

fullload

50年に一度!? 新型ラッシュに限る!

別冊ベストカー
講談社ビーアー/講談社

ベストカーのトラックマガジン

怒濤の
ユーモデル
怒濤の
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トラックス新型クオン
三菱ふそう新型スーパーグレート / いすゞ新型ギガ / いすゞ新型フォード



特集 超重量物輸送の花形

新幹線輸送の舞台裏に迫る!

働くクルマの大図鑑
積載型トラッククレーン
カタログ

航空貨物積送のハイオニアも新基準トレーラーを導入!

平野ロジスティクスの
ダブルユニットトレーラー

定価:本体1200円(税別)

VOL.25
2017 Summer

講談社ビーアー/講談社

別冊ベストカー
トラックマガジン fullload VOL.25 2017 Summer

特集 怒濤のユーモデルラッシュ!!

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トラックスは1935年の創立以来、常にお客様の声に耳を傾け、ロジスティクスの未来に向かって時代の一歩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トラックスの想いです。

UDトラックス公式ホームページ 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
その一歩先へ

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 / 峰岸延也 2017年6月10日第1刷発行

編集人=宇井弘明

発行所=株式会社ビーアー/〒112-0013 東京都文京区音羽1-2-2 電話03-3943-6559(編集)

(株)講談社 〒112-8001 東京都文京区音羽2-12-21 電話03-5395-4415(販売)

乱丁本は購入書店名を明記の上、講談社業務窓口(電話03-5395-3615)にお送りください。送料当社負担にてお取り扱いいたします。なお、この本についてのお問い合わせは講談社ビーアー編集部出版別冊グループ窓口にお願いいたします。

雑誌 67959-26

ISBN978-4-06-366653-3

C9465 ¥1200E (0)



講談社ビーアー・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「+(プラス)」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)研一部長に伺ってみよう。



「+8」の開発を指揮した益子部長。お国柄の違いに苦笑しながら、こだわりを説いています。

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に開発したもので、日本航空の鶴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トーンが印象的なカラーリングで、トラクタ車両運転しているのは本誌で連載中の長野潤一氏である。

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至近に立地。昼夜を問わず世界各国の飛行機が発着するには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」も一緒に。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役(寸送)が大きくなっていることを受け、それを効率よく運べる次世代の航空貨物輸送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」と呼ばれていたが、時代とともに運賃が下がり、いまでは消滅してしまったことになといわれています。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。その旅客機の貨物ベースは客席の下にあるため天井が低く、貨物はすべて1.8m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



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、主力として使い続い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

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インチパレットの空港簡易輸送用に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)において税関通過前の輸出入貨物を運ぶ空港簡易輸送(O-LT/オーバー・ランド・トランスポート)で、車両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なっており、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至近に立地。昼夜を問わず世界各国の飛行機が発着するには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」も一緒に。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役(寸送)が大きくなっていることを受け、それを効率よく運べる次世代の航空貨物輸送車両として開発されたものだ。

かつて貨物機は「ドル箱路線」と呼ばれていたが、時代とともに運賃が下がり、いまでは消滅してしまったことになといわれています。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。その旅客機の貨物ベースは客席の下にあるため天井が低く、貨物はすべて1.8m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、旅客機の貨物を積むと上方に約1mの無駄なスペースができるてしまうんです。我々はトラックを1台走らせるために一台分の運賃をいたた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よね。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たのです。

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カニカルと共同開発。ボディ側面の壁の厚みを1cm程度まで薄にして車幅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ヤを搭載して荷役作業性を高めた同車は「96(ケンロク)車」として業界全体に普及し、同社は現在も主力として運用中だ。しかし同社がいくつも航空貨物用トラックに精通していることはトレーラ開発は初めてのこと。さまざま



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トローラを搭載。これにより荷役時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かかかった場合など、もしもそのためにデッキは下から剥けたよう一部が倒れてしまう。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取まっている。上段デッキと比べると少し幅も若干狭いがコンテナは横向きで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

上下に分離されたゲートはダブルデッキ構造の車。上段ゲートは油圧式のパワーゲートになっており、あらゆる空港のプラットホームに対応する。ゲート後端部には油圧式で駆動する入り口バーを内蔵。そのほかオレンジ色のサイドガードにも油圧式で駆動する入り口バーを内蔵。開閉動作はドライバー操作パネルで行なうことができるし、無線モニコンで見えて操作できるが、ちょっと見えて操作できる。ちょっと見えづらいかもしないが側面パネルがわからんだろうか?

