

もっと走る もっと運ぶ もっと稼ぐ

# FUSO

2019 Jan. Feb  
01.02  
magazine No.67

CEO ハートムット・シツク  
信頼の絆をつなげる



がんばれ！  
ふそつを支えるプロフェッショナル。

去年の正月に生まれた娘も、最近はつかまり立ちが出来る様になり、日まじりに可愛くなってきた。田舎のお袋は「おまえじゃなくて、母親似て良かったね」と言うけど、切れ長のつぶらな目はオシに似てると思っただけだな。

去年のもつひとつのニュースと言えば、念願の「一級整備士の資格が取れたことだ。二十歳で働き始めて苦節十年、仕事の合間を縫って講習を受けるのは大変だったけど、がみさんや生まれてくる子供のために・・・なんて、お前らしくないって友達には言われるけど、オシだつてやるときにはやるんだヨ。

「人生、いつかはやらなきゃいけない時が来るんだ。それを先々に延ばしてたら、いつまでたつても先に進めない」として社長も言っている。何となく今かもしれな思つて勉強を始めたけど、今ではやつて良かったと思つてるよ。

オシたちの仕事は地味に見えるかもしれないけど、「安心・安全・快適」を支える基礎作業で、タイヤやナットをハンマーでたたく感触だけで車の調子分かるんだ。

毎朝家を出るときに、ベビーカーのタイヤをたたいて「今日も元気で安全に！」と願掛けしてるんだ。

次の「やる時！」は何時だろう？

シートベルトをして、地域にやさしいエコドライブを。

写真はイメージです。

トラックバスのお問い合わせは、三菱ふそう販売店へ



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

FUSO magazine  
2019 1・2月号 (No.67)

発行 三菱ふそうトラック・バス株式会社 〒212-0058 神奈川県川崎市幸区鹿島田1-1-2  
企画・編集 FUSO magazine 事務局 〒104-0041 東京都中央区新富1-13-21ヤマト第一ビル4階(双樹社内) TEL03-3555-3114 印刷・製本 富士ゼロックスサービスリンク株式会社

# 信頼の絆をつなげる



## お客様と最適な関係を築いていく

— 昨年4月に就任されて、改めてどのような事を感じていらっしゃいますか？

三菱ふそうは長い歴史の中でお客様に優れた価値をお届けするために技術を磨いてきました。それらを引き続き発展させていくためには、常に進化し続ける世の中の動きに敏感に対応してゆく体制を作り上げていくことが必要だと強く感じています。

技術面では、すでに電気小型トラック「eCanter」の量産を開始し、現在世界6ヶ国で始動しています。

また、2017年に発表した大型トラック「スーパーグレート」と大型観光バス「エアロクイーン/エアロエース」についてもお客様の要望に答える形で、機能をさらに熟成させたモデルを市場に投入し続けています。特に安全機能に関しては、すべての車種に関してドライバーや乗客を守る為の新機能を今後、順次投入していく予定です。

技術面以外にも、社員みんながチームとして働くことを意識して知識を共有し、情熱と目的を持って行動し、コンプライアンス、インテグリティを大切にしながら、最高の満足をお客様にお届けしていきます。最適な関係を築き、あらゆることに対し、前向きに取り組んで行くことが大切だと思っています。

## 先進技術で世界市場をリードしていく

— 将来への展望をお聞かせください。

私たちは、モビリティの未来において最大の安全性を実現するとともに、事故のない運転というビジョンを実現したいと願っています。コネクティビティな環境下で、稼働中のトラックのリアルタイムな情報をお客様がチェックしたりデータの蓄積ができる「トラックコネク」など、高度な運転支援機能などの先進技術で未来の車社会を形づくっていきます。

また、政府が進める「未来投資戦略2018」の一環として実験が行われた「トラック隊列走行の後続車有人システム実証実験」プロジェクトに参加するなど、環境問題やドライバー不足問題にも積極的に取り組んでいます。

2019年には大型トラック「スーパーグレート」にダイムラー社と共同開発したステアリング、アクセル、ブレーキを制御する自動運転機能（レベル2）や、アクティブブレーキアシスト（ADA）、アクティブブレーキアシスト（ABA5）などの最新技術を導入する予定です。新技術によって輸送・物流業界の変革が進むなか、三菱ふそうは次代の新しい価値を生み出すために、最高クラスの快適性、安全性、経済性を実現すべく努力を続けています。

## 素晴らしい仲間と一緒に「ワンチーム」として明るい未来を築いていきたい

— 組織をまとめていく為大切にしていることをお聞かせください。

今や、三菱ふそうは日本国内販売以外にも、ダイムラーグループの一員として世界170ヶ国で製品を販売しています。その為のブランドがインドにあるタイムラー・インディア・コマーシャル・ビークル（D-ICV）と共に立ち上げたダイムラー・トラック・アジア（DTA）です。

私たちは文化的な違いを超え結果を生み出すことに重点を置き、「ワンチーム」として戦っています。良いチーム、正しいアイデア、そして情熱をもって素晴らしいチームと一緒に明るい未来を築いていきたいのです。

また、本年度は川崎工場第二敷地に本社機能、研究開発及び設計機能を集結するために建設した、「新社屋」プロダクト・センター」でさらなる業務の効率化を図ると同時に、工場内の既存設備の大規模リニューアルを行い、自動搬送機、次世代オートメーション、生産従事者を支援する作業ロボット、全ての物流を管理するITシステムの導入等、従業員の働く環境を改善していきます。

そうして造り出した製品をお客様へお届けすることが、お互いの信頼につながり、絆をつなげることになると思っています。

## 代表取締役社長・CEO 兼 ダイムラー・トラック・アジア最高責任者 ハートムット・シック



Hartmut Schick  
President & CEO, Mitsubishi Fuso  
Truck & Bus Corporation and Head  
of Daimler Trucks Asia

