

# FUSO

No. 98 | 2025 Sep./Oct.

magazine

特集

## 進化する幹線輸送 自動運転トラック最前線

未来へ、はこぶ人。

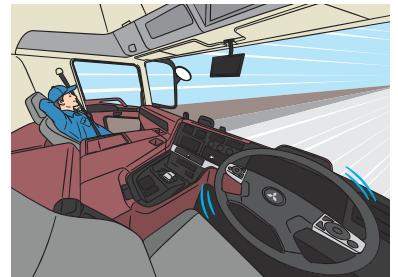
青山学院大学 陸上競技部監督 原 晋さん





# FUSO magazine

No. 98 | 2025 Sep./Oct.



## CONTENTS

3  
サステナブルで未来へ向かう  
ほくしょう運輸株式会社

6  
特集  
進化する幹線輸送  
**自動運転トラック最前線**

11  
未来へ、はこぶ人。  
青山学院大学 陸上競技部監督 **原 晋さん**

14  
トラックドライバーのための快眠マニュアル  
vol.03 快眠に必要な3つの要素～睡眠の質編～

15  
今さら聞けないトレンド用語 ビジュアル解説  
**MaaS**

16  
FUSO INFORMATION

17  
三菱ふそうからのお願い

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。



◆MaaSの利用方法 (my routeの場合)

**すべて一つのアプリで完結!**

<p>📍行き先を決める</p>	<p>📍ルートを確認する</p>
<p>📱チケットを購入</p>	<p>📱乗車する</p>

アプリ内では、お好みのスポットも紹介する機能があり、お楽しみもたくさんあります。

乗車の乗車券のバスIDの乗り降車券などのデジタル決済も可能。アプリで購入可能。紙で取りたい場合は別途発行いたします。

乗車券のアプリでは、乗車券の履歴や乗車券の残高もアプリでチェックできます。

2025.09/10



\* ↑ \*

サステナブルで

\* ↑ \*

未来へ  
向かう

We are Future-oriented

---

Hokusho  express  
Co., Company

ほくしょう運輸株式会社

## 「車の力」で多角的に地域に応える—— ほくしょう運輸が描く、持続可能な運送のかたち

2025年に会社設立35周年を迎えた、北海道苫小牧市を拠点に事業を展開するほくしょう運輸株式会社（ほくしょうグループ）。「車の力で地域のあらゆるニーズに応える」をモットーに、大型トラックによる輸送事業の他、観光バスを主とする旅客事業など、多様な車両を活用した幅広い事業を展開しています。「地域の皆さまの困りごとに真摯に耳を傾けることが、事業発展・継続のカギ」と語る安孫俊博社長に、経営や地域貢献にかける思いを聞きました。

「ほくしょう運輸株式会社」は、私が1985年に立ち上げた「有限会社北翔企画」という会社がルーツです。北翔企画は当初、警備事業をメインに手掛けていましたが、トラックを購入して木材や重機を運ぶ輸送事業を始めたところ、想定以上のご依頼をいただけるようになりました。そこで、1990年にほくしょう運輸を設立しました。現在は、ほくしょう運輸と北翔企画（警備・観光・看板やステッカー製作）と北翔コーポレーション（飲食・人材派遣、他）の3社体制で、「ほくしょうグループ」として事業を展開しております。ほくしょう運輸は現在、トラクタやトラクターをはじめ、クレーン車、セルフローダ、ダンプ、キャリアアカー、ウィング車、小型冷凍冷蔵などあらゆるニーズに対応できる車種を取り揃え、道内一円を網羅して輸送を行っています。

——まずは、御社の事業概要を教えてください。

**トラック輸送、観光バスやジャンボタクシーの業務まで多彩な事業を展開**



ほくしょう運輸株式会社  
代表取締役

**安孫 俊博氏**

ます。また観光バスの運行、ジャンボタクシー、靈きゅう車部門の他、除雪業務などさまざまな車両を活用した事業を幅広く手掛けており、地域の皆さまに長らくご愛顧いただいています。

## 自動車メーカーとの パートナーシップが 新規事業参入をスムーズに

——新規事業にスムーズに参入できる秘訣はなんでしょうか？

長年にわたり培ってきた自動車関連事業の知見と、自動車メーカーとの強固なパートナーシップですね。中でも三菱ふそうさんには、新たな事業を検討するたびに、「こんな車が欲しいが手配できないか」「こんな仕様はできないだろうか」と気軽に相談できるので、大いに助かっています。



地域第1号となる重トレーラで路面切削機を輸送している様子。

そもそも私が個人事業として運送業を始めた1983年当時、「三菱ふそうのトラックを使って仕事をすれば」というのが一つの目標でした。当時はリース制度がなく、トラックを手に入れるには手形か現金が必要な時代で、特に三菱ふそうのトラックは人気が高かったんです。だから、初めて購入できたときの感動は、今でも忘れられません。「ふそうのトラックに乗っているなら、大丈夫だろう」と、お客さまからの信頼も次第に高くなっていったように思います。

今ではグループで保有する車の約95%がふそうの車両になりました。すでに私自身は運転の現場からは離れましたが、新型車の発表会には現在でも必ず足を運んでいます。トラックは単なる車両ではなく、大切なお客さまの荷物を預かる「信用の象徴」。経営者として、その性能や安全性を自分の目で確認する責任があると考えています。2024年9月も、栃木県の喜連川研究所で行われた新型SUPER GREATERの試乗会に出席してきました。新型車は燃費効率や機能面でも年々進化しており、頼もしい限りです。一方で、今の情勢もあり、納車までに時間がかかるのが悩ましいところ。新車が届く頃には、今と同じ需要がある保証はありません。だからこそ、三菱ふそうさんにはぜひ一層の業務改善

に努めていただき、現場のスピード感に比べられる供給体制の構築を期待しています。

## 事業を通じて、 地域のニーズを満たしたい

——ジャンボタクシー事業や靈きゅう車事業など、新たな分野に参入する際の決め手を教えてください。

最も大切にしているのは、その事業が「地域の役に立つかどうか」ということです。当グループは創業の地・苫小牧市で地域密着型の企業として育てていただきましたので、そのご恩返しも兼ねて、常に事業を通じた地域貢献を目指しているからです。例えばジャンボタクシー事業は「宴会やゴルフなどの際に、グループで移動できるタクシーが欲しい」という地域の皆さまの声を受け、参入しました。完全予約制・貸切の大型タクシーですが、地元の皆さまはもちろん、観光やゴルフで苫小牧にいらっしゃる方にも好評で、予想以上に多くの皆さまにご利用いただいています。

靈きゅう車事業は、たまたま知り合った靈きゅう事業者の方に「高齢になり、車も老朽化してきたので、そろそろ廃業したい」という話を聞いたのが参入のきっかけでした。その事業者が廃業してしまうと、市内の



道内一円の観光・貸切旅客事業や地域密着型の学校関係の送迎、スキー授業などにも使用。

靈きゅう車の稼働台数が減るので、斎場を利用する市民が不便になると思ったのです。それでその方から車両ごと買い取らせていただき、ほくしょう運輸の社内に靈きゅう車部門を設立しました。もちろん、靈きゅう車事業は未経験で手探りでスタートでしたが、長年、トラック輸送や観光バスなど自動車に関わる事業をしてきた経験やノウハウを生かして、順調に実績を伸ばすことができました。

また、2024年までは苫小牧市からの委託で介護タクシーのサービスも提供していました。車いすのまま乗り降りができる車両を導入していただきましたので、利用者の方には「通院が楽になって、とても助かります」と大変喜んでいただくことができました。採算面でかなり厳しい状況が続いたので、今は残念ながら撤退してしまいましたが、行政からの助成が改善されれば、ぜひ再参入したいと考えています。