「従来比7個増」。上段・下段デッキにはエア昇降式の搬送用ローラー（いわゆるショーダー）を備え、上段デッキに開いては電動式のオートコントローラ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港の荷役用リフターが届かないため、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ドライバーが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との相性を最大限まで大型化させたのがボディを合計14個となり、「+7」に対

して「+1」が多く、従来の航空貨物用トラックの6個と比べると2倍以上という圧倒的な基本構造・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・下段デッキで合計14個となり、「+7」に対



航空貨物用としては世界内最長となる新保安基準への対応を果たした「+8」。連結全長は17.6mで、これは約1年前に誕生した「+7」と比べて70cm長い

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クエブ代表の前沢武氏に助言を求ることにしたのだ。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だったんですが、その後に「フルトレーラはどうですか?」とこ提携いたいたいものです。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すが、床面積が増えるので積載ボリュームは多くなります。それも「悪くない」ということになりました。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スルを航空貨物用トレーラに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、当社としては初めてのトレーラの製作が2種類同時に進行さ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軸底床シャシベースのフルトラクタに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96mチルドコンテナを從来の航空貨物用トラックより2個多く積めることに由来。車名と外観デザインは益子支店長によると「車の外観がいい」として、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ヵ月後に運用を開始した「+1」は中・長距離輸送用の一軸セミトレーラ。カブリオ高98cmのスカニア製2軸セミ・トラクタとの組み合わせで底床フロアを実現し、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、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 究極の航空貨物用トレーラ

独特の独立懸架式エアサスフロントシングルタイヤはデッキの低床化に貢献。ダブルデッキ構造のセミトレーラが無い

「1軸セミトレーラ『+1』」で当社として初めてスカニア製トラクタを採用し、その縁でスカニアの本社を訪れる機会がありました。そこでまたあるトレーラメーカーの工場を見たところ、偶然、セミトレーラが現実のものとなる日がやってくる。

「+1」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

セミトレーラのノウハウを持つファンケットなど店舗配達が2段積み可能なダブルデッキ構造のセミトレーラミットトレーラ『+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った店舗配達などで、スチーマー・ケットなど店舗配達が2段積み可能なダブルデッキ構造のセミトレーラミットトレーラ『+7』です。それを「+7」は航空貨物用としてつくりてほしい」とお願いしたことの快く引き受けってくれたんです。それが航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ『+7』です」。

「+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セミトレーラのノウハウを持つファンケットの共同開発というかたちで行なわれ、その仲介役はトランスクエブが務めました。製作期間はわずか1年という。足りる航空貨物用ダブルデッキセミトレーラをつくりてほしい」とお願いしたことの快く引き受けてくれたんです。それが航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ『+7』です。それを「+7」は航空貨物用トラックとしてつくりてほしい」とお願いしたことの快く引き受けてくれたんです。それが航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ『+7』です。

「+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セミトレーラのノウハウを持つファンケットの共同開発というかたちで行なわれ、その仲介役はトランスクエブが務めました。製作期間はわずか1年という。足りる航空貨物用ダブルデッキセミトレーラをつくりてほしい」とお願いしたことの快く引き受けてくれたんです。それが航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ『+7』です。それを「+7」は航空貨物用トラックとしてつくりてほしい」とお願いしたことの快く引き受けてくれたんです。それが航空貨物用ダブルデッキセミトレーラ『+7』です。



当社が「+8」とともに運用する3種類の航空貨物用トレーラ。車名はご覧の通り左上が「+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

