

OLT Innovator, Hirano Logistics
新しい輸送の形を提案します。

2階建ベリー貨物専用車両「プラスエイト」

+8 好評運行中!



- 2台以上の貨物を1台で運べ、顧客の輸送コストを削減
- 環境負荷も低減 (CO₂ 60% カット)
- LD3 コンテナ換算で14台を搭載、従来搭載数に比較してプラス8台
- 上段には96インチパレットを4枚搭載可能

KT 株式会社 平野ロジスティクス Hirano Logistics Corporation
 AEO 本社 078-994-0069 関東支店 0476-35-3600 東京営業所 03-6382-7768 東海支店 0538-42-9480
 中部支店 0569-38-7208 関西支店 072-463-7455 神戸営業所 078-965-0918 福岡営業所 092-586-8915
<http://www.hirano-logistics.com>

SPACE 昭和四十六年三月六日第三種郵便物認可 第四十九巻 第一号
 二〇一九年一月七日発行(第一号発行) 通巻五百七十七号
 発行所 株式会社 ジャパンプレス 後 浩
 住所 東京都港区北青山一丁目二十四番〇〇〇二
 電話 東京 〇三三四〇四一五一(代表)
 定価 1,000円(税別)
 印刷 株式会社 印刷
 〒106-8555 東京都港区北青山一丁目二十四番〇〇〇二

SPACE 365頁 117日発行 発行日 毎月第3日曜日(休日の場合は前日) 印刷日 2019年1月6日 印刷所 株式会社 印刷

月刊 航空貨物専門誌

SPACE

1

2019
Vol.49, No.1 (577)
定価 1,000円(税別)

The Japan Press, Ltd. TEL: 03-3404-5151 FAX: 03-3404-5152 www.japanpress.co.jp

2019年展望: 激動の国際貿易背景を探る
メガFTA発効と貿易摩擦に国際物流はどう向き合うか

謹賀新年



新春インタビュー 阪急阪神エクスプレス 谷村和宏 代表取締役社長
強化した物流拠点でロジスティクスを伸ばす

航空新時代の一端を支える成長企業 平野ロジスティクス
最新型トレーラー導入で「+シリーズ」は完成形に

最新ニュースをメルマガで配信
登録は本誌ウェブで! www.japanpress.co.jp
無料



★2019★ 平野ロジスティクス
Hirano Logistics Corporation

最新型導入で“+シリーズ”は完成形に

航空貨物の空港保税輸送事業をメインとする平野ロジスティクス。同社は1985年に日本初の96インチULDの空港間輸送を開始、歴史ある航空貨物輸送のバイオンニアとして、顧客から高い信頼を得ている。今号では、新年の特別企画として、航空貨物輸送の一端を支える平野ロジスティクスの今年の展望を聞いた。

平 野ロジスティクスは、ことし創業57年を迎えるエアカーゴ業界の空港間OLT輸送（保税輸送）のリーディングカンパニーだ。

同社は業界に先駆け、日本で最初の96インチULDトラックや、ハイパレットの高さ118インチULDトラックを開発するなど、「顧客ニーズに合わせた輸送車を常に考える」という姿勢で、輸送機材を改良して効率化に挑戦し、今ある技術を集結して数多くの新型車を世に送り出してきた。

その目玉のひとつが、物流の効率化や輸送コストの低減、環境保全に配慮した、最新鋭のオリジナル・トレーラー

「+（プラス）」シリーズといえるだろう。

+シリーズは、①大型トラックと比べて96インチULDを1台多く搭載できるセミトレーラー“+1”、②同じく2台多く搭載できるフルトレーラー“+2”、③+1と比べて積載量・容量を拡大した“+1α”、④大型トラックよりLD3コンテナで7台多く積めるダブルデッキ・セミトレーラー“+7”、⑤+7に改良を加えて8台多く搭載できる“+8”——という計5種類をラインアップする。現在は“+1”=14台、“+2”=2台、“+7”=1台、“+8”=1台、“+1α”=3台の計21台を保有しているところ。圧倒的な貨物キャパシティを誇る豊富な航空貨物用ト



JAL Cargo専用の+8。上下に分割されたダブルデッキ構造を採用。上段下段デッキにはエア昇降式の積込用ローワーを備える。上段にも96インチULDが4台搭載可能。

+1αを改良して開発中



“『横幅』対応の新型トレーラー4台を19年夏に導入予定です”

取締役営業本部長
益子研一さん



同社のオリジナル・トレーラーは益子氏がコンセプト立案/デザイン/開発など、すべてを行っている。これまで、長さ・高さを求めて開発してきたが、ことしは横幅にフォーカス。「もう次はない、完成形」と+シリーズの集大成を示唆する。