## 将来的には 外国人ドライバーの 自社育成を視野に

——事業を継続する上で、直面している課題はありますか？

やはり、一番の課題は人材不足ですね。今はかろうじてドライバーも事務職も必要数を確保できていますが、苦小牧も少子高齢化に伴って労働人口が減り続けています。今後はますます人材の確保が難しくなってくるでしょう。日本中が同じような状況ですから、このままでは物流を担う企業がなくなってしまう。そこで今考えているのが、外国人ドライバーの育成と採用です。日本語と運転などの技術を学べる教育機関を設立して人材を育成し、自社ははじめ全国の運送業者に就業できる仕組みを作れたら、ドライバー不足の問題に大きく貢献できると思います。まだ情報収集をしている段階で、実現できるかどうかはわかりませんが、できることは全てやってみて、安定して人材を確保できる仕組みを整備していきたいと考えています。

## 多角化でリスクを分散し、 持続可能な経営を目指す

——今後の事業展開については、どのように考えていますか？

引き続き、「車の力で地域のあらゆるニーズに応える」というモットーのもと、事業を通じた地域貢献に力を注いでいきたいと考えています。そのため、無理に北海道以外への進出は考えていません。むしろ目の前にある地域課題と真摯に向き合い、一つ一つ丁寧に伝えていくことで、地域に根差した企業として信頼を積み重ねていく。それが、当社の目指す姿です。

地域のニーズを的確に捉えるためには、地域の皆さまとのつながりや対話が欠かせません。そこで10年ほど前、苦小牧にて「異業種会絆」という異業種交流会を立ち上げました。現在、約70名の経営者仲間が所属しており、昨年まで私が会長を務めていました。クラブには多種多様な業種のメンバーが在籍しており、そ



建築土木資材や建機リース車両の搬送を主とするクレーン付き車両は、あらゆる輸送形態に対応している。

で得られる情報は、運送業とは直接関係がなくとも、経営のヒントになることが少なくありません。また、このクラブは情報交換の場にとどまらず、互助会的な役割も果たしています。例えば社内イベントで弁当が必要になれば、クラブに所属するお弁当屋さんに発注し、安全靴が必要になれば靴屋さんをお願いする。逆に、運送やジャンボタクシーの依頼があれば当社に声をかけてもらう。そうした「持ちつ持たれつ」の関係性が、自然と生まれています。

最近では、北翔コーポレーションが運営するそば専門店の外壁に、大型のデジタルサイネージを設置しました。基本的にはグループの事業紹介を流していますが、他社からの希望があれば、電気代程度の負担で広告を掲載することもあります。こうした業種を越えて支え合うことが、地域全体の活性化につながると信じています。

また、これまで進めてきた多角的な経営にも、引き続き取り組んでいきます。不確実性の高い時代においては、経営資源を分散させることが、企業の持続性を高める重要なリスクヘッジになるからです。トラック輸送を中核としながらも、他事業にも真剣に取り組むことで、企業としての基盤をより強固なものにしていきたいと考えています。どの事業にお



左：ほくしょうグループの本社事務所。  
右：苦小牧市内で25年にわたって続けている、苦小牧市や大手管理会社からの委託による除雪作業風景。

いても、私たちの強みである「車両」は欠かせない存在ですから、今後も三菱ふそうさんとの連携が不可欠です。三菱ふそうさんには、環境に優しく安全性と高性能を兼ね備えた車両の開発を通じて、地域経済の発展に貢献してくれることを心から願っています。

### ほくしょう運輸株式会社

〒053-0053  
北海道苦小牧市柳町1丁目  
1番地8号  
代表取締役 安孫 俊博  
創業：1985年  
従業員数：70名  
(2025年6月現在)  
車両保有台数：100台  
(2025年6月現在)

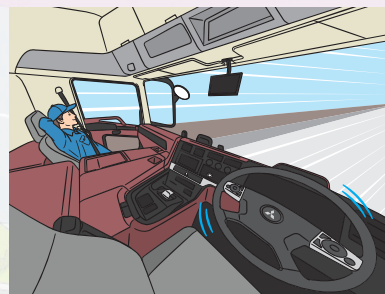
# レベル4トラックを実現する センシング&通信技術による路車協調システム

自動運転トラックは  
優先レーンを走行する。

幹線道路で実証実験が行われている、自動運転トラックの仕組みをイメージ化。遠隔地からのモニタリングや、路側帯の各種センサーが検知する道路情報による合流支援や障害物回避などで、自動運転を可能にする。

## 自動運転中は休憩時間

走行中はシステムが運転を管理するためドライバーの役割も変わる。将来的には走行中の時間を睡眠に充てたり、他業務に時間を割いたりといったことができるように。



## 障害物を検知して回避する

路側帯のカメラセンサー等で、道路上の落下物や工事規制の情報などを走行中の車両と共有。回避行動や車線変更のタイミングを調整できるようにサポートする。

発見

カメラセンサー

回避

特集

# 進化する幹線輸送 自動運転トラック最前線

効率性、安全性、持続可能性——。物流現場が抱えるこれらの課題を同時に解決できる技術として注目されるレベル4トラック。幹線輸送で進む最新の技術動向とともに、未来の物流の姿を考えた。

