

世界のトラック ソコでしか 見られぬ 特色ある トラック達

西 襄二

トラックは地に足を付けた物流手段で、稼働地の地理的条件や文化に影響され地域色を反映して発展する。大陸では大陸ならではの、島国では島国ならではの育ち方がある。公道を走る特色あるトラック達を集めてみた。

北米の場合

自動車大国のアメリカは、原住民が居た土地に欧州からの移民を先祖にして発展したが、広大な大陸ゆえにスケールの大きさは島国育ちの我々の想像を超えた事物に満ちている。

PACCAR 社

アメリカを代表するトラックメーカーは群雄割拠で多数のブランドが競ってきたが、現在は合従連衡を経て一つは PACCAR 社として気を吐いている。



アメリカ PACCAR 社の前身企業が製造運用したトラックとセミトレーラ。積載されている鉄道用ボギーも 1918 年当時の同社の製品。(PACCAR 社の社史「あくなき品質の追求」より)



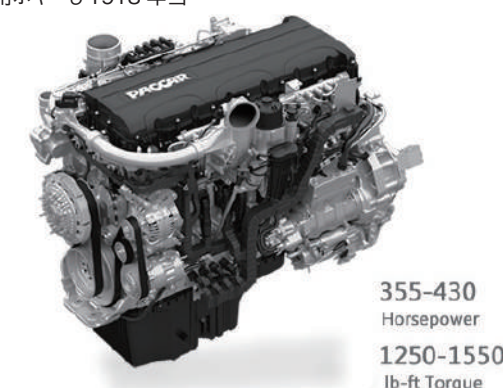
最新の PACCAR 社を代表するトラック 2 題。左 Kenworth T680 型、右 Peterbilt 587 型。空力特性を重視したデザインのシリーズが販売を伸ばしているという

旧(欧州)大陸からの移民が北米大陸の東海岸に入植し、西方への開拓を続けて遂に西海岸に行き着いたのは 1800 年代の終期である。欧州ではワットによる改良蒸気機関の台頭がその後間もなくで、産業革命に繋がる。応用製品として鉄道機関車も出現したから欧州大陸での産業が急速に勢いを増した時期であり、アメリカ大陸にその製品が輸入されるのにそう大きなタイムラグは無かったようである。PACCAR 社の社史「あくなき品質の追求」によれば、1883 年に西海岸にノーザンパシフィック鉄道が開通したことが記されている。前後してシアトルに製鉄所も操業を開始している。

PACCAR 社はこの鉄道で需要が生じた貨車の製造から輸送機関に関りを持ち、1909 年には本格的な貨車の製造で社業を開始している。これが発

展して 1917 年 4 月に Pacific Car and Foundry 社が発足するが、その 3 か月前、アメリカは第一次世界大戦に欧州の同盟国との関係で参戦するのである。この軍需で当社も急速な発展を遂げる。自動車製造もこの時期に始まっている。

その後の大不況で試練の時を過ごした同社だが、またも第二次世界大戦の軍需で戦車を加えた自動車部門が発



PACCAR グループの DAF のエンジンがベースとなっている PACCAR エンジン。これは 2016 年から販売開始の MX-11 型、コモンレール式。

展を遂げ、戦後から今日に引き継がれたのである。この時期に Kenworth 及び Peterbuilt の二つの自動車ブランド企業を合併して製品系列として現在に至っている。1970 年代初期の Kenworth 車にはキャブオーバーエンジン型のスタイルの車があったが、その後は今日に続く大きなボンネット型がアメリカのトラックのスタイルとして定着した。現在の社名 PACCAR は 1971 年 12 月に組織変更と同時に採用されている。

当社はオランダ DAF 社を 20 世紀末に買収しグループに編入しているが、欧州資本によるアメリカ地場トラック企業の再編とは対照的である。DAF が欧州で展開するトラックビジネスにアメリカのボンネット型を押し付けることは無く、むしろ DAF を通じて欧州の技術を学ぼうという姿勢がうかがわれる。

販売面からみると、アメリカ市場で PACCAR グループはシェア No. 2 である。

Daimler North America 社

自動車発祥の地欧州の中で、我こそ自動車発明者の血を引き継いでいる、ということを誇示しているのが Daimler 社だが、欧州の雄といえどもアメリカ進出を巡っては一筋縄では行かなかった経緯を背負っている。欧州で成功している製品をアメリカに持ち込んでもアメリカのユーザーは拒否反応を示

し、販路をリース・レンタル車に限らざるを得ない状態が 20 世紀終期に続いていた。

1999 年に筆者がシュツツガルトの本社取材で訪ねた際、メルセデスベンツ製エンジンを搭載したトラックが 1 台あり、ようやくアメリカでも自社製エンジン搭載車が販売できた、と誇らしげに説明を受けたことが思い出される。しかし、これは営業的には成功しなかった。本命である長距離運行用の大型トラックに地歩を築くには未だ大きな山が立ちはだかっていた。アメリカの地で発展した運輸事



