

# フルロード fullload

ベストカーのトラックマガジン

## 怒涛のニューモデルラッシュ!!

全解説

新型日野プロフィア / 新型日野レンジャー / 新型日野デュトロ / UDトラック新型クオン  
三菱ふそう新型スーパーグレート / いすゞ新型キガ / いすゞ新型フォワード



特集 超重量物輸送の花形  
新幹線輸送の舞台裏に迫る!

積載型トラッククレーン  
知れば納得の基礎知識

積荷物積込のバイオニアも新基準トレーラを導入!  
平野ロジスティクスの  
ダブルデッキトレーラ「+8」

定価：本体1200円(税別)  
**VOL.25**  
2017 Summer

別冊ベストカー トラックマガジン fullload VOL.25 2017 Summer 特集 怒涛のニューモデルラッシュ!!

人を想い、先を駆ける。



すべてのドライバーにとって、ベストなトラックを目指して。

人々の暮らしが物流に支えられているように、物流もまた人々の力に支えられています。UDトラックは1935年の創立以来、常にお客様の声を傾け、ロジスティクスの未来に向かって時代の一步先を走り続けてきました。その歴史と想いを凝縮したのが、新型Quon(クオン)です。「運転性能」「燃費・環境性能」「安全性」「生産性」そして「稼働率」。いまトラックに求められるすべての資質を、高い次元で兼ね備えています。進化した電子制御式オートマチックトランスミッション「ESCOT-VI(エスコット・シックス)」や先進の安全・ブレーキシステムなど、鍛え抜かれた機能を意のままに操るために一新されたコックピット。ドライバーとQuonがごく自然に対話できるデザインによって、安全・快適、そしてより一層効率的な運転操作を可能にします。すべてのドライバーにとってベストなトラックであることを目指して人を想い、先を駆ける。これが新型Quonに込めた私たちUDトラックの想いです。

UDトラック公式ホームページ [udtrucks.co.jp](http://udtrucks.co.jp) で、新型Quonのすべてをお確かめください。



UD TRUCKS

ALL NEW!  
**Quon**

Going the Extra Mile  
その一步先へ

別冊ベストカー  
ベストカーのトラックマガジン **fullload**  
VOL.25

発行人=川端下 誠 / 岸延也 2017年6月10日第1刷発行  
編集人=宇井弘明  
発行所=徳誠社ビーシー / 〒112-0013 東京都文京区音羽1-2-2 電話03-3943-6559(編集)  
徳誠社 / 〒112-8001 東京都文京区音羽2-12-21 電話03-5395-4415(販売)

※本誌、落丁本は購入書店名を明記の上、講談社業務宛(電話03-5395-3615)にお送りください。送料当社負担にてお取り替えいたします。なお、この本についてのお問い合わせは講談社ビーシー編集部出版別冊グループ宛にお願いいたします。

雑誌 67959-26  
ISBN978-4-06-366653-3  
C9465 ¥1200E (0)

講談社ビーシー●講談社  
定価：本体1200円(税別)





航空貨物輸送のパイオニア・平野ロジスティクス  
新基準ダブルデッキセミトレーラを導入!

# 航空貨物輸送の 最高峰が登場

株式会社平野ロジスティクス(本社:神戸市)はこのほど、新保安基準に対応する航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ「+8」の運用を開始した。2012年に初めて導入された「+」シリーズの最新作である同車は、オランダの特種トレーラメーカー・ファンエック社と共同開発したダブルデッキセミトレーラとしては第2弾となる。さっそくその導入経緯を同社関東支店の益子(ましこ)研一郎長に伺ってみよう。



「+8」の開発を指揮した益子部長。お国柄の違いに苦勞しながらも、こだわりを満載した出来栄にはご満悦だ

平野ロジスティクスが今年2月に運行を開始した航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ「+8」。旅客機で運ばれる航空貨物を効率よく運ぶため、ダブルデッキセミトレーラの製作に実績を持つオランダの特種トレーラメーカーであるファンエック社と共同開発したもので、日本航空の積丸をあしらった外装デザインが目印だ。ちなみにホワイトとオレンジの2カラーが印象的なスカニアトラックを運転しているのは本誌で連載中の長野潤一氏である

## トレーラの導入で 積載効率アップを図る

平野ロジスティクスは、1985年に航空貨物用96インチパレットの港間輸送に国内でいち早く着手した航空貨物輸送のパイオニアだ。主力業務は国内の主要空港、主に成田、羽田、中部、関西、福岡)間において税関通関の輸出貨物を運ぶ空港間保税輸送(OLT/オーバーランド・トランスポート)で、車両台数は全国各地の拠点で合計約200台にのぼる。世界各国の40社以上の航空会社と直接取り引きを行っており、国内の市場シェアもかなり高いという。