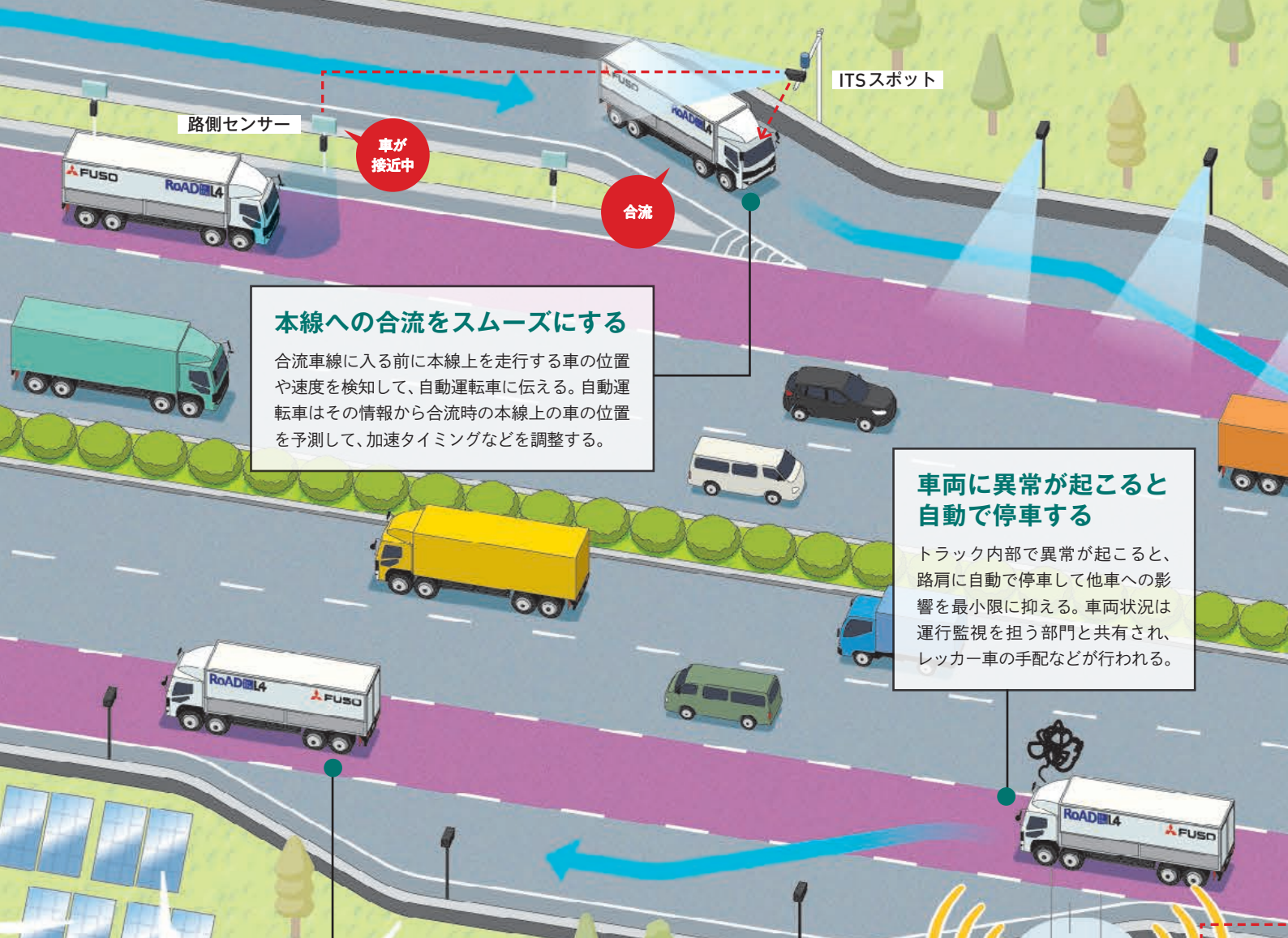
## 幹線輸送の未来を担う 実証実験が進行中

持続可能な物流ネットワークの実現に向けて、自動運転技術の活用が注目されている。なかでも、「物流の大動脈」とも呼ばれる幹線輸送におけるトラックの自動運転化は、ドライバー不足や長時間運転の制限といった課題への具体的な解決策として期待されている。

「ROAD to the L4」という国のプロジェクトでは、新東名高速道路の一部区間を使って、レベル4トラックの実証実験を進行中。三菱ふそうもこの取り組みに参画し、実証実験車で技術の検証と知見の蓄積を進めている。

注目すべきは、トラックとインフラがセンサーと通信技術を紹介して連携する「路車協調システム」。本線合流時の支援や走行ルート上にある障害物情報の共有、異常発生時の自動停車などを通じて、車両の安全性を高めている。

こうした技術が実用化すれば、幹線区間を走行中、ドライバーは運転や前方注視から解放され、睡眠や食事といった休憩時間を確保することが可能に。業務負担の軽減とともに、より柔軟な働き方につながる道が開かれつつある。



**本線への合流をスムーズにする**

合流車線に入る前に本線上を走行する車の位置や速度を検知して、自動運転車に伝える。自動運転車はその情報から合流時の本線上の車の位置を予測して、加速タイミングなどを調整する。

**車両に異常が起これると自動で停車する**

トラック内部で異常が起これると、路肩に自動で停車して他車への影響を最小限に抑える。車両状況は運行監視を担う部門と共有され、レッカー車の手配などが行われる。

**走行状況をモニタリング**

走行中の様子はトラックの運行を管理する事業者が外部からモニタリングしており、道路管制を担う部門(道路管制センター)と連携しながら、状況確認やレスキューの手配などを迅速に行う。



**道路管制センター**

カメラやセンサーで道路の状況を24時間監視。緊急時の規制情報などを自動運転システムと連携することで、車両の安全走行を支援する。

**◆実証実験中の幹線輸送ルート**

三菱ふそうの実証実験車

駿河湾沼津SA

浜松SA

自動運転優先レーン (約100km)

実証実験が行われているのは、新東名高速道路の駿河湾沼津SAから浜松SAまでの約100km。深夜から早朝の時間帯で自動運転車は優先的に走行できる。実証車両は自動運転レベル4対応の各種センサー類を搭載したスーパーグレートの実証実験車。

**◆自動運転トラックのレベル4とは？**

「SAE 運転自動化レベル」の特徴	
レベル1	運転支援: 運行の主体はドライバー。システムが自動ブレーキなどの車両制御を担う。
レベル2	高度な運転支援: 運行の主体はドライバー。追い越しなど一部の制御のみ自動で行う。
レベル3	条件付き自動運転: 運行の主体はシステムだが、緊急時はドライバーが対応を引き継ぐ。
レベル4	特定条件下における完全自動運転: 高速道路などの定められた領域でのみ自動運転を行う。
レベル5	完全自動運転: 運行の最初から最後までシステムが対応。ドライバーは運転に一切関わらない。

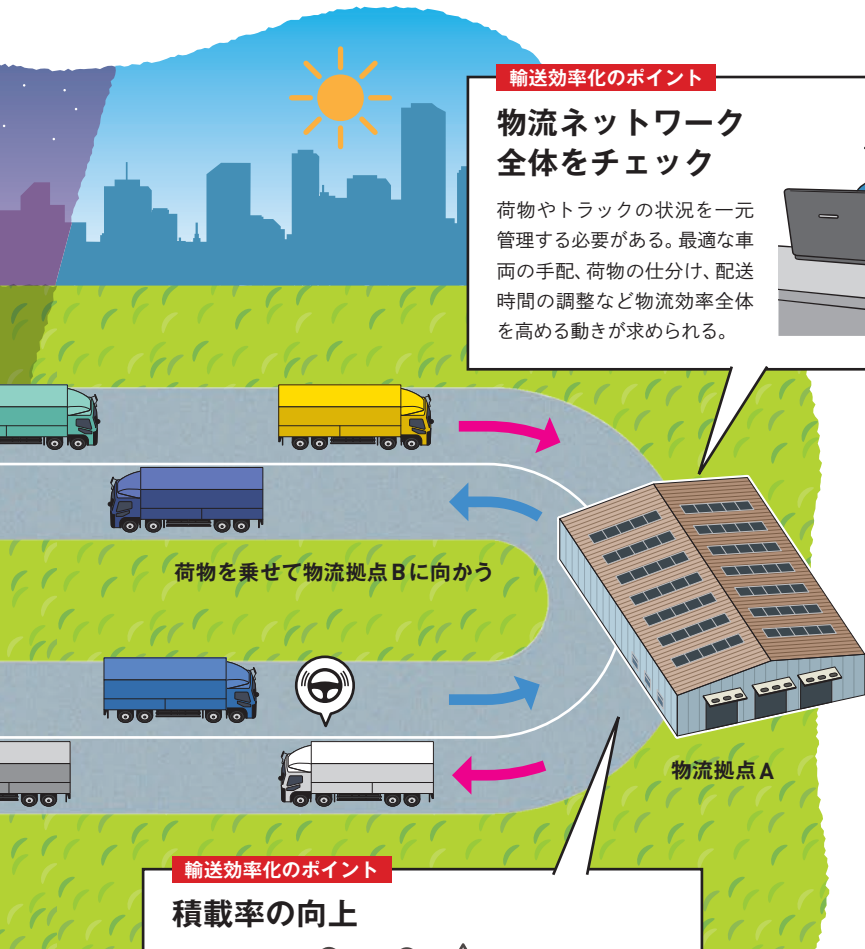
運行の主体がドライバーではなく、システムが担うレベル3～5の自動運転において、レベル4は特定の条件(この場合は幹線輸送中)で完全自動運転を実現できることをいう。

