

月刊 航空貨物専門誌

SPACE

2016 **4**
Vol.46, No.4(544)

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

定価 1,000円(税別)

特集 適正な運賃市場なくば高品質物流は育たない



航空貨物業界これに注目 JAL Cargo
オリジナル定温コンテナ新投入

Logistics Now 平野ロジスティクス
空貨用2段積みトレーラー開発

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



平野ロジスティクス

空貨用2段積みトレーラー開発

— ベリーサイズのLD3コンテナで13台も積める

航空貨物の空港間保税運送を主要事業とする平野ロジスティクスが開発した貨物2段積みトレーラー“+7”が、業界の注目を集めている。日本では初となる、航空貨物用ULDを2段積みできる仕様で、LD3コンテナなら13台の搭載が可能だ。“+7（プラスセブン）”というネーミングは、通常の大型トラックではLD3なら最大6台積みのところを、“7台多い”13台積めることに由来する。なんと2倍以上の数だ。この画期的な2段積みトレーラーの登場は、日本の航空貨物陸送に変革をもたらすかもしれない。

低床化で道交法の高さ制限を克服

平野ロジスティクス（田中英治・代表取締役）で、今回の“+7”の開発を担当して、車両を製作したオランダのユトレヒトに本社を置くECK社との調整に奔走したのが、益子研一・営業部長兼関東支店長だ。

益子部長は「トレーラーにULDを2段積みできれば、一度に輸送できる数量が増え、輸送コストの削減に結びつくため、長い間、ダブルデッカー（2段車両）の実現性を模索し続けてきました」と“+7”開発の動機を語る。

ダブルデッカーを指向するのは、いうまでもなく日本の道路交通法では、車両の長さ制限が、欧米の先進国に比

べてかなり厳しいことによる。

長さについては、トラクターヘッドの先端から、トレーラーの最後部までの全長は16.5mに制限されている。

そのため、トレーラーを欧米並みに長くして、ULDやパレットの搭載数を増やすわけにはいかない。

そこで、トレーラーの内部を2段積みしようとする、今度は高さ3.8m未満という制限に縛られる。この高さ制限をクリアするためには、相当な低床化が必要となる。

益子部長は「日本のメーカーに2段積みトレーラーを作りたいと相談すると、そんなことは無理だと、相手にしてもらえませんでした」とこれまでの苦勞を振り返る。

そんなわけで今回、平野ロジスティクスの“+7”が誕生するまで、日本には航空貨物用の2段積みトレーラーは存在しなかったのである。

どれほど低床にしたのかについて少し説明すると、通常、低床といわれるタイプの車両でも、地面から床面までの高さは、トラックで1m程度、トレーラーでは1.2～1.4mだが、驚くことに“+7”ではわずか35cmを実現しているのだ。

13頁上の“+7”の写真をみると、トレーラーの床面がタイヤの車軸と比べて一段と低くなっているのが分かる。一般的なセミトレーラーは、14頁写真の“+1”のようにトレーラーの床面は車輪より高い位置にあり、その高さのままトレーラー最後尾まで延びていることが多い。