Daimler グループの北米ベストセラー・ブランドは Freightliner。これは 2015 年に開始した NEVADA 州内公道走行認可の自動運転車 "Inspiration"



Daimler グループの WesternStar 車には根強い支持者がある。同車シリーズ中の最新モデル 5700 型

業者、特に 1 週間かけて大陸横断を繰り返しているオーナーオペレーターの世界で受け入れてもらうには、アメリカ製であることが誇り高い彼らの購買動機を引き金になっており、欧州からの持ち込みはダメというわけである。

結局、アメリカ発祥の Freightliner 車 / 社とディーゼルエンジンの DETROIT 社に資本参加して傘下に収め、表向きはアメリカの企業に欧州の技術を植え付けるという回り道をとったのである。その代り、DETROIT 社では同社の技術・設備を活用しながら今日というモジュール設計方式の新エンジンファミリーを構築して、アメリカをはじめとして欧州の自車エンジンとしても活用するグローバル展開を行って世界最大のトラックメーカーの地歩を確実なものとしたのである。

三菱ふそうトラックバス社も傘下に組み入れた Daimler は、現在は FUSO 車にもこのエンジンを展開していることは読者の皆様もご高承の通りである。

結局、アメリカのトラック、特に長距離運行車を始めとして殆どの用途で、大きく前方に突き出たボンネットを有するスタイルがアメリカのトラックと

して今なお定着しているのである。

WesternStar 車 / 車も現在は Daimler グループの一員だが、今日なお handmade 即ち手作りで車を組み上げていることを標榜するところは自分達のルーツを大切にしたい気持ちの表れだろうか。

アメリカのトラックメーカーは、かつて自分たちを“アッセンブラー（組み立て屋）”と称していた。機械加工を要するエンジン、トランスミッション、ステアリング、アクスルなどは専門メーカーから仕入れ、それぞれに複数の選択肢を設けてユーザーの好みにより組み合わせを替えることに対応してきた。ここから、それぞれのインターフェース（接続部分）に共通規格が必要となることから、組織された設計者 (SAE) によって各種の SAE 規格が出来上がってきたという歴史がある。

WesternStar 車には Daimler グループ入り後の現在も、主要コンポーネントの選択肢を供し続けている。主力機種はグループ内の DETROIT 製 D * * 型エンジンだが、専門メーカーの Cummins 製を選択可能としているなどは伝統の灯を消さない意気込みといえようか。Daimler もこれを尊重して

いる。

別の例としてトランスミッションは専門の Eaton 社製品を採用していたなどの歴史を背負っていたが、現在は DETROIT が内製する AMT が主力を占めるようになってきている。かつて、シンクロメッシュも無いギヤミッションを巧みなダブルクラッチ操作で操ることをプロドライバーとしての誇りとし

ていたアメリカのドライバー達も、操作の容易さと燃費効率の向上には近代兵器の効用を積極的に活用しようという動きが支配的となってきた。

エンジン排ガス浄化システムは BlueTech (欧州発の尿素 SCR 方式) が主流となった。

因みに Daimler グループは、大型トラックではシェアNo.1である。

VOLVO North America 社

DAIMLERと激しく競い合うVOLVO TRUCK社は既に傘下にアメリカ MACK 社を有していたフランス RENAULT トラック社を買収してアメリカに進出してきた。勿論、欧州のキャブオーバー型の外観で勝負しようという気はなく、アメリカ市場向

けの専用車で勝負しているが、グループを挙げての販売実績はNo.3の位置にある。

2015年11月にVOLVO TRUCK本体のトップが異例の人事で業界人を驚かせたことは本誌でレポートした。新CEOマーチン・ルントウシュテット氏がライバルSCANIA社からの異動ということは、グループ内の人事では成し得ない大鉈を振るう必要があるという見方も当然かもしれない。



Volvoの北米専用VNシリーズ勢ぞろい



VolvoのVN1780型。わが国では見られない長さのセミトレーダ



VolvoグループのMACK Pinacle車。スリーパーキャブは長距離運行車で好んで運用されている

日本の場合

大型トラックの外観はキャブオーバー型でここ30年ほど変更は無いが、日本でしか見られない車がある。大型車の8×4(エイトバイフォー)車だ。荷室床面地上高が1,050mm以内の低床車。245/70R19.5という小径タイヤが前後に計12本使われ、車両総重量25トン級の能力を確保するこの手のトラックは、他の市場ではお目にかかれない独特の車種だ。嵩高貨物にも重量貨物にも広範に対応可能として営業的に好まれて出荷台数が増え保有も増加してきた。これも一種のガラパゴス現象といえようか。

