど、どうしたらいいのかわからないんです」と話したんです。すると、錦野さんの事務所に話を通してくれて、そのまま弟子にしてもらえることに。演技の学校にも通わせてもらって、菅原さんには本当にお世話になりました。

——役者になるにあたり、菅原さんから何か言われたことは？

宇梶 ああしろこうしろと言われてたことはないですが、「小さくまとまるなよ」とだけ言われました。

——すぐに演技の面白さに目覚めたのですか？

宇梶 面白いと思えるようになってのは、ずっと後ですね。劇団○○の舞台に出ているところ、主宰の渡辺えりさんに鍛えに鍛えられて。膨大なセリフを何度も何度も反復して、がむしゃらにやっていたうちに、演技の奥に広がる無限の世界を脳が感じ始めました。

——渡辺さんから言われたことで印象的だったことはありますか？

宇梶 日常的に言われていたこと

はないです。人に言われて覚えたことって、その場限りで体から抜けちゃうんですよ。自分で考えない。ただ、一緒にカレーライスを食べているときに、「役者っていうのは、一瞬で汚れるんだよ」という言葉をもらったことはあります。

そのときちょうど、えりさんに口応えをしてみたい、口をきいてもくれない時期で……。最初は「汚れるってなんだろう？」って思っていたんですけど、きつと心のことですよね。常に周り謙虚に向き合うことが、俳優の仕事であると感じさせてもらいました。

——『ひとつ屋根の下2』のピカリン役でブレイクしてからは、あつという間にお茶の間の人気者になりました。

宇梶 テレビにたくさん出ることで偉いわけではないと思うんですけど、楽屋が一人部屋になったり、スタッフの対応が丁寧になったり、やっぱり扱いが変わってくるんですよ。僕は30代半ばになっていましたけど、仮に若いころからそんな境遇だったら、単純なのでいい気になって勘違いしていたと思う。だから先輩たちに鍛えてもらえて本当によかったし、だからこそコースアウトせずに、ここまで来られたのだと思います。

——最後に、本誌を読んでいるトラックドライバーの皆さんにメッセージをお願いします。

宇梶 北方謙三さんの『水滸伝』を読んでいると、戦のことと同じくらい物流の話が描かれているんです。最後には物流を制するものが天下を取る。国が一人の人間だとしたら、物流は血管。血管が詰まったり、破れたりすると大変なことになる。そういう意識が自分の中に根付いているので、普段車でトラックと並走するたびに、「大事な仕事をしている人たちが乗っているんだ」と思いをさせています。これからも頑張ってください。

Present!!

宇梶剛士さんの
サイン入り色紙を
3名様にプレゼント

応募方法はP.19をチェック!



FUSO INFORMATION

イベント

株式会社トスマク・アイに 北陸初の「eCanter」ごみ収集車を納車

廃棄物処理事業を手掛ける株式会社トスマク・アイは2025年12月18日（木）、「eCanter」のごみ収集車を北陸エリアで初めて導入。当日は、同社本社（石川県白山市）にeCanter1台が納車されました。

今回導入したeCanterは、同月25日より同県の白山市および野々市市にて、資源ごみ収集業務での運用を開始。同社の藤井雅之社長は「環境に優しいEVごみ収集車を今後も導入していきたい」と述べました。



イベント

キャリーネット株式会社に 「eCanter」を納車

2026年1月、キャリーネット株式会社（本社：愛知県名古屋市）は、ニッスイグループの長期ビジョン「GOOD FOODS 2030」に基づく取り組みとして、八王子配送センターに「eCanter」を導入しました。本グループは2030年までにScope1・2のCO₂排出量を2018年度比で30%削減する目標を掲げており、今回の導入は、物流領域での脱炭素化と都市部の静音化配送推進を目的としています。1月22日（木）には、同センターにて納車式が執り行われました。



イベント

日本郵便輸送株式会社に 新型「eCanter」4台を納車

2026年1月9日（金）、日本郵政グループの郵便事業を担う日本郵便輸送株式会社中津営業所（大阪市北区）に、新型「eCanter」4台が納車され、納車式が行われました。トラックタイプのEVの導入は今回が初となります。

納車式には、本社の近江武浩取締役をはじめ、日本郵便輸送株式会社・三菱ふそうの関係者が多数出席。式典では、近畿支社の井田康夫取締役支社長によるスピーチの後、ゴールデンキーの引き渡しが行われました。