レーラーを生かして、医薬品などの温度管理が必要な貨物や、半導体関連の精密機器貨物を中心に、日本の主要空港である成田/羽田/中部/関西/福岡の空港間で税関通過前の輸出入貨物のOLT輸送を提供しているわけだ。

5タイプのオリジナル・トレーラー体制で

今では同社の代名詞となっているオリジナル・トレーラーだが、デザイン/開発などを一手に担う益子研一取締役営業本部長は、「+シリーズは輸送コストの削減と燃料消費の抑制をベースに、荷物をより多く積みたいという考えから開発をスタートしました」と振り返る。

+シリーズ最初のモデルとして2012年8月、業界初のULD×5台積みフルトレーラー車“+2”の運行を開始。そのわずか3ヵ月後、ULD×4台積みセミトレーラー車“+1”を発表。「1台でより多くの貨物を輸送できる仕様」のトレーラーを立て続けにローンチしたのだった。

これら2種類のトレーラー開発から約4年後の2016年4月、今度は『高さ』をコンセプトとしたダブルデッキ・セミトレーラー“+7”を誕生させた。日本では初となる、航空

Hirano Logistics Corporation

平野ロジスティクス(Hirano Logistics Corp.)は2001年、保税陸上輸送(OLT)を含む物流事業を展開していた平野運送が航空貨物事業部門を分社化して設立された。神戸本社を中心に、関西支店/中部支店/東海支店/関東支店/神戸営業所/東京営業所/福岡営業所/成田空港出張所/関西空港出張所、倉庫は本社/神戸西/関西倉庫/成田臨空倉庫、という拠点網で航空貨物輸送を主体とする事業を展開している。現在、大型一級車両まで自社車両132台を保有する。

貨物用ULDを2段積みできる仕様で、業界の注目を集めたことは記憶に新しい。

その後2017年1月にはダブルデッキ・セミトレーラーの第2弾として“+8”の運行を開始している。さらに昨2018年3月に最新型トレーラー“+1α”を開発し、現在に至る。

そして2019年。「これまで長さ、高さをコンセプトとしてトレーラーを開発してきましたが、ことしは『横幅のある貨物にも対応する』ことに焦点を当てたトレーラーをラインアップに加えます」との計画を明らかにした。

『横幅』対応の新型トレーラーは、“+1α”に改良を加えて開発中とのこと。“+1α”のサイズは全長1465cm×全幅244cm×全高×268.5~300cmだが、新型トレーラーでは、「トレーラーの全幅よりサイズのある貨物を搭載する際に、幅を変えずに、後方の荷室のフレーム(柱)を片側100cmずつ外側に広げることで、全幅を約450cmまでに拡張できる仕様になっています」というから驚きだ。

「今回の新型導入が+シリーズの集大成で、当社のトレーラー・ラインアップは完成形になるでしょう。貨物の形状にとらわれないよう、多様なサイズのトレーラーを保有することで、顧客ニーズにこれまで以上に柔軟に対応できるように」と期待を込める。

新型トレーラーでは主に半導体製造装置関連などの貨物輸送をターゲットとしているが、半導体製造装置よりもさらにサイズのある貨物にも対応可能だ。新型トレーラーは、ことし夏には導入される予定である。

さらに同社は、“+1”を3台、“+1α”を3台、“+2”を1台



「+1」はトラックに対して経費をまったく同額で貨物搭載スペースを増やした傑作です。96インチULDは4台、Loose貨物にも対応可能で、主に長距離輸送に投入されています。(益子氏)。

平野ロジスティクス・関東支店に隣接する成田臨空倉庫。倉庫面積は約1000㎡。同倉庫に至近の土地に、新物流施設が建設される予定。どちらか1棟を保税税関場にする計画。



(予定)それぞれ発注済みで、既存の+シリーズのラインアップを拡充していくことも決定している。

成田空港近郊に新たな物流施設を整備へ

新型トレーラーに加え、ことし中に、関東支店に新たな物流施設を整備する計画で、「成田臨空倉庫(約1000㎡、成田市三里塚)の隣接地に、もう一棟、同規模の倉庫を建設予定」(益子氏)としている。

同社は社内に通関士を配置し、AE0の特定保税承認者で、NACCSにも対応できるという強みを生かした物流施設として運用する方針で、新たに倉庫を建設して2棟体制とした場合、そのうちの1棟を保税税関場の認可を取得し、もう1棟を一般倉庫にする見込みだ。

「運送会社が保税倉庫を保有してみてもどうかと考えました。当社のトラックは365日、24時間稼働していますので、新倉庫も全日オープンにして、顧客の要望に応じていきたい」と話す。