さて、もう一度13頁上の“+7”の写真に戻ると、トレー



高瀬英二・常務取締役輸送本部長(右)と
益子研一・営業部長(左)が“+7”の前で

株式会社 平野ロジスティクス Hirano Logistics Corporation

本社：〒651-2228 神戸市西区見津が丘3-1-6

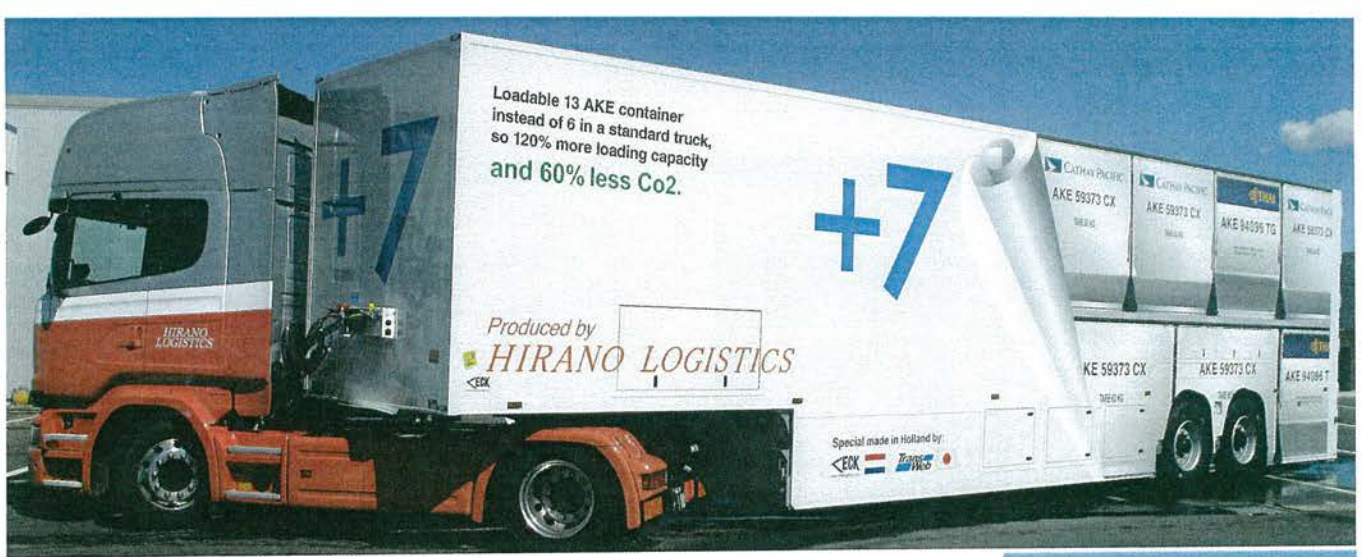
Tel 078-994-0069 Fax 078-994-7710

設立：1997年(平成9年)、創業1937年(昭和12年)

従業員数：138名

事業内容：一般貨物自動車運送事業、第一種利用運送事業（自動車、内航海運）、一般貸切旅客自動車運送事業、軽貨物運送事業、一般労働者派遣事業、古物商

所有車両：108台



ラーの側面に青字で大きく「+7」と描いてある下あたりまでの低床部分が、2段構造の下段の貨物搭載部だ。ここまで、LD3が5台搭載できる。

一方、上段はトラクターヘッドとの接合部分にあたるトレーラー前部の先端まで積めるため、LD3で8台まで積める構造となっている。トレーラーの側面後方に並んで描かれているULDのイラストは、そうした搭載能力の高さを示しているかのようだ。

ちなみに、上段は96インチパレットなら4台を搭載することができるという。

上段の貨物荷役は電動で楽々と

益子部長は関係者から、「+7」の上段にULDやパレット貨物を積み込むには、どのような機材が必要ですか？ウチに今ある機材では荷役できないかもしれない」という問い合わせがあるが、そうした心配は無用だという。

実は「+7」にはダブルデッカーならではの、さまざまな電動の荷役機能が備わっているからである。

たとえば、トレーラーの最後尾には電動のリフトが装備されており、上段の貨物の積み降ろしに活用される。

そのうえ、上段・下段ともに貨物の移動を容易にする金属製のローラーが床面に設置されており、もちろん、荷役時以外は床面より低く下がって、滑らないような機能が付いている。

また、上段にはベルトコンベアが付いており人力を必要とせず、コントローラーのボタン操作だけで、ULDを移動できるシステムとなっている。

そのほかにも、電動で作動する貨物の落下防

止装置なども装備されているのである。

この頁の下の写真は上段にULDを搭載するテスト作業の様子で、向かって左の写真は貨物をリフトで上段に持ち上げたところ。右の写真はベルトコンベア(赤いベルト)を使って、ULDを上段の一番奥まで移動させたところである。

このように、「+7」は人が上段に昇って作業する必要はなく、コントローラーを操作するだけで、上段の貨物の積み降ろしができるように設計されている。

これほど電動化されていると、もし電気系統に不具合を生じた時にかえって困りそうだが、「+7」にはそうしたトラブルに対処するためのバックアップ機能が、何重に





も施されているというから、製作したオランダECK社のメーカーとしてのノウハウには、かなりのモノがある。

実はECK社は、駐車スペースが狭いスーパーマーケットなどの配送用に、2段積みトレーラー製作の実績があるという。平野ロジスティクスの熱意と、メーカーのノウハウが、“+7”の誕生に結びついたといえよう。

