



TOP > CUSTOMER > スカンピアだからこそ実現できた、効率的な空港間輸送 ～株式会社平野ロジスティクス様～

CUSTOMER 2020.03.06

## スカニアだからこそ実現できた、効率的な空港間輸送 ～株式会社平野ロジスティクス様～

### “陸路をゆく航空機”を走らせる、株式会社平野ロジスティクス

日本では生活に関わる品物からエネルギーに至るまで、大小様々なものを海外から輸入している。その際、日本は四方を海で囲まれているため、海外から来た貨物は、必ず港や空港を通さないとならないことはいうまでもないだろう。だが、日本の空港に着陸した海外発の航空機から下された貨物が、さらに他の国内空港に輸送されていることをご存知だろうか。しかもそれが、「陸路をゆく航空機」で。

兵庫県神戸市西区に本社を置き、全国に4支店・5営業所を構える株式会社平野ロジスティクスは、航空貨物輸送、一般貨物輸送、大型電化製品輸送などを幅広く行なっている。中でも千葉県成田市の関東支店、愛知県常滑市の中部支店、大阪府泉佐野市の関西支店は、国際空港間の貨物を輸送する航空貨物輸送を主な業務としている。





航空貨物事業を得意とする平野ロジスティクス。今回取材に訪れた関東支店は、成田空港の至近にある。

航空貨物輸送では、航空機から降ろされたコンテナやパレットを車両に積み込むと、届け先の国際空港まで貨物は保税状態で運ばれる。この時、トラックやセミトレーラーによる輸送でありながら、航空機のフライトナンバーが与えられ、「国内便」として扱われるという。まさに陸路をゆく航空機だ。

なぜ陸路輸送の必要があるかという点、輸送コスト削減のため国際便の機内スペースを有効に使えるよう、たとえばアメリカから日本にフライトする航空機では、成田・関空行きなど行き先にかかわらず混載するためだ。例えば、最終的な納品場所が大阪市の場合、最寄りの国際空港は関空が最適だが、品物は成田行きに混載して運ぶ場合もある。そのため、成田から関空までの輸送が別途必要になり、各航空会社は国内輸送会社に航空貨物輸送の依頼を行うのだ。平野ロジスティクスは、この航空貨物輸送のエキスパートであり、現在40社ほどの航空会社と取引しているという。





平野ロジスティクスでは、航空貨物事業に特化したトラック・トレーラーや一般貨物用の大型・中型トラックなど168台を持つ。そのうち、スカニアトラクターは納車待ちを含めて13台を保有する（2020年2月現在）。同社では、特殊なサイズが指定されている航空機用のパレットやコンテナを効率的に輸送できるよう、さまざまなトラックやセミトレーラーを開発している。

## スカニアの存在が生み出した、「+1」輸送の実現

ところで、航空機に用いられる貨物は、基本的に世界共通規格サイズのコテナやパレットに積み込まれる。パレットには幅88インチ（約224cm）、96インチ（約244cm）などの規格があるが、日本のトラックは車幅が2.5mと制限されているため、国際的に多く用いられている96インチサイズの積載は難しく、88インチパレットが国内標準だった。それまでは、96インチパレットを輸送する際は、パレットから貨物を降ろし、わざわざトラックに積み替えていたという。それではあまりに非効率ということで、そこを商機と見た平野ロジスティクスは、1986年に96インチパレットが入るトラックを架装メーカーと開発。日本初の96インチパレット輸送を開始した。

以前は航空貨物の運賃が今よりも高価だったため、各旅客航空会社も貨物専用機を所有しており、貨物の高さも2.4m～3mまでを積載することができたが、航空貨物の運賃が下がったために、貨物専用機ではフライトにかかる費用がペイできず、廃止されてしまった。そうになると、旅客機の旅客フロア下の空間（ベリー）だけで貨物を運ぶことが主になり、貨物の高さ制限が約160cmになった。それまでは背が高い貨物を運んでいた平野ロジスティクスの車両では、トラックの荷室内は上半分が「空」という状態になってしまっていたが、運賃が専有面積で決まるトラックでの陸送の場合、貨物の高さが半分になっても運賃は同じだった。そこでもともと3枚だった、車両1台あたりのパレット積載量枚数を増やす、という考え方で、輸送用トレーラーの独自開発を進めてきた経験が豊富な株式会社トランスウェブの前沢氏と相談のうえ、国内の架装メーカーに車両運搬用セミトレーラーをベースにした車両の開発を依頼した。しかし、当時は生産に至らなかったことから、トランスウェブ



ブは代わりに「+2」と呼ばれるパレット5枚積みのフルトレーラー（トラックにパレット3枚+トレーラー部で2枚）、を開発した。



航空貨物輸送への取り組みの歴史、スカニア導入の経緯などの興味深いストーリーを、とてもわかりやすく説明してくださいました、株式会社平野ロジスティクス 取締役 営業本部長 益子 研一氏。