# 物流ネットワーク

主要な物流拠点を自動運転トラックで直結し、地域ごとの配送を人の手で——。レベル4トラックの実用化で再設計される新しい物流モデルを大予想！

幹線輸送

支線輸送



輸送効率化のポイント

## 物流ネットワーク全体をチェック

荷物やトラックの状況を一元管理する必要がある。最適な車両の手配、荷物の仕分け、配達時間の調整など物流効率全体を高める動きが求められる。

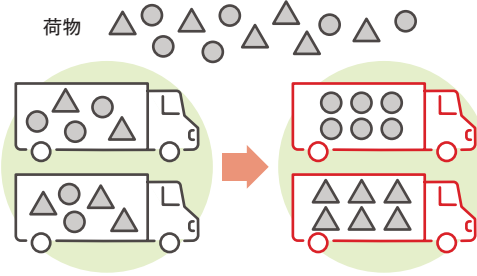


荷物を乗せて物流拠点Bに向かう

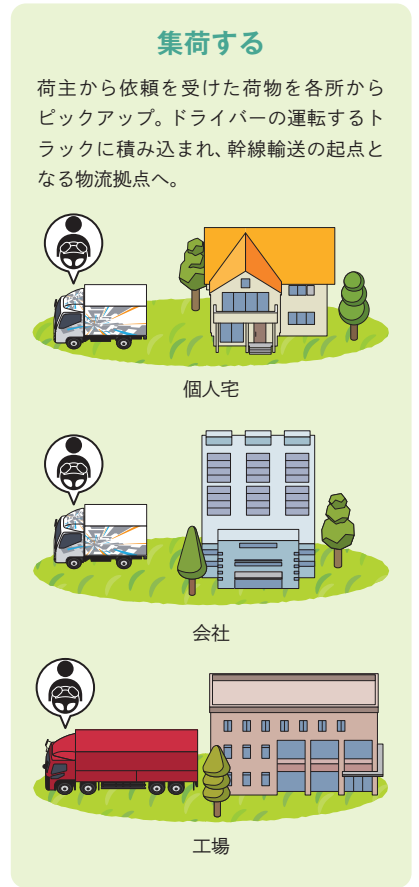
物流拠点A

輸送効率化のポイント

## 積載率の向上



自動運転トラックと組み合わせたハブ&スポークによる管理システムの構築でオペレーションが最適化され、1台あたりの積載率の向上など、無駄のない運行が可能に。



## 集荷する

荷主から依頼を受けた荷物を各所からピックアップ。ドライバーの運転するトラックに積み込まれ、幹線輸送の起点となる物流拠点へ。

個人宅

会社

工場

## 物流効率を変えるレベル4トラックの力

新東名高速道路で実証実験中の自動運転レベル4のトラックが実用化されると、従来では難しかった輸送効率を高めるさまざまな道筋も開けてくる。

ひとつは、走行中の車両がドライバーレスになることで、トラックの運行時間を増やせる点だ。これまでドライバーの勤務時間の制限からトラックの稼働率を増大するのに限界があった。自動運転では荷物を物流拠点まで運び、その日のうちに別の荷物を積んでリターンするといった輸送キャパシ

ティの向上が見込まれる。

もうひとつは、運行するトラックの省力化だ。1人のドライバーが1台のトラックを運転するのはなく、1人のオペレーターが複数台の無人トラックを遠隔からモニタリングする監視システムでドライバー不足の課題に対応。走行状況をリアルタイムで確認し、遅延や故障があれば道路管理者等と情報を共有して連鎖的なトラブルを回避する。

加えて、自動運転で管理された無駄のない走行の実現は、各トラックの持つ燃費性能を最適化に向かわせる。今後期待される水素などの次世代エネルギーの活用も進んでいけば、環境負荷のさらなる軽減につながっていくはずだ。

## 人とシステムが連携する物流ネットワークの未来

このような自動運転トラック導入による効果を最大化する際に大きな力ぎを握るのが、物流ネットワーク全体の再設計だ。この新しいネットワークには、さまざまなモデルが予想されている。現段階で有力なのは東京や大阪などの主要な物流拠点に荷物を集め、そこをハブ（中継地点）にして無人ト

# 未来が見えてきた レベル4自動運転トラックで変わる

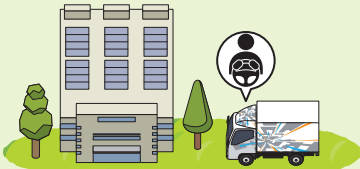
支線輸送

## 届ける

拠点に到着した自動運転トラックから荷降ろしして地域配送用の車両に積み替えることもあれば、そのまま手動運転に切り替えて配送を続ける場合も。運用に合わせて柔軟に対応できる。



工場



会社



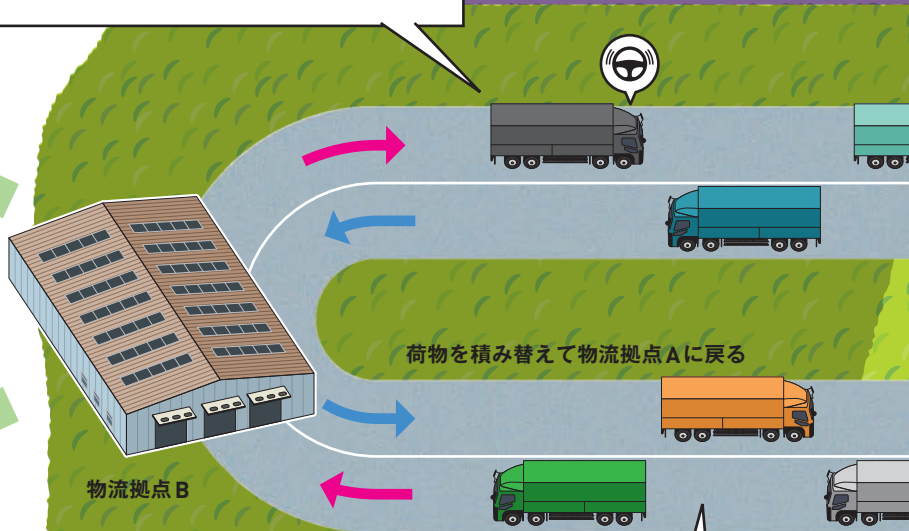
個人宅



### 輸送効率化のポイント

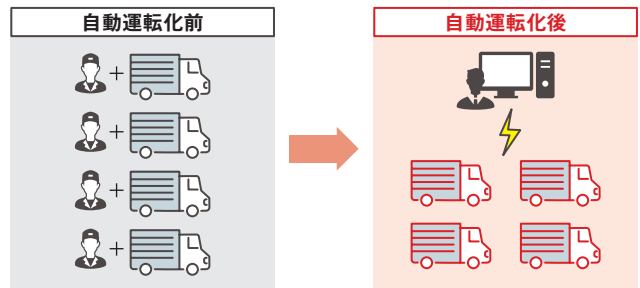
#### 拠点間を24時間運行

車両の稼働時間に制限のない無人運転により、物流拠点の間を時間帯に関係なく走り続けることができる。



### 輸送効率化のポイント

#### 複数の車両を少人数でモニタリング



トラック1台につき1人のドライバーが必要だったのが、遠隔から監視する担当者1人で、複数台のトラックを見守る体制へ。人手不足の課題解決に。

### 物流データの一元管理が運用の柔軟性を高める

トラックを使った輸送を行いながら、地域ごとの集荷・配送は人が担うハブ&スポークのモデルだ。自動運転システムが対応する幹線輸送と、人の手による支線輸送（ラストワンマイル）を組み合わせることで、ドライバーの負荷軽減と、地域に密着したサービス提供の両立が期待できる。