倉庫整備の背景には、2020年の羽田空港の発着枠増への対策という側面もある。2020年の東京五輪までに、深夜早朝時間帯以外の国際線の年間発着枠について、現在の6万回から約3.9万回増の9.9万回に増加する。これ

により年間の運航便数は約1.9万便増えることになる。

「東日本での航空貨物輸送は成田がメインであることに変わりはない。成田～羽田/関空/中部へのOLT輸送需要はまだ出てくる」としながらも、「羽田発着枠が増えることで、当然、貨物量はアップします。両空港間でベリサイズのULD保税転送の需要は拡大するでしょう。当社の保税倉庫を成田～羽田間のOLT輸送の拠点として活用してもらい、顧客の皆さんの物流サービスをバックアップしていければ良い。将来的には他空港への転送貨物にも対応していきたい」との考えを示した。

同社は近年、航空貨物輸送のサービス品質の高さが評価され、メーカーから直接配達を請け負ったり、フォワーダーから、空港間だけでなくその先のエンドユーザーまでの配送依頼を受けたりしている。「今後は航空貨物だけでなく、そこから一歩踏み出した貨物輸送サービスにも挑戦していきたい」と目論んでいる。

最後に益子氏は、「こつともエアカーゴ業界のOLT輸送の老舗として精進していきます。弊社は『航空会社トラック』のイメージが強いと認識していますが、今後は『フォワーダートラック』としてもより良いサービスを提供したいので、ぜひお声がけいただけます」と締めくくってくれた。

平野ロジスティクスの航空貨物用オリジナルトレーラー・ラインアップ

貨物の形状にとらわれない新しい輸送を提案

ここでは当社が運用する航空貨物用トレーラー「+シリーズ」をモデル毎に簡単に紹介するとともに、同シリーズの生みの親である益子氏に、車両開発についてコメントしてもらった。



+8 プラスエイト

荷台部分を2層構造にした超低床タイプのトレーラー車「+7(プラスセブン)」よりも、全長を70cm伸ばしたサイズで、さらに1台多い14台のLD3コンテナを搭載できる。通常のトレーラーよりも同コンテナを8台多く積めることから「+8」とネーミングされた。なお、荷台上限は96インチULDなら4台が搭載可能。現時点では幅・長さ・高さの3拍子がそろった究極の航空貨物用トレーラーといえよう。

+7 プラスセブン

日本では初の航空貨物用ULDを2段積みできるトレーラー。荷台の上段には96インチULDを4台、LD3コンテナを8台積める。下段には①LD3×5台、②ALF×2台+LD3×1台、③ALF×1台+LD3×3台を搭載でき、ニーズに応じてさまざまな組み合わせに対応が可能。



+2 プラスツー

96インチULDを5台積載可能なフルトレーラー車。構想・設計に1年、製作に1年と、計2年かけて完成した。全長を19m以内に収めるために、ドライバーの寝台部分を露上に配置することでトラックキャブを短縮化するための工夫が施されている。



+1α プラスワンアルファ

+1に比べて、全長で185cm、全高で18.5～50cm大型化させたセミトレーラー。トレーラーの側面が大きく開いて、大型機械の荷役が容易にできるのが特徴。側面の構造はターボリフトと呼ばれる軽便のものカーテン式に横に開閉する仕組みとなっている。



+1 プラスワン

96インチULD4台搭載のセミトレーラー車。フレイターサイズのコンテナの高さに対応したトレーラーで車軸を1軸にすることで「大型車」区分となるため、高速道路料金は96インチULD3台搭載と同じとなり、長距離輸送で大きなメリットを発揮する。



Short Interview



ト レーラー開発は初めてだったので、最初は手探りでした。「+2」開発にあたり色々会社を訪問しましたが、開発コンセプトを理解してもらえず、最終的に個人的に親交があったトランスウェーブ代表の前沢武氏に話をしてみたところ、「やってみよう」となった。開発には1年以上を費やしました。実は「+2」を開発中に、1軸セミトレーラーの「+1」の製作も行って、同時デビューを狙っていたのですが、「+1」の完成が少し遅れてしまいました。

トレーラー開発には、アイデアや技術を色々なところからかき集めています。欧州で屋根が動いたトレーラーを見たことがアイデアになったこともありました。例えば羊の毛や羽毛などを輸送する際、日本では羽毛を圧縮して積みます。ところが欧州では、トラックに積めるだけ積んで、屋根を縮めて圧縮する方法をとる。「何これ!?!」となりました。欧州のトラックは屋根が上下に動くんです。当時屋根が動くなんて考えられなかった。そんなようなことが+シリーズ開発に生かされています。