代表取締役社長・CEO 兼 ダイムラー・トラック・アジア最高責任者  
ハートムット・シック  
1961年10月5日生まれ。ハートムット・シックは、カールスルーエ工科大学で機械工学を学び、1986年に卒業しました。1986年ダイムラー・ベンツAGに入社し、1999年にはダイムラー・クライスラーAGのスタッフチーフを務め、2002年以降はダイムラー・グループのグローバルコミュニケーション部門を率いました。

2009年1月1日以来、EvoBus GmbHのダイムラーバスの最高責任者、2018年4月1日より三菱ふそうトラック・バス株式会社の社長兼CEOであり、ダイムラー・トラック・アジアの最高責任者も務めています。

新年を迎えるにあたって、2018年4月に代表取締役社長・CEOに就任された、ハートムット・シック社長に2019年の抱負と次代への意気込みをお聞きしました。

1986年にダイムラー・ベンツAGにメカニカルエンジニアとして入社以来、33年間にわたってダイムラー・グループの一員として様々な分野で活躍され、  
ダイムラーバス部門（エポバス社）のCEOを経て、

現在、ダイムラー・トラック・アジア（DTA）の最高責任者も務めておられます。

# 「物流新幹線」計画



協調型車間距離維持支援システム (CACC)

「先行車確認」カメラ及びミリ波レーダーによる前方物体との距離を検知

「車間通信」先行車の加減制御情報を受信し車間距離を一定に保つ

## 高速道路の隊列・自動走行のビジネス化を目指す

—— 筒井社長が「物流新幹線」計画を練られた経緯をお聞かせいただけますか？

基幹物流を「人手不足問題」から解放する方法はないか？と考えたのがきっかけです。物流の最終区間であるラストマイルについては、宅配便の再配達急増で現場の負担が限界に達していると報じられ、話題になっていますが、真に注目すべきは高速道路による基幹物流の危機的状況です。人体でいえばラストマイルは言わば末梢血管、一方基幹物流は大動脈に当たります。全産業、消費経済の基底は基幹物流の主役である中長距離トラック便の支えにより何とか持ちこたえています。しかし、この底が抜けたら、まさに日本経済自身も「底が抜けた」状態となり、物流生産性改善どころの話ではありません。

—— 自動運転の実用化を巡っては世界的に競争が激化しており、日本でも早期実用化に向けた制度整備の動きが加速していますね？

国は、世界に先駆けた自動走行の社会実装により、日本の強みを活かし、交通事故削減、地域の人手不足や移動弱者の解消といった社会課題を克服しようと、交通ルールや

インフラ等の環境整備を加速しています。

2020年代〜2030年頃の実用化が期待される実証プロジェクトとして国が挙げているのが「隊列走行」「ラストマイル自動走行」「自動ハレーパーキング」の3つです。

政府のIT総合戦略本部は2025年以降に「レベル4」段階のトラックを使った物流サービスを展開する方針を示しています。いずれの分野に於いても、重大な社会問題の抜本的な解決に向け、具体的なビジネス化が図られなければなりません。それは、高速道路の隊列・自動走行の分野に於いては、単に物流の問題に限らず、このビジネス化の成否が日本の自動車産業生き残りの試金石でもあるからです。

—— 「物流新幹線」の仕組みについて教えてください。

自動走行時に於いては、車両を高速道路から一般道路に出さずに、ひたすら東京⇄大阪間のターミナルを行き来させます。そして、AI管理で24時間、無人で東京⇄大阪間を自動走行車両が行き来するようにします。将来的には、新幹線網の如く、ネットワークとして展開していくというのが「物流新幹線」計画です。

高速道路での完全自動走行には、高速道路——直結型での車両受入れ可能な施設整備が不可欠です。時代の流れに対応すべく、

ダブル連結トラック、隊列走行、自動走行の全てに対応可能な高規格高速道路に直結したターミナル施設の整備を行います。

具体的には2022年以降早期に、東京⇄大阪間の東名・新東名、名神・新名神で自動走行による「①定時（24時間ダイヤ）、②低料金（従来比1/2〜1/4）、③高積載率（40%→80%）」の物流モデルの確立を目指しています。

推進するためには、1.トラックメーカー（走行技術）、2.テレポートパー（ターミナル等インフラ整備）、3. IT・システム企業（運行管理・シェアリング）が団結して三位一体によるプラットフォームの組成を行い、AIやIoT、DSを駆使した業界横断でのコンソーシアム（企業連合）を、オールジャパンで立ち上げることが不可欠と考えています。

トラックの隊列・自動走行が実現すれば、ドライバーの負担が軽減され、収益確保もしやすくなるでしょう。隊列・自動走行技術を搭載したトラックへの需要が高まれば、技術開発への資金も流れやすくなり、開発スピードも加速します。

物流生産性の飛躍的改善こそ、全ての産業の国際競争力の底上げにつながると思っています。「第4次産業革命」の本命である隊列・自動走行のビジネス化にしましては、今後都市計画・都市交通戦略にどのように位置づけていくのかについても、国や自治体と協議しながら進めていくつもりです。



高年齢化、長時間労働、人手不足と厳しい状況が続くトラック輸送。  
その解決策として、政府は無人自動走行による移動サービスを2025年以降早期に、  
三菱ふそうも参加している高速道路のトラック隊列走行を  
2022年に商業化することを目指しています。

現在注目が集まるビッグデータとAI、IoT、データサイエンス(DS)を駆使した  
自動運転輸送による新物流システム「物流新幹線」計画につき、  
(株)複合物流 代表取締役 筒井公平氏にお話を伺いました。