幹線区間につながる物流拠点においては、入庫、仕分け、出荷といったオペレーションから、最適な車両の手配、配送時間の調整などを一元管理するデータセンターが必要になり、トラックの走行データや積載情報などを拠点間で共有し合う既存技術の統合とともに、物流効率全体を高めるような動きが進んでいくはずだ。

幹線輸送でハブとなる物流拠点に到着した荷物が、別の車両に積み替えられることもあれば、同じ車両を手動運転に切り替えてそのまま配送先へ効率的に運ぶといった方法も選択できるようにする。

ルートや用途に応じて人とシステムが役割を分担、柔軟に連携——そんな風景になっていくだろう。

## レベル4のその先へ—— ともに物流の未来をつくるために

自動運転トラックの実用化に向けた実証実験が進む現在、トラックメーカーの役割は大きく変わろうとしている。現場を知る実証実験担当者にこれからの展望を語ってもらった。



三菱ふそう  
アドバンスエンジニアリング部  
木下 正昭

新しい物流モデルに向けて  
いま、必要な一歩を踏み出す

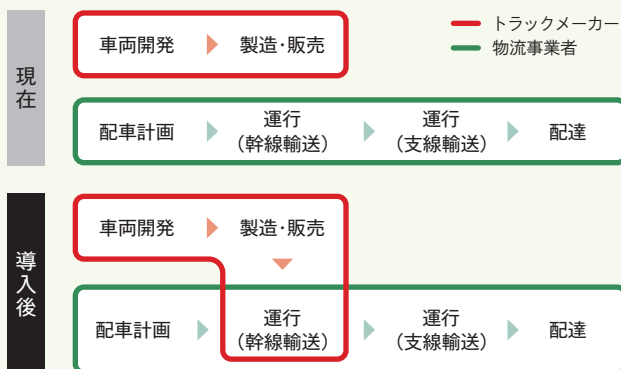
「物流の2024年問題の解決策として、また物流ビジネスのゲームチェンジャーとして期待が集まる自動運転トラック。これの実用化は、私たちトラックメーカーにとっても大きな転機です。これまででは、車両の製造・販売することが主な役割でしたが、これからは自動運転システムを提供して無人で車両を走行させる役割の一部を担う立場として、物流事業者の皆さまと、より密な関係を築いていくことが求められます。」

6〜7ページで紹介した実証実験は、「ROAD to the L4」の提言として報告がまとめられ、2026年には国の制度設計に向けた検討材料になる予定です。関東、中部、関西ルートは、全国でも特に物流が集中している自動運転トラックの効果がしやすい場所です。まずはこの区間からの実現をめざしていくのが事業として成功するカギとなると考えます。

ただし検討でわかってきたのは、幹線物流を自動運転に入れ替えるだけでは、すぐには導入効果に結びつか

### 自動運転トラック導入で オーバーラップする事業領域

運行の一部をトラックメーカーが担うことで、車両の製造・販売だけでなく、新しい物流ネットワークを共に考えていく関係へ。



#### ポイント

- 自動運転トラックの実現は、車両開発だけでなく、運行や物流モデル全体の見直しにつながる。
- 現在の幹線輸送トラックを自動運転トラックに入れ替えるだけでは効果が限定的。輸送効率を高めるネットワーク設計がカギを握る。
- 自動運転社会を実現するためには、物流事業者とトラックメーカーが連携して導入の準備を進めるべき。

ないということですが。例えば、東京の物流拠点を出発し、大阪を経由して福岡まで運行するようなルートの場合、手動運転に切り替わる区間で荷物の積み替えが発生すると余計な時間と人手がかかってしまい、導入効果が逆に下がる可能性があります。

また、現在積載率40%にとどまっている輸送効率の改善も課題です。どの拠点到荷物をどう集め、どう仕分けるのかといったオペレーション、

どのルートで運行するのかなどといった物流ネットワークそのものに踏み込んだ変革が求められています。8〜9ページで紹介したハブ&スポークのモデルなどと組み合わせる考え方が不可欠になるでしょう。

だからこそ、今この段階から導入に向けた準備を進めておくことが大切です。私たちも、物流事業者の皆さまと力を合わせ、現実の物流にマッチした使い方を一緒に考え、かたちにしていきたいと思っています。」

未来へ、  
はこぶ人。

interview

## 原晋さん 青山学院大学陸上競技部監督

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。  
箱根駅伝の出場から長期間遠ざかっていた青山学院大学を  
圧倒的な強豪校に育て上げた原晋監督。会社員生活と、  
陸上競技の監督経験で培った、指導の哲学を聞きました。



## 初めてグラウンドに 立った瞬間、 勝てると確信した

——約10年間の会社員生活を経た後に青山学院大学（以下、青学）の陸上競技部の監督に就任されましたが、もともと後輩の指導や育成が得意だったのですか？

原晋さん（以下、原） そうでもなかったです。会社員のときは、まだ若かったですし、自分自身の実績を作るほうが大事だったので。

——就任の経緯は、世羅高校時代の2つ後輩である瀬戸昇さん（青学陸上競技部OB）から声をかけられたことでした。瀬戸さんが原さんに監督就任を打診した理由は、何だったのでしょうか？

原 中国電力の営業職で新規事業の立ち上げに参加して、成功している経験を買われたのだと思います。2004年、監督就任当時

の青学は30年近く箱根駅伝に出場できておらず、そんな中で陸上競技部を強化することになり、適任者を探していたんです。

——単に前監督から引き継ぐのではなく、ゼロから作り上げることが出来る監督を探していたと。

原 もともと瀬戸さんにオファーされていた話だから、要は彼が僕に押し付けただけなんですけど（笑）。ただ僕自身、旧態依然とした陸上界を変えたいという思いもあったので、引き受けました。閉鎖的な空間でやってきていたから、何も生まれてこなかった。実質マイナスな状態からのスタートだったんです。

——陸上界が旧態依然の体質なのは、なぜなのでしょう？

原 例えば箱根駅伝には100年の歴史がありますが、指導者の世代は、それほど入れ替わっていないんです。同じ指導者が何十年も教えている。その教え子が指導者になって、同じことをまた何十年もやる。自分の立場を守りた

いだけで、そこに理念なんてないし、行動指針も哲学もないんですよ。そんな状態だと勝算はないと思うんです。

——そんな中で異業種から彗星のごとく原さんが現れ、あつという間に青学の陸上競技部を新生させた。これは本当に事件でした。もともと自信はあったのですか？

原 監督に就任して初めてグラウンドに立った瞬間に「勝てる！」と確信しました。僕は、負ける戦いも負ける仕事もしないので。昔のままのやり方だったので、アツプデートできると思いました。

——とはいえ、序盤の数年間はなかなか上手いかない部分もあったそうですね。

原 ありました。学生たちに適したトレーニングを把握できていなかった。いくら理想を掲げても、実現できなければ絵に描いた餅です。そこからは部員たちが持っている能力の半歩先の目標設定でトレーニングを行い、成功体験を実感さ



毎年、選手の士気を高めるために掲げられる箱根駅伝恒例のスローガン。2025年の「あいたいね大作戦」には、「ゴールでチーム全員が笑顔で会いたいし、ファンやスポンサーと喜び合いたい」という思いが込められていた。

画像提供：一般社団法人アスリートキャリアセンター

せていきました。——無理な目標を立てても、成功体験は得られないですか？

原 成功体験に勝る自信はない。小さな目標でも成功することで自信を得られるし、その繰り返しで、チームを強化していきました。

## 「原監督の指導は 自動車学校の 教官のような感じ」

——就任当初の学生と、最近の学生で気風が変わってきた部分もあ

未来へ、  
はこぶ人。  
”  
基本の“型”がなっていないのに、  
型破りなんてできるわけないんです。

interview



Susumu Hara

1967年3月8日生まれ、広島県出身。中京大学卒業後、中国電力に入社して陸上競技部に所属し、駅伝などに出場。2004年に青山学院大学陸上競技部監督に就任。2009年、33年ぶりに箱根駅伝へ出場し、2015年に初優勝\*した後、そのまま4連覇。2025年も8度目の総合優勝を成し遂げた。