平野ロジスティクスとしては、本来はトレーラーの車軸が1軸ならば高速道路料金が「特大」から「大型」に料金クラスが下がり、運行コストが大きく削減できるセミトレーラーが望ましかった。しかし、セミトレーラーの場合、既存のトラクターだと車輪が大きいので、トレーラーとつなぐカプラー部分の床が高くなって段差ができてしまう「グースネック」が悩みとなっていた。グースネックの「奥の段差にパレットをどう載せるか」という問題を解決するには、トレーラー内の床をすべてフラットにする必要があったのだ。

そんなとき、すでにスカニアユーザーとなっていた前沢氏が「スカニアに、オプションで低床98cmのカプラー仕様を選べる」と教えてくれた。カプラーの高さを下げれば、トレーラー内の床もすべて真っ平らにすることができる。これにより、96インチパレットをこれまでより1枚多い4枚積める「+1」を誕生させることができた。

「20年くらい悩んでいたのです。でもスカニアの低床カプラーが「+1」の開発を実現してくれました。それから、弊社のトレーラーは低床カプラー仕様の基本となりました。現在の輸送体系を作り上げたのはスカニアならではのものです。とても感謝しています」





こちらが、スカニアがULD96インチパレットの「+1輸送」を実現したセミトレーラー。96インチパレットを4枚積載可能である。スカニアにラインナップしていた小径タイヤのトラクターが、カブラー高98cmだったことから、低床でフラットな荷室を作ることができた。搭載可能範囲は幅244×長さ1280×高さ250cm、全長16.4m。エアサスペンションを持つ。なおULDとはunit load deviceの略。



航空貨物では極端に重いものを運ぶことがないため、この車両も最大積載量は10tと設定されており、全長16m40cmに達するセミトレーラーでは珍しい1軸でも対応できる。平野ロジスティクスでは、「+1」セミトレーラーを17台保有する。



ULD96インチパレットは全幅約244cmあるが、日本の法規では大型車の全幅は2.5m以下と規定されている。そのため、「+1」セミトレーラー側壁の厚みはわずか2cmほどしかない。トラックに積み込む倉庫のプラットホームにバックでつける時、パレットがスムーズに荷室内に入るようにするには、寸分の狂いなく指定の場所に停車しないとならないという。数センチずれただけでも、パレットが車体の壁に当たってしまうのだ。

### 「+1α」「+8」など、新しい輸送形態を提案する柔軟な発想のトレーラーを次々と開発

パレットを1枚多く積めるのに経費は大型トラックと同じ、という「+1」を開発したあと、平野ロジスティクスは「+1α」「+7」「+8」など次々と新しい車両を生み出し、新しい輸送の形を提案し続けている。+1αは、トレーラーの荷台がホロでできており、上下に伸縮することで3mほどの背が高い貨物も運べるようになっている。メーカーも国内からオランダのVanEck（ヴァンエック）社製になった。118インチパレットも4枚積むことが可能だ。

今回取材でご用意いただいた「+8」は、こちらもVanEck製。トレーラー内部が二階建てになっているため、上段下段合わせて96インチパレット4枚+LD3コンテナ、もしくはLD3コンテナを13台搭載できる。「+8」のネーミングは、LD3コンテナが通常の大型トラックよりも8台多く載ることから命名されたという。「+8」では上段にパレットやコンテナを積むためのエレベーターが車外からのリモコンにより操作できる。





こちらは20台が活躍する、「+1α」セミトレーラー。オランダのVanEck（ヴァンエック）製で、背が高い貨物を載せたパレットを4枚積むことが可能。全長は17.8m。こちらにもエアサスペンションを備え、貨物への衝撃を少なくする。トレーラーの側壁と屋根を布にしたことで、側面からのパレット取り出しおよび高さの変更が可能になっている。日本ではバンタイプのトレーラーで構体部を布製とした車両は珍しいが、欧州では一般的だ。



搭載可能範囲は幅244×長さ1465×高さ268.5～300cm。床面にはエアで出し入れするローラー（滑車）を備えており、ローラーを上げれば、人力でも重さのあるパレットを移動することができる。





レーシングカーのトランスポーターのように精悍な印象を持つ「+8」。LD3コンテナを従来の大型トラックよりも8台多く積めることから命名された。エアサスペンションを装備。



側面下部には、トレーラーを製造したVanEck社と、同社の車両を数多く導入し、平野ロジスティクスとも強い関連を持つトランスウェブ株式会社のロゴがダブルで描かれる。GRIFF IN MAGAZINEでは、これまでにトランスウェブの記事を2回お送りしているので、ぜひご覧いただきたい。



SCANIAが運ぶ、新しい価値と「感動」 ～株式会社トランスウェブ様～ はこちら

スカニア新モデルでユーラシア大陸横断12,000km！株式会社トランスウェブの“挑戦”に迫る はこちら



トレーラー内は2段式になっており、LD3コンテナを14台、もしくは96インチパレット4枚+LD3コンテナ6台を積載できる。パレットやコンテナを積むためのエレベーターは油圧作動で、リモコンで操作できる。





側面には、車体の一部をめくって搭載しているコンテナの姿が見えている、というイラストが描かれている。



高速道路を進む、スカニアに牽引される「+8」。ハイルーフキャブと連続したトレーラーの一体感が美しい。(Photo:平野ロジスティクス様)