ニュース

新型「Canter」が 2026年2月より販売開始

三菱ふそうは、小型トラック新型「Canter」を2026年2月より発売しました。エンジン改良や可変ジオメトリーターボ制御の最適化により燃費性能を向上し、2025年度重量車燃費基準を達成。フロントバンパーの形状変更、ドアバイザーの標準装備など新デザインを採用し、空気抵抗を低減したことで、基準値を5~10%上回る燃費性能（車種により変動）を達成しました。サイバーセキュリティ法規に対応し、オプションのセンターディスプレイも刷新しました。



冷却水の「点検整備」の確実な実施のお願い

6S10/6R20型エンジン搭載車において、冷却水不足状態、不適切な冷却水濃度での使用、エア抜き不十分によるエア混入での使用の場合、エンジン内のシリンダライナーのウォータージャケットの一部でキャビテーションが発生する可能性があります。また、指定された交換時期を過ぎてエンジン冷却水を使用すると、防錆能力等が低下し、エンジン、冷却装置、流体式リターダー内部が錆の発生によって損傷する恐れがあり、特にオイルクーラーについては錆による詰まりで機能低下、流体式リターダーについては機能低下、および破損・故障に直接影響します。適正な交換時期での点検整備の確実な実施をお願いします。

対象車種

大型トラック・バス 6S10/6R20型エンジン搭載車

使用する冷却水、濃度、冷却水量

●使用する冷却水

ロングライフクーラント名	クーラントの色
ふそうディーゼル ロングライフクーラントSi	ピンク

●濃度

ロングライフクーラント混合割合(%)
50~60

●トラック冷却水量

冷却水量(dm ³ {L})		
フルキャブ	標準仕様(6S10T)	約34{34}
	標準仕様(6R20T)	約44{44}
	標準仕様(6R30T)	約47{47}
	スーパーキャブ	約45{45}
ショートキャブ	スーパーキャブ	約34{34}
リターダーブレーキ装着車		約56{56}

●バス冷却水量

冷却水量(dm ³ {L})		
エンジンおよびラジエーター		約56.7{56.7}
ヒーター 配管	ハイデッカーエンジン 直結式冷房車 (天井直冷タイプ)	約34{34}
	スーパーハイデッカー エンジン直結式冷房車 (床下直冷タイプ)	約28.5{28.5}

冷却水交換時期

車種	部品名	交換時期(どちらか早く到達した方)
大型トラック スーパーグレート 17年モデル~	流体式リターダー未装着車	300,000kmまたは3年ごと
	流体式リターダー装着車	200,000kmまたは2年ごと
大型バス エアロクイーン・エアロエース 17年モデル~	流体式リターダー装着車	240,000kmまたは3年ごと

エア抜き方法

●リターダー未装着車

エンジンを規定のアイドル回転数よりやや高めてしばらく回し、冷却システムのエア抜きをします。

●リターダー装着車

エア抜き作業は必ず2人で行ってください。

- エンジンを始動します。
- エンジンをアイドル回転数で約2分間回します。
- 次にエンジン回転数を約800rpmにし、約4分間回します。

- その後、冷却水量が安定するまでエンジン回転数を1,600rpmにします。冷却水が不足したときは、冷却水を補充します。
- 冷却水量が安定したら、エンジン回転数を約2,000rpmにします。
- 冷却水が不足したときは、冷却水を補充し、エンジン回転数が約2,000rpmで冷却水量が安定したら、そのままサージタンクのフィルターキャップを開めます。

- ▶車種・モデルによりエア抜き方法が異なりますので、メンテナンスノート、取扱説明書をご確認ください。
- ▶メンテナンスノート等の内容でご不明な点がございましたら、最寄りの三菱ふそう販売会社までお問い合わせください。