※往路・復路・総合の全てで初優勝。

りますか？

原 今の学生はみんな、真面目ですね。「これが正しいメソッドだ」ってことを理解すると、多少きつ

くても頑張ってくれます。僕に対して口答えするような子もあまりいない。昔はいっぱいありましたよ。僕も若かったから刺激的でした。今は、面白くないなあ(笑)。

——部員たちに言葉をかける際は、どんなことを心掛けていますか？

原 初心を忘れないようにと伝えています。基本の「型」がなっていないのに、型破りなんてできるわけではないんです。基礎も軸もしっかりあるから、改革ができるんです。——部員たちに規則正しい生活を徹底させる一方で、決して束縛しないのが原監督の流儀ですよ。

原 理念や哲学を持っていけば、自由度は広がるんです。そこが抜けた状態の自由っていうのは、好き勝手の領域。いくら正しいことを入れ込んでも全部抜け落ちていくので、まずは理念や哲学の土台をしっかりと作ることが大事です。——教え子から言われた言葉で、印象的だったものはありますか？

原 2025年の世界陸上で男子マラソン代表に選ばれた、青学陸上競技部出身の吉田祐也選手(GMOインターネットグループ陸上部

所属、20年の箱根駅伝で活躍)が、僕の指導を「自動車学校の教官のような感じ」と言っていたんです。

横に付いて、さまざまなお話を分りやすく説明しつつ、危ないと思ったときにはブレーキを踏んでくれる存在、ということかと。いい表現をしてくれましたよね(笑)。

——昨年箱根駅伝の対策委員長も務められていますか、かねてより提唱されている全国化にも着手されるのでしょうか？

原 やっていききたいと考えています。一番の大義は「ふるさと創生」です。箱根駅伝に出場する学生の7割以上は、関東以外の出身なんです。彼らが地元から出場するようになれば、その地域が元気になっていく。みんなが喜ぶような構図を作っていききたいです。

——それにしても、なぜ駅伝に多くの人が魅了されるのでしょうか？

原 みんなでたすきをつないでいくという部分、日本人の美学に合っているのでしょうか。リレーだって盛り上がるでしょう？ただ、競技人口自体は減っているの、子どもたちに野球やサッカーと同じくらい「陸上競技の選手になりたい！」って思ってもらいたいの、そう思ってもらいたいの取り組みをしていきたいと思っています。

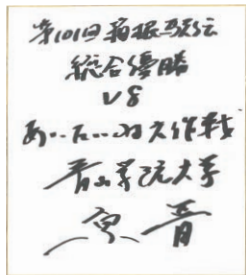
——最後に、本誌を読んでいるドライバーの皆さんに向けてメッセージをいただけますか？

原 部員たちのために宅配を利用してあるので、毎日のように大量の荷物が届きます。実はこの取材の前にもドリンクを24箱分受け取ったばかり。量が多いのにわざわざ運んでいただいて、本当に感謝しています。高いレベルの文化的な営みを我々ができるのは、どんなときでも、荷物を運んでくれる皆さんのおかげといっても過言ではありません。もっとトラックが進化して、ドライバーの皆さんが少しでも楽になるといいですね。

Present!!

原 晋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!



# 快眠マニュアル



トラックドライバーが安全に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。第3回では、「睡眠量」「睡眠のリズム」と共に、快眠に必要な「睡眠の質」の改善方法をご紹介します。

vol.03

快眠に必要な  
3つの要素  
～睡眠の質編～

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。

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。

## 自律神経を整えることが睡眠の質を向上させる近道

睡眠の質における要点は、入眠しからの約90分。この間の眠りを深くすると、脳と体がしつかり休息できます。

鍵を握るのは自律神経。体を活動的にする交感神経を抑え、リラックス状態に導く副交感神経を優位にすると、深い眠りへと導くことができます。



### 「睡眠の質」の低下で起きる

#### 4つのサイン

- 起床時に疲れが取れていない
- 夜中に何度も目覚める
- 早朝に目が覚めて、その後眠れなくなる
- 日中強い眠気に襲われる

## 「睡眠の質」改善方法

深い睡眠には、眠る前の過ごし方と快適な睡眠環境が大事。簡単に取り入れられる習慣と、寝室づくりのコツをご紹介します。

### ①眠る前の習慣

お風呂に浸かり  
放熱しやすい体に



お湯に浸かると体温が上がり、徐々に熱を放出。この過程は眠気を誘い、睡眠を深めやすい。放熱のタイミングを考慮し、入浴は就寝1～2時間前。高温のお湯は交感神経が優位になるため、37～39℃がおすすめ。

いい香りで  
リラックス状態に



いい香りを嗅ぐのも手段のひとつ。特にラベンダーやベルガモットなど鎮静作用のあるアロマは、気持ちが落ち着くので睡眠の質に好影響を与える。ディフューザーやスプレー、アロマストーンを活用しよう。

10秒呼吸法で  
自律神経を整える



3秒ひと息でゆっくり吸って、7秒ひと息でゆっくり吐く「10秒呼吸法」がおすすめ。緊張がほぐれ、副交感神経が優位に。ベッドに入る直前、目を閉じながら数分実践するだけでも睡眠の質は向上する。

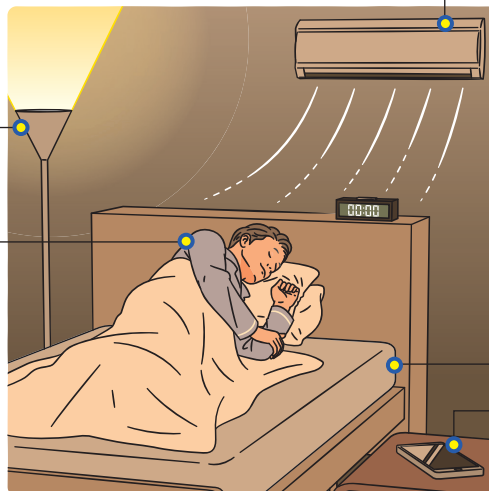
### ②寝室づくりのコツ

就寝1～2時間前から  
間接照明に

明る過ぎる照明は、脳が昼間だと錯覚してしまう。就寝1～2時間前には照度を落とし、オレンジ色の間接照明に切り替え、眠りやすい状態にしよう。

寝返りしやすいパジャマを

血流を促し、体のコリや圧迫を防ぐ寝返り。スムーズにできないと眠りが浅くなり、体の痛みにもつながる。スウェットのような重い衣服は避け、伸縮性と透湿性が高い綿や絹製のパジャマを選ぼう。



### エアコンはつけばなしでOK

暑さや寒さで目が覚めるくらいなら、つけたままでOK。ただし、風が体に直接当たると風邪を引くことがあるので注意。設定温度は夏なら冷房で26～27℃、冬なら暖房で20℃前後に。湿度は季節を問わず50%前後がいい。

### マットレス&掛け布団は 通気性を重視

通気性の高い寝具は湿気や熱を逃がしてくれるため、快適に眠れる。マットレスは中が網目状のもの、掛け布団は夏なら麻、冬なら綿や羽毛素材がおすすめ。

### スマホは取りづらい場所に

スマホのブルーライトは脳を刺激してしまうので、入眠前の使用はNG。ベッドから届かない場所に置き、手に取ってしまわない工夫を。

◆MaaSの利用方法  
(my routeの場合)