今回取材に訪れた関東支店は日本を代表する国際空港である成田空港の近郊に立地。昼夜を問わず世界各国の飛行機が到着するのと同空港ならではの光景だが、これらの飛行機に乗っているのは人だけではない。「モノ」も一掃だ。今回導入されたダブルデッキセミトレーラはこれらのモノ、すなわち航空貨物の荷姿(寸法)が大きく変わったことを受けて、それを効率よく運べる次世代の航空貨物輸送用車両として開発されたものだ。

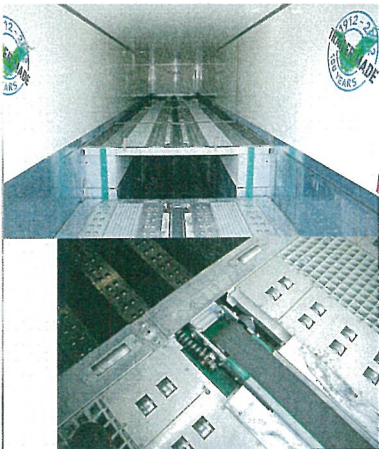
「飛行機には大きく分けて2つの種類があります。1つは人を運ぶ旅客機。そしてもう1つはモノを運ぶ貨物機です。かつて貨物機は「ドル箱路線」と呼ばれ航空会社の貴重な収入源となっていました。時代とともに運賃が下がっていき、現在は満載で飛ばしても赤字になるといわれています。そのため現在は旅客機で人とモノを同時に運ぶ仕組みが主流になっています。その旅客機の貨物スペースは客席の下にあるため天井が低く、貨物はすべて1.6m未満に抑えられています。ところが従来の航空貨物用トラックの荷

室は、貨物機のアップパーデッキの貨物をそのまま積み込めるよう約2.6mの内法高がとられていて、旅客機の貨物を積みと上方に約1mの無駄なスペースができてしまうんです。我々はトラックを1台走らせるために1台分の運賃をいただく必要がありますが、お客様からしてみれば収益性が悪いですね。そこでいろいろと考えて、約8年前に旅客機の貨物を2段階積みできるダブルデッキセミトレーラの構想を打ち出しました」。

いまから30年前、同社は96インチパレットの取り扱いを開始するにあたり、幅が96インチ(約2.44m)の貨物を積載可能な航空貨物用トラックを架装メーカーと共同開発。ボディ側面の厚みを1cm程度まで薄くして車幅2.5m未満の枠組みの中で約2.45mの内法幅を確保するとともに、フロアに搬送用オートコンベアを搭載して荷役作業性を高めた同車は、96(クワン)車として業界全体に普及し、同社では現在も主力として運用中だ。しかし同社がいくらか航空貨物用トラックに精通しているとはいえず、+8の開発は初めての試みだ。



航空貨物輸送の分野でマーケットリーダーとなっている同社。1985年に開発して以降、主力として使い続けている航空貨物用トラック96車は世界の航空会社の広告で彩られる



96インチのコンテナを横向きに積むことが可能な上段デッキ。搬送用ローラーは4列で、中央には電動式のオートコンベアを搭載。これにより前後のオートメーション化を実現している。自動で荷役をしている際にコンテナが引っかかった場合など、もしもの時のためにデッキは下から覆われるよう一部が網目状になっている。また後端部はパワーゲートと一緒に上下に動く仕組みだ



下段デッキの左右には各種補機類が収まっており、上段デッキと比べると内寸幅も若干狭いがコンテナは縦向きで5個搭載可能。前方の壁の向こうのデッキスペースにはスペアタイヤなどを入れる荷物スペースを設けている



上下に分割されたゲートはダブルデッキ構造の広。上段ゲートは油圧式のパワーゲートになっており、あらゆる空槽のプラットフォームに対応する。ゲート後端部にはエアで駆動するストッパーを内蔵。このほかオレンジ色のサイドガードにも搬送用ローラーが備わる。閉鎖動作はドレーラ後端左側の操作パネルで行なうこともできるし、無線リモコンにも対応する。ちょっと見づらいかも知れないが側面パネルの構造がわかるだろうか？



航空貨物用として国内初となる新保安基準への対応を実現した「+8」。連結全長は17.6mで、これは約1年前に誕生した「+7」比約670kg重い



独特の独立懸架式エアサスとワイドシングルタイヤはデッキの低床化に貢献。ダブルデッキを得意とするファンエク社のノウハウだ

な不安要素もあったため、益子部長は個人的に親交があったトランスウエブ代表の前沢武氏に助言を求めることにしたのだという。

「最初の回答は『できません』というものでした。だから私もあきらめるつもりでしたがさすがにその後にフルトレーラはどうですか？とご提案いただいたらんです。フルトレーラの場合、上方のスペースはあきらめることになりましたが、床面積が増えるので積載ボリュームは多くなりそうです。それも『悪くない』という点で、まずはフルトレーラを導入することにしました。またトレーラのことを調べていく中で、タンクトレーラのリフトアクセスを航空貨物用トレーラにも応用できないかと考え、そのアイデアを元にした1軸セミトレーラも同時製作することになりました。結局、当社として初めてのトレーラの製作が2種類同時に行なわれることになったんです。