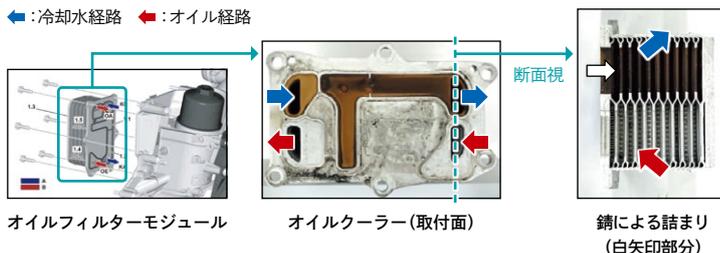
不具合事例

指定された交換時期を過ぎてエンジン冷却水を使用し、防錆能力等が低下し、流体式リターダー内部が錆の発生によって損傷した事例。



流体式リターダー内部の変色、発錆

冷却水不足状態等で冷却水経路に発生した錆が、オイルクーラーへ流れ込むことで、クーラー詰まり、オイルおよび冷却水温度上昇にいたった事例。



オイルフィルターモジュール

オイルクーラー(取付面)

錆による詰まり
(白矢印部分)

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。

放っておくと危険! さまざまな睡眠疾患

就寝中、命に関わる疾患のリスクが高まる…

睡眠時無呼吸症候群



「国民病」とも呼ばれる病気。睡眠時、筋肉の弛緩により舌の奥が落ち、気道が塞がれて呼吸が止まってしまう。日中に強い眠気や倦怠感が続き、高血圧や脳卒中のリスクも高まる。

こんなサインがあれば即病院へ! /

- 朝起きたときに頭痛やだるさがある
- 体重が増えてきた/首まわりが太め
- 「いびきが大きい」と言われる

突然意識がブラックアウト…

ナルコレプシー



日中に自分で制御できないほどの眠気に襲われ、突然眠ってしまう。笑いや驚きで脱力し、金縛りが起きるなどの症状も。運転中などに発症すると、事故につながる恐れがあり危険。

こんなサインがあれば即病院へ! /

- 日常生活で感情が高ぶると体の力が抜ける
- 幻覚のような夢を見る
- 入眠と起床の直前に、金縛りが頻繁に起きる

足の違和感が深い眠りを遠ざける…

むずむず脚症候群



睡眠時など安静にしている状況で、脚に不快感が生じてしまう病気。むずむず感、痛み、かゆみなどがあり、じっとしてられないため眠りづらく、寝つけても睡眠が浅くなる。

こんなサインがあれば即病院へ! /

- 就寝前もしくは就寝中、足に不快感がある
- 就寝中、足を動かさずと楽になるが、しばらく経つと不快感が再発する

崩れていく生活リズム…

不眠症 & 過眠症



不眠症はストレスや生活習慣、加齢などの要因で寝つきが悪くなり、中途覚醒してしまう。過眠症は日中の強い眠気で集中力が下がり、ドライバーなら事故リスクが増す可能性も。

こんなサインがあれば即病院へ! /

- 寝つけないor中途覚醒が慢性的に続く(不眠)
- 浅い眠りが続き日中も疲労感が残る(不眠)
- 8時間以上寝ているのに日中も眠い(過眠)
- 日中の行動に影響のある眠気が週に数回ある(過眠)

眠っている間に暴力を振るう…

REM睡眠行動障害



夢を見ている際に体が脱力せず、現実でも同じ行動をしてしまう疾患。暴れる・殴る・蹴るなどの行動をした場合、自身が怪我を負う、家族などを傷つけてしまうといった危険性も。

こんなサインがあれば即病院へ! /

- 就寝中に「大声や叫び声をあげていた」、「激しく体を動かしている」と指摘される
- 起床時、身に覚えのない傷や痛みを見つけたことがある
- 寝ている間に誰かを傷つけたことがある

しかし、眠気や寝不足の中には、自覚のない病気が原因となっている場合も。ナルコレプシーなどの命に関わる病気や、不眠症・過眠症などの私生活や業務に影響を及ぼすものもあり、その種類はさまざまです。生活習慣や睡眠環境を改善しても症状が続く場合は、病気の可能性が高いです。自身の力では改善が難しいため、医療機関へ相談を。早期対応で自身の健康を守りましょう。

快眠マニュアル

トラックドライバーのための

トラックドライバーが業務を行う上で重要な「睡眠」を正常化するための連載企画。最終回は睡眠に関する病気を紹介。対策を重ねても眠い・眠れないといった症状が出てしまう場合は、すみやかに医療機関に相談を。



vol.05

睡眠にまつわる
恐ろしい病気

監修 医学博士
末松 義弘

国際ハートスリープクリニックつくばの院長。今枝氏が主催する「物流元気プログラム」では、睡眠時無呼吸症候群の専門家として参加している。

監修 日本快眠協会・代表理事
今枝 昌子

一般社団法人日本快眠協会の代表理事。物流業界の企業に向けて睡眠力向上を目的とした「物流元気プログラム」という研修を実施している。

命の危険に社会的リスク：
睡眠の病気を侮るなかれ!