## 快適で広いキャビンを持つスカニアは、長距離の運転が楽



最近までスカニアのステアリングを握っていたという、株式会社平野ロジスティクス 車両担当 小林 豊氏。スカニアの魅力を話してくださった。益子さんは「運転はうまいですよ！」と太鼓判。元パイロットだったこともあって、車両の操作には精通しており、スーツ姿でスカニアを操ったり、「+8」のゲートを操作する姿は素敵だった。

取材に同席していただいた、株式会社平野ロジスティクス 車両担当 小林 豊氏は、数ヶ月前までスカニアパイロット（ドライバー）だった。同社では保有台数も増えてきており、氏がスカニアを好きだったことから、車両の維持管理をする役目に就いたという。

### ——スカニアの良さは、どんなところにあると思いますか？

「スケールが大きな感じがします。広大な大地、大陸を走るように設計されているので、長距離を走ったときに楽だなと思います。キャビンの中も、ドライバーにとって居心地の良い空間になっています。日本は規制が厳しいため、新しい発想が限られてしまうと思うのですが、スカニアは考え方が違う気がします。運行前点検がマンツーマンではなく、一人でリモコンを使ってできるのは嬉しいです」

続いて、スカニアのパイロットである長野 潤一氏、そして小門 英樹氏にもスカニアの印象を伺った。

（長野氏）「今日も関空から走ってきたところですよ。エンジンのパワーはもちろんのこと、リターダーの効きは素晴らしいですね。あと、オートクルーズがとても良いです。他のメーカーのトラックでは、速度設定をしても速度が上下するのですが、スカニアでは設定から1km/hもズレないのです。スピードが出すぎたらブレーキを踏む、という行動に備える必要がないので、長距離の運転は楽です。オートマチックトランスミッションも変速が速く、スパッとギアが入りますね。ホイールのリム幅が広いので、安定感もあります。燃費は4km/hほどです。よく走りますよね」



(小門氏)「キャビンが広いですね。内装の仕上げも高いです。すべてにおいて今まで乗ったトラックよりも優れていると思います。あと、スカニアは目立ちますね。パーキングエリアやガソリンスタンドで他のドライバーから声をかけられることがあります。小さな子供たちにも人気があります」

ここで益子氏から「そうそう、スカニアに乗りたくて、弊社に面接に来るんですよ。電話でも、今募集していませんか？スカニアに乗りたいのですが、という問い合わせがあります。実は弊社小林も、スカニアに乗りたくて入社しました」と合いの手が入ると、小林氏も「そうなのです。スカニアがご縁で入社させていただき、ドライバーや管理に関わることができて嬉しく思います」と笑顔を見せた。

——スカニアの導入でドライバー募集の諸問題が解決したというお話をよく聞いています。

「ですね、私たちもそれを感じています。価格は国産トラックよりも少し高いですが、その効果はあると思います」



現役のスカニアパイロットである、小門 英樹氏 (左) 長野 潤一氏 (右) にも、スカニアについて話を伺った。





左から、小林氏、小門氏、長野氏。明るい雰囲気、取材現場も和やかなムードだった。スカニアはキャビンが快適で、リターダーやオートクルーズが優れているので長距離が“ラク”とのこと。

スカニア新モデルも導入予定



「+8」の側面には、標準トラックの6台ではなく、14台のコンテナを搭載できるので、積載力が120%増し、二酸化炭素を60%減らせる、と記載されている。顧客が世界的な航空会社などのため、陸路輸送を行う企業もサステナブルであることは重要な要素。スカニア+VanEckが、環境に優しい輸送であることの証でもある。海外の企業からは、車両のCo2排出量を求められることがあるが、スカニアは問題なくクリアするという。

平野ロジスティクスで運用するセミトレーラー39台は、すべてスカニアの低床カプラー仕様で牽引する車両になっている。モジュールシステムによって柔軟な製品バリエーションを展開できるスカニアを導入したことで、同社では、輸送効率を大幅に高めることに成功した。益子氏が語ったように、「スカニアだからこそ」実現した車両たちは今日も、いつかわたしたちの手元に届くかもしれない海外からの品物を載せ、“陸路をゆく航空機”として日本各地の国際空港の間を駆け巡っている。日本の貿易上とても重要なが、多くの人に知られざる大役を、スカニアが担っていることをとても誇らしく感じた。なお、平野ロジスティクスはスカニア新モデルの導入も決定しており、現在納車待ちだという。どのような姿になるか楽しみだ。

オレンジと白のシンプルかつ美しいカラーリングを持つスカニアを前に、益子氏は「スカニアが日本になかったら、現在の輸送体系は実現しなかった」と語った。今後も、平野ロジスティクスで働くスカニア新モデルの活躍と、独自の発想で生み出される新車両に期待したいと思う。

Text : 遠藤 イヅル  
Photos : 濱上 英翔

## SCANIA WAY

Dealer  
Event  
Scania Japan  
SCANIA World Wide

## FIKA TIME

Scania's History  
Culture

## CUSTOMER

### ABOUT

個人情報保護方針  
クッキーの利用について  
免責条項  
お問い合わせ