8×4

単車最大の荷室高でゆとり荷台容量を確保。すぐれた積載性で幅広い積荷に高効率輸送を実現します。



GVJ77B-WX型
カタログ別特設仕様車



日本でしか見られない8×4低床車。2015年にフルモデルチェンジしたいすゞGIGA車の例



FUSO Super Greatの8×4低床車。

アメリカや欧州で長距離運行車のほとんどが連結車であることはそれぞれの地域の地理と商習慣から生まれたスタイルだが、わが国で今なお単車運行が圧倒的に多いことは文字通り輸送文化の違いということであろうか。



日野PROFIA8×4低床車。キャブバリエーションが充実している



UTトラックのQUON8×4低床車



欧州の場合

外観上、大型運行車にはキャブオーバー型の連結車しか見られないのが実態である。

欧州のトラック・ブランドは、南からイタリアでの IVECO、フランスの RENAULT、ドイツの Mercedes-Benz 及び MAN、オランダの DAF、スウェーデンの VOLVO 及び SCANIA の 7 車である。これらのいずれもが同じ範疇に入る外観だから、面白味に欠けるといえば言い過ぎだろうか。

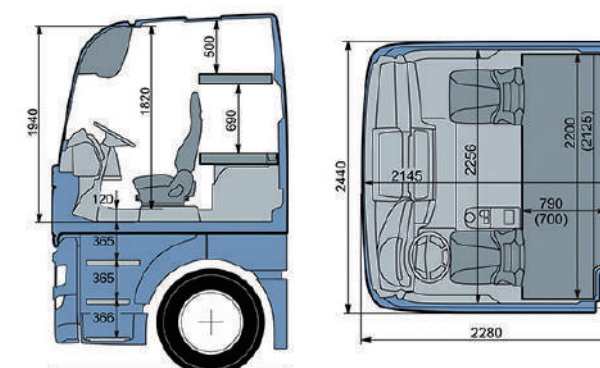
しかし、歴史の長い国と地域に発展した旧市街に依然として人が住みトラックの出入りも行わなければならない、という風土ゆえに、長いホイールベース、鼻先の長いボンネットレイアウトは馴染まない

というのが歴史的背景である。

一方で、主要コンポーネントの技術面では世界をリードしてきたという自負が今でも強烈である。自動車発祥の地であるというまざれもない事実と歴史の地だから、ここに自分たちのアイデンティティーの拠り所を求めているのは当然といえよう。

遡ればディーゼルエンジンの発祥の地で、近年の近代化されたディーゼルエンジンでも先行してきた。エンジンユニットの整理された外観、その美しさなどでは世界をけん引していると言ってもいいだろう。大型車の自動化機械式トランスミッション (AMT) の普及でも、やや先行してきた。

そうしたところに欧州のトラックの“らしさ”は依然息づいている。



MAN の最新 TGX 型車。長距離運行用途のキャブはドライバーの視点が低いことが以前から特徴。乗降にはステップ段数が多く大変だが、これが欧州の標準的仕様である



ITTOY (International Truck of the Year) 2016 に選出された IVECO の EURO CARGO 車。左がわが国の中型車クラスで右は重量級小型車クラスか。中重量級キャブを軽量級に展開する事例といえよう



2015 年 ITTOY に選ばれた Renault TRUCK の長距離運行用 T レンジ "High" 車。前方視界の良い、キャブ内で立って歩き回れるレイアウトの先鞭となった先々代モデルから伝統を引き継いでいる



欧州で長距離運行車として馴染みの VOLVO FH シリーズ車。左 FH16、右 FH

Daimler グループの雄 Mercedes-Benz Actros 車。エンジンは OM471 型搭載。燃料消費に関わる長期走行試験に対応したモデルで欧州内 22 か国の公道を使用し、競合各車と隊列を組んで走行する方法で延べ 8,981,019km を走り、供試競合車より 10.3% 総合燃費が優れていたことが記録されたという。自車の在来同型車比較では 3% の実用燃費改善が確認されたとされる



欧州で価格落ちが少ないトラックとして定評のある SCANIA 車。長距離運用として Streamline モデルが定着している。全欧州の現行市販車で唯一の V8 エンジンを搭載したモデルを有す



配送用途にはハイブリッド車を追加した SCANIA

オーストラリアの場合

理主義の産物の一つとしてここでしか見られない情景だ。

鉄道の無い地域で道路をセミトレーラとフルトレーラを合計 4 台も連結した全長 100m にもなる長大連結車が走行しているという。これをロードトレインと呼ぶが、筆者は残念ながら未だ現地に行ったことがないので自分の目で現物を見たことはない。こうした超長大連結車の運用が今後も続くとなると、文字通りオーストラリア大陸の風土と地理的条件を背景に、合



オーストラリアのロードトレイン。VOLVO の NH15 が 4 両のトレーラをけん引する
(撮影者: Sibylle Dreyer 出典: 英文 Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Road_train)