トラックドライバーが業務を行う上で、睡眠はとても重要。本連載では4回にわたり、睡眠の基本や生活習慣の整え方などを紹介し、見直さきっかけをお伝えしました。

Ranking & Voices

三菱ふそうユーザー

2026年01/02月号のアンケートテーマ

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。次号より、内容をリニューアルして新たなテーマで募集いたします。

2026年の抱負を教えてください。

今年こそはムーンウォークをマスターしたい。
埼玉県・男性



編集部より
難易度が高いと思うので、マスターできたら達成感も大きそうですね。

ひたすら仕事、昨日の自分を乗り越える。
東京都・女性



編集部より
その姿勢、頭が下がります。日々の積み重ねを大切にされているのが伝わりました。

ふそうのバスに乗って旅行。
群馬県・女性



編集部より
とてもすてきな抱負で、思わずワクワクしました。どんな景色に出合えるのか、想像が膨らみます。

資格取得し、スキルアップする。
挑戦の年にしたい！
神奈川県・女性



編集部より
素晴らしい意欲ですね！実を結びことを願っています。

まとめ
「今年をより良い一年にしたい」という皆さまの思いが伝わりました。2026年が、皆さまにとって前進できる一年になりますように。

海外旅行、どこに行きたい？

趣味でフラダンスを習っているの、いつかハワイに行って現地の良いロケーションをバックに踊ってみたいです！
神奈川県・女性



編集部より
フラダンスを習っているなら、一度は本場に訪れてみたいですね。

イギリス。
生のプレミアリーグを観戦したい。
神奈川県・男性



編集部より
世界でも最高峰のサッカーリーグ。近年は日本人選手も活躍していますね。

ブラジルのレンソイス・マランヤンセス国立公園。
兵庫県・女性



編集部より
気になって調べていたら、巨大な純白の砂丘が！これは行ってみたいですね。

ペルーのマチュピチュ。ハイラム・ビンガム号に乗って列車旅をしながら、空中都市を探索。ロストテクノロジーを見たいです。
神奈川県・男性



編集部より
マチュピチュってロマンがありますよね。列車旅も旅情に浸れそうです。

まとめ
他にも、「死海」「エジプトのピラミッド」「北欧でオーロラ」などといった意見も。皆さまのコメントを読んでいたら、旅に出たくなりました！

FUSO magazine リニューアルのお知らせ

本誌『FUSO magazine』は、次号の2026年05/06月号よりリニューアル！誌面内容をさらに充実させ、三菱ふそうユーザーの皆さまにとってより楽しく役立つ情報をお届けします。こちらのアンケートコーナーの募集は1回お休みし（下記プレゼントコーナーのアンケートはございます）、次号、新たなテーマで募集いたします。今後の本誌により一層のご期待をいただくとともに、引き続きご愛読をよろしくお願いいたします。

Present

本誌や三菱ふそうへのご意見など、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！

宇梶剛士さん
サイン色紙 **3**名様



ブルバックカー
(Canter) **4**名様



ブルバックカー
(eCanter) **4**名様



スリーダイヤ柄
エコバッグ **4**名様



SUPER GREAT
ステッカー **4**名様

スタンドワイヤレス充電器 **4**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/Wbyod2e2e491cwhx9>



プレゼント応募も
同時にOK

回答&応募締切

2026年4月30日(木)

※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。

その進化は、すべての人のために。

これからの人と社会のために、スーパーグレートは進化しました。

その低燃費な走りは、環境の未来へ、経営の効率化へ。

ゆとりある快適性や高度運転支援機能は、働き方に変革を。

新たな基準の安全性は、ビジネスの安定性や信頼感に。

暮らしを支える輸送を革新することが、

人と社会に次なる未来を導くものと信じて。

社会をよりよく動かしていく進化を、さあすべての人のために。



先進輸送を届けて、30年。
ご愛顧への感謝を込めて。



スーパーグレート トラクタは
JH25燃費基準+5%達成の低燃費を実現 (6R20・6R30系エンジン車)

[新たにFV-R第5輪荷重20t車も登場] NR装置付車も設定*し、超重量品輸送に対応します。*オプション



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