同社初のトレーラとなる「+2」は2012年8月に運行を開始したフルトレーラ。4軸低床シャーシベースのフルトラックに2軸フルトレーラを組み合わせた近距離輸送用車両で、現在はもっぱら成田・羽田間を運行中だ。車名は96インチUDDコンテナを従来の航空貨物用トラックより2個多く積めることによ

来、車名と外観デザインは益子支店長によるもので、以降のトレーラにも引き継がれていくことになる。その2カ月後に運行を開始した「+1」は中・長距離輸送用の1軸セミトレーラ。カブラ高98mmのスカニア製2軸セミトラックとの組み合わせで低床フロアを実現し、追加デッキを装着すれば簡易ダブルデッキセミトレーラとしても運用可能だ。現在は成田・羽田・中部・関西・福岡間を運行中で、その評価の高さから後継モデルの開発も進められているという。

### 積載性・作業性を追求 究極の航空貨物トレーラ

そしてこの2種類のトレーラの開発から約3年後、いよいよ待望のダブルデッキセミトレーラが現実のものとなる日がやってくる。

「1軸セミトレーラ」「+1」で当社として初めてスカニアトラックを採用し、その縁でスカニアの本社を訪ねる機会がありました。そこでたまたまあるトレーラメーカーの工場を覗いたところ、偶然ダブルデッキ構造のセミトレーラが置いてあったんです。それがファンエク社との出会いでした。同社はオランダの特種トレーラメーカーで、スーパーマーケットなど店舗配送用にカゴ台車がる段積み可能なダブルデッキ構造のセミトレーラを多数手がけており、我々がこれを航空貨物用としてほしいとお願いしたところ快く引き受けてくださいました。それが航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ「+7」です。

2016年4月に運行を開始した「+7」は航空貨物用トラックのノウハウを持つ平野ロジスティクスとダブルデッキ

／従来比7個増。上段・下段デッキにはエア降式の搬送用ローラー（いわゆるジョイローラー）を備え、上段デッキに関しては電動式のオートコンベアを搭載して荷役作業のオートメーション化を図っている。また上段デッキに空槽の荷役用リフターが屈かないためデッキ後端部は油圧式のパワーゲートと一体化されており、これらすべての操作パネルをトレーラ後端左側に集約することで、ドライバーはすべての荷役作業を地上から行なうことが可能だ。

「上段デッキの上で荷役作業を行なうためには安全帯や落下防止柵の設置が必要になりますが、当社は安全性はもとより作業性の観点などから上段デッキにのぼらなくても荷役作業が行えるようにしたい」と考えていて、そのため上段デッキのオートメーション化を必須条件としてお願していました。ただこれをヨーロッパの人たちに伝えるのはむずかしく、完成直後に実車を見に行くことまでできておらず、結局再設計することになったんです。お困りの違いでしょうか、こういった点には苦労しましたね。また本当は「+7」を2台製作する予定だったのですが、1号車の製作途中で保安基準が改正されたので、2号車は新保安基準に対応するかたちで製作することになったんです。

今年2月に運行を開始した「+8」は「+7」の全長を約70cm伸ばして車間サイズを最大限まで大型化させたのがポイント。基本的な構造、仕組みは「+7」と共通だが、ボディ全長が伸びたことでLD3コンテナの搭載数は上段・下段デッキ合計14個となり、「+7」に対して1個多く、従来の航空貨物用トラックの6個と比べると倍以上という圧倒



同社が「+8」とともに運用する3種類の航空貨物用トレーラ。車名はご覧の通りで右上が「+2」、右下が「+1」、上が「+7」である。このうち「+7」は「+8」と基本設計が同じの兄弟車で、旧保安基準に対応する「+7」は若干全長が短くなっている

的な積載ボリュームを実現。現時点では幅・長さ・高さの三拍子が揃った究極の航空貨物用トレーラといえるだろう。

「現在「+8」は成田・羽田間を1日2往復するのがメインですが、従来の航空貨物用トラックで換算すると4往復以上していることになります。ですからもうすこしい輸送コスト低減になっています。ボディや部品の結ばれビスではなく接着剤が使われているほか、ゴム系部品の素材などは国産車と違う点もあつたので、それらの強度・耐久性に関してはこれから見極めていくことになると思いますが、性能・運用性・デザインはお客様に好評いただいています。これからますます増えていくであろう成田・羽田間における空港間輸送において、圧倒的な積載ボリュームを誇る航空貨物用トレーラは大いに強みを発揮していくでしょうね。」



羽田空港から成田空港に向けて走る「+8」。空港間輸送の新しいフラッグシップとして活躍に期待したい