# すべて一つのアプリで完結！

## ①行き先を決める



アプリ内では、おすすめスポットを紹介する機能があり、それを参考に行き先を決められます。

## ②ルートを探る



さまざまな移動手段を組み合わせたルートを検索可能。最短ルートも、あえて遠回りするルートも一括で比較できます。

## ③チケットを購入



電車の乗車券やバスの乗り放題券などのデジタルチケットは、アプリで購入可能。駅で買うより、お得になることも。

## ④移動する



移動先のエリアでは、飲食店の情報やお得なクーポンをアプリでチェックできます。

※イラストはイメージです。

まーす

# 【 MaaS 】

Mobility as a Service

今さら聞けない

## トレンド用語

## ビジュアル解説

**M**aasは、複数の交通関連サービスを一括で利用できる新しい移動の仕組みです。スマートフォンで、ルート検索から交通機関の予約、チケット購入、支払いまでを一括で行えるのが特徴で、移動時にかかる手間を減らせます。

また、電車やバスなどの公共交通機関を組み合わせて使うことで、自家用車以外の選択肢を増やし、環境負荷の軽減にもつながります。観光地や商業施設へのアクセスも向上し、地域での滞在時間が延びることで、**地元経済の活性化**も期待されています。そのため、日本では、地域ごとに民間企業が連携してMaaSの開発に取り組み、2019年から国土交通省がその普及を後押し。自治体や企業による実証や導入に対して、制度・財政面で支援を行っています。中でも、トヨタが主導するアプリ「my route」(\*)は全国で展開され、**公共交通機関の利用者の増加**が報告されています。

MaaSの普及には、複数の交通事業者によるデータ連携の難しさに加え、サービス自体の収益化が見えにくいという課題があります。国は「スマートモビリティチャレンジ」(\*)などで導入支援を進めていますが、継続的に運用するには、**安定したビジネスモデルの構築が不可欠**です。

### \*2 スマートモビリティチャレンジ

先進的なモビリティサービスを通じて、各地で生じている交通の不便さや課題の解消を目的に、国土交通省と経済産業省が共同で進めている取り組みです。MaaSの導入の他、利用者の予約に応じて運行するオンデマンド交通の実証事業や、地域交通の再構築といった多様な取り組みを支援。これまでに、全国で約150件の実証事業が展開されてきました。

### \*1 my route

2018年にトヨタが開発し、西日本鉄道のバスチケット販売により実証開始したMaaSアプリ。現在は全国で利用でき、交通手段の検索・予約に対応しています。一部地域(例:福岡市)では、飲食店情報やクーポンの配布といった連携サービスも提供。観光用途に偏りがちな他のMaaSと異なり、通勤など日常の移動にも対応した都市型MaaSの先進事例として注目されています。

# FUSO INFORMATION

## イベント

### 三井住友銀行東館にて、 2代目Canterのレストアカーと eCanterを展示

2025年7月26日(土)から8月8日(金)まで、東京・大手町の三井住友銀行東館にて、T91A型Canterのレストアカー(当時の姿を復元した車両)とeCanterを展示しました。

「新しい時代へ、新しい社会へ。」をテーマにした本展示。Canterは2025年に誕生から62周年を迎え、展示車両のT91A型は1970年7月に発売された2代目Canterです。その進化形であるeCanterと並べて展示することで、昔と今のCanterのさまざまな違いを多くの皆さまにご覧いただきました。



## イベント

### 西川運輸株式会社に 新型「SUPER GREAT」を納車

2025年7月30日、昨年創立50周年を迎えた三重県亀山市の西川運輸株式会社にて、第一号車を復刻した新型SUPER GREATを納車。式典には、西川一己専務取締役や亀山市議会議員の草川卓也様をはじめ、多くの方が出席しました。

同社は、西川専務取締役を中心に記念トラックを製造するプロジェクトを始動。第一号車が三菱ふそうから購入した車両だったことと、新型SUPER GREATのリリースが重なったことから「初代車両を復刻する」という構想が具現化しました。

現行の同社のトラックは白の車両ですが、今回初代のカラーであるグリーンメタリックを再現。さらに2025年に亀山市が市制20周年を迎えたことも記念し、歌川広重の「東海道五十三次」から亀山市ゆかりの3つの宿場町の絵を、架装の両側と後方にラッピング。地域への貢献の思いを込めました。

安全にトラックに乗っていただくために

# タイヤの点検を忘れずに

JAFの2024年度の出動理由としてタイヤのパンク・バーストがとでも多く、特に高速道路においてはトップです。タイヤがパンク・バーストすると走行安定性が著しく低下し、特に高速道路では重大な事故につながります。走行前には必ずタイヤの空気圧の点検を行って安全運転に努めましょう。

## JAFロードサービス 主な出動理由TOP5(2024年度)

### ◆一般道路

順位	故障内容	件数	構成比
1	過放電バッテリー	755,785	35.31
2	タイヤのパンク、バースト、エア圧不足	427,833	19.99
3	破損/劣化バッテリー	185,855	8.68
4	落輪・落込	132,452	6.19
5	キー閉じ込み	106,995	5.00

### ◆高速道路

順位	故障内容	件数	構成比
1	タイヤのパンク、バースト、エア圧不足	26,219	42.27
2	燃料切れ	5,843	9.42
3	事故	5,032	8.11
4	過放電バッテリー	2,864	4.62
5	発電機/充電回路	1,439	2.32



出典:「JAFロードサービス 主な出動理由TOP10 2024年度 年間『四輪・二輪合計』より抜粋

## タイヤの状態を確認(目視で確認)

### 1 タイヤ接地部のたわみ状態を見て、空気圧が適当であるか点検します。

#### ◆扁平タイヤは外観からでは空気圧の判断がしにくいので、必ずエアゲージで点検します。

※空気圧の点検・調整は、必ず走行前のタイヤが冷えている状態で行います。また、走行直後はタイヤの発熱により、内部の空気が膨張するため、約1割ほど空気圧が高くなっていますが異常ではなく、タイヤが冷えれば正常値に戻ります。

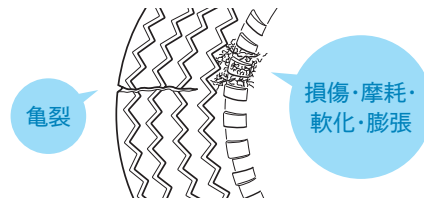
#### ◆空気圧が不良のときは、標準空気圧に調整します。

※タイヤの標準空気圧は、運転席側ドアピラー部に貼り付けられたコーションプレートに示してあります。※タイヤの空気圧は自然低下するため、月に1度はエアゲージで点検します。



### 2 タイヤの接地面や側面に亀裂や損傷がないか、また極端にすり減っている箇所がないかを点検します。

### 3 タイヤにくぎ、石、その他異物が刺さったり、かみ込んだりしていないかを点検します。異常があるときは、新品タイヤに交換してください。



### 4 スペアタイヤの空気圧が適当であるか点検します(エアゲージを使用すると、正確に点検できます)。

※年に1度は、スペアタイヤの空気圧をエアゲージで点検します。



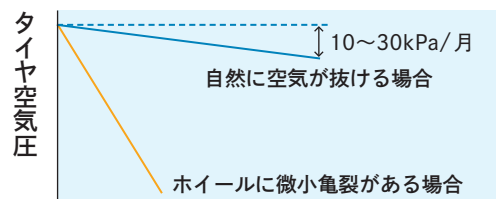
空気圧が低すぎるとタイヤが過熱し、バースト(破裂)事故につながる恐れがあります。また、空気圧が高すぎたり低すぎたりすると乗り心地が悪くなり、積荷も痛みやすくなります。