新型トレーラー開発の伝統が脈々と

ところで、平野ロジスティクスという会社は“+7”開発にみられるように、輸送機材を改良して効率化に挑戦するというDNAを持つ企業なのだ。

というのも、今から31年前の1985年に、航空会社から依頼を受けて、日本初の96インチULDをそのまま搭載できるトラックを開発したのが、実は同社なのである。

日本の道交法では車両の幅は2m50cmまでと定められているため、当時のトラックの内寸幅は2m30～40cmだった。これでは96インチ(2m44cm)のULDは積めない。

そこで工夫を重ね、車両の側面壁を限界まで薄くし、強度を保つために完全な箱タイプとして、ぎりぎりの幅でも貨物を出し入れできるようにベルトコンベアを付けた、通称“^{クロー}96車”を開発したのである。

時を経て、同社では次世代の“96車”として、2012年夏

に96インチULDを5枚積めるフルトレーラー“+2”を投入、立て続けに2013年はじめ、同4枚積めるセミトレーラー“+1”を導入している(写真)。

通常の大型トラックでは96ULDの積み台数は3台なので、5台積めるフルトレーラーを“+2”、4台積みのセミトレーラーを“+1”と名付けたわけだ。

“+2”と“+1”はフレイターサイズの96ULDの搭載台数の比較に由来しており、今回の“+7”は旅客機のベリーサイズのLD3の台数比較だが、1台のトレーラーが輸送できる貨物の数量を増やすことで、顧客荷主に輸送コストの削減効果を提供しようという発想に変わりはない。

とくに“+2”を開発して、なお、“+1”を作ったのは、セミトレーラーで車軸が1軸である“+1”は高速料金がトラックと同じであるなど、輸送力は強化してもコストは極力増やさないという姿勢によるものだ。

羽田～成田の保税転送に“+7”投入へ

現在、“+2”は羽田～成田間のOLT輸送を主体に、2台が運行されている。一方、“+1”は首都圏を起点の中部、関西、九州等との中長距離輸送を中心に9台が稼働している。

そこに“+7”が、まずは1台目が4月からの稼働を目指して国内手続きを進めているところ。すでに2台目の“+7”もECK社にオーダーされているという。

平野ロジスティクスは神戸本社を中心に、関西支店(泉佐野市)、中部支店(セントレア)、東海支店(静岡県袋井市)、関東支店(成田市)、神戸営業所(西区)、東京営業所(江東区)、福岡営業所(博多区)、羽田空港出張所、成田空港出張所、関西空港出張所および関空倉庫、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。

2013年には、西日本では初となるAEO特定保税運送者の認定を取得した。空港間のOLT輸送(保税転送)を主要業務とする同社として、そのあたりのフットワークの良さはさすがだ。

「羽田空港の国際線旅客便の増加で、ベリースペースを活用した貨物輸送が増えています。一方、成田空港への航空貨物の集積も続くため、両空港間でベリーサイズのULD保税転送の需要は拡大するでしょう。そうした輸送に+7は強みを発揮するはずですよ」と益子部長。

+7は明確なビジョンのもとにデビューするわけだ。■

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

ベリー貨物専用車両「プラスセブン」

+7 運行開始!



ベリーULD専用の新型トレーラー「+7」。
超低床2層構造。LD3コンテナを従来の大型トラックより7台多い13台搭載可能。
上段には96インチパレットなら4台搭載できます。
装備されたパワーゲートでULDを積み降ろせるので、上屋の設備は現状のままでOK。
環境負荷を低減し、より低コストな輸送をご提案します。

KT 株式会社 **平野ロジスティクス**
Hirano Logistics Corporation



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>

のりこみ
本誌掲載

昭和四十六年三月六日 第三種郵便物認可 第四十六巻 第四号
二〇一六年四月一日発行(毎月一日発行) 通巻五百四十四号

発行所 株式会社 ジャパンプレス社
和 田 義 浩

住所 東京都港区北青山二丁目十二番八号 千〇七〇〇六
電話 東京 〇三―三四〇四―五一五一(大代表)

定 額 一 部 一、〇〇〇円(税別) 送料八十六円
子 約 購 読 一 年 間 九、〇〇〇円(税別) 送料当社負担