### アドバイス

ダブルタイヤの内側と外側では、空気圧の差をつけないでください。

## タイヤ空気圧の変化

タイヤのエア圧は時間経過と共に自然に低下します。これは、タイヤの分子より空気分子が小さいためです。大型トラック用のタイヤの場合、自然に空気が抜ける速度は、1カ月で10~30kPa程度です。タイヤやホイールに亀裂、穴あき等の不具合がある場合は、空気が抜ける速度は、早くなります。日常点検でエア圧を正しく点検することにより、タイヤやホイールの不具合を早期に発見可能です。



エア充填後の時間

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。

# Ranking & Voices

三菱ふそうユーザー

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！



2025年07/08月号のアンケートテーマ

## 秋の夜長、家で何をして過ごす？

還暦近くなり寝室にこもる時間が早くなりました。そこから長時間の読書タイム。1日が二部制です。

岡山県・女性



編集部より

1日の中にゆっくり過ごせる時間のあふる生活、理想的ですね。忙しい日々の中でも確保したいものです。

親戚で集まってバーベキュー、からのゲーム大会ですね。もちろん負けたら罰ゲーム。勝っても負けても無礼講な夜になります。

山形県・男性



編集部より

笑って食べて、ゲームで盛り上がり…。あまりにも楽しそうなので、今度編集部でも企画してみたくなりました。

和室の窓を開けて風を感じながらゴロゴロする。

愛知県・女性



編集部より

畳に寝転び、風を感じるひととき…。秋らしい情感たっぷりの過ごし方ですね♪

YouTubeにてユーロビート鑑賞。気分が上がるので。

埼玉県・男性



編集部より

そう言えば近年遠ざかっていましたが、久々に聞きたくなってきました！

日中は仕事でできない、釣りの仕掛け作りをしています。

神奈川県・男性



編集部より

なんとも渋い夜の過ごし方…。次の釣行がますます楽しみになりますね。

近くの河辺まで歩いてたそがれる。夏秋の夜風が心地よいため。

岩手県・男性



編集部より

季節の境目って、いつの間にか過ぎてしまいます。素敵な過ごし方ですね。

### 資格試験の勉強

秋田県・男性



編集部より

涼しくて心地いい秋の夜は勉強もはかどりますね。合格することを祈っています！

### 子どもたちとゲームなどして遊ぶ

福井県・男性



編集部より

こっちは本気で遊ぶと、なんだかんだ楽しいですね。今のうちに、全力で付き合ってください。

まとめ

皆さま思い思いに秋の夜を楽しまれるようで、なんだか元気をもらいました。私も皆さまのような過ごし方、意識してみようと思います。

## あなたの“車内ルール”を教えてください。

運転してもらう人は、運転してくれる人にお茶やガムなど運転のお供を準備すること。

神奈川県・女性



編集部より

同乗者のナイスなサポートがあると、快適に運転できますよね。

運転が苦手なので助手席に乗せてもらった際にはできるだけサポートを！盛り上げて眠くならないようにしています。

大阪府・女性



編集部より

感謝を形にする気配り、素敵です！車内も楽しい雰囲気になると思います。

香剤は、スカッシュ系のものを使う。理由は、一番好きで落ち着く香りだから。

埼玉県・男性



編集部より

スカッシュ系は爽やかだから、リフレッシュできますよね。香りの力、侮れないと思います。

### 土足厳禁

できるだけ室内を汚したくないから。

神奈川県・男性



編集部より

これぞ車好きな方の“あるある”ルールですね！愛車を美しく保ちたいという思いが伝わります。

オナラをするときは、申告してオナラをする。申告時に窓を全開にします。

京都府・男性



編集部より

誰もが気持ちよく過ごすための工夫ですね(笑)。重要だと思います…！

### 禁煙

愛知県・男性



編集部より

シンプルだけど明快なルール。快適な空間づくりの第一歩ですね。

急ブレーキ、急ハンドルなど緊急回避動作で飛ばないように、車内にもものは置かない。

山形県・女性



編集部より

車は万が一を見越した備えが大切です。見習います。

トラックの安全窓が見えるかチェックしています。やはり安全第一。

愛知県・男性



編集部より

大きな事故を防ぐには、こういった小さな確認から始めたいものです！

まとめ

皆さまの回答を見ると、車内は「小さな共同空間」なんだと改めて感じました。気持ちよく過ごすためのルール、参考にさせていただきます。

今回の募集テーマは…

### 2025年、どんな年でしたか？

気づけば年の瀬。2025年はどんな年でしたか？うれしかったこと、頑張ったこと、苦労したこと…いろんなことがあったと思います。ひとことで表すならどんな言葉になるのか、その理由と併せて教えてください。

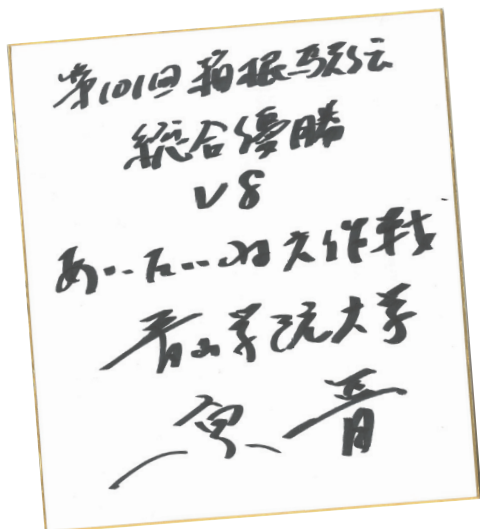
### 運転中についてしまう癖は何ですか？

ハンドルを握っているとなぜか出てくる“自分だけの癖”、ありませんか？鼻歌、ひとりごと、つい窓を少し開けてしまう、ナビにツッコむ…など、ふとやってしまうあなたの“運転中あるある”、ぜひ教えてください。

ご回答いただいた内容は「2025 11/12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!



原晋さん  
サイン色紙

3名様



SUPER GREAT  
キーホルダー 5名様



スリーダイヤ柄  
エコバッグ

5名様



スタンド  
ワイヤレス充電器

5名様



スリーダイヤ柄  
ストージョ 5名様

SUPER GREAT  
ステッカー 5名様



スリーダイヤ柄  
タオル 3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/  
NcMooyjDBTXHvNtw5](https://forms.gle/NcMooyjDBTXHvNtw5)

**FUSO** magazine  
Goods present!

**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!

◎応募締め切り：2025年10月31日（金）  
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2025年11  
月中旬を予定）。

hangonooooooyy@gmail.com  
アカウントを切り替える

必須の項目です

メールアドレス \*

「FUSO magazine」で取り上げてほしい  
テーマ

回答を入力

三菱ふそうへのご意見・ご要望

回答を入力

氏名 \*

回答を入力

郵便番号 \*

回答を入力

プレゼント応募も  
同時にOK

回答&応募締切  
**2025年  
10月31日(金)**

※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。

# みんなで走ろう、 あたりまえの未来へ

国内初の量産型電気トラックを発売して8年。  
新しいeCanterは、ボディーバリエーションの大幅拡大と  
用途に合わせた航続距離の提供で、  
お客様の日々の業務にぴったりの、  
毎日使いたくなるものを選びやすくなりました。  
街なかの充電設備も充実してきました。  
また電動化促進の支援も広がっています。  
より使いやすく、手にいれやすくなったeCanter、  
これからの、みんなの、トラックです。

おかげさまで導入台数も続々増加中

電気トラック  
**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)