幹線輸送に21メートルフルトレ

特車基準緩和で導入相次

深刻なドライバー不足への対応と生産性向上に向け車両大型化による効率化の動きが加速している。大手各社の21mフルトレーラ活用や国交省での実証実験が進む中、ダブル連結車両の導入は今後ますます活発化していきそうだ。

国交省の規制緩和を契機に

国土交通省はトラック輸送の生産性向上を目的とした効率化の取り組みを後押しするため、2013年11月に特車通行許可基準を改正し、車両長19mから21mへの規制緩和を行った。

これを機に大手事業者による幹線輸送や拠点間輸送での21mフルトレーラの導入が活発化。21m車両1台で、10t車の約2台分の貨物を輸送できるため、輸送効率の向上が実現。省人化や車両重量当たりCO^2排出量削減にも有効となっている。

事業者の積極的取組みが進む

日本梱包運輸倉庫（本社・東京都中央区、大岡誠司社長）は21mフルトレーラを幹線輸送に導入して活用している。さらに今年度からはニッコンホールディングス（本社・東京都中央区、黒岩正勝社長）グループとして23m車両の導入を計画しており、行政当局の認可後、順次導入していく予定。

同社は、他社に先駆け、14年より21m車両の運行を開始。同社では16年度までに100台のフルトレーラを配備する計画を完了した。16年7月からは、岩手県北上市の拠点から熊本県熊本市の拠点まで、総延長で1878・3kmに及ぶ幹線輸送網（全10拠点）に21m車両を導入しており、乗り継ぎ運行により全線を43時間で結んでいる。

ヤマト運輸（本社・東京都中央区、長尾裕社長）は16年10月より、拠点間幹線輸送に従来型よりも連結全長が長い新規格のバン型セミトレーラとバン型フルトレーラを「厚木GW」（神奈川県愛川

1台ずつ計4台を導入した。

同社グループは、13年に厚木GWを開設。16年10月に中部GWの稼働を開始し、今年は関西GWの稼働開始を予定。厚木〜中部GW間でのノウハウを蓄積した後、関西GWとの拠点間幹線輸送に新車両を導入し、輸送効率化とGW間の多頻度幹線輸送で東名大での当日輸送実現を図る。

新規格のバン型セミトレーラは連結全長が17・5mで従来型より

スパレットを24本積むことができるが、新規格型は2本多い26本となり積載率は8%向上。また、新規格バン型フルトレーラは連結全長21mで従来型よりも2・3m長い。ロールボックスパレットをトラクタ側18本、トレーラ側14本の計32本と従来型より6本多く積めるため、積載率は23%向上した。

センコーグループホールディングス（本社・東京都江東区、福田泰久社長）は21mフル

組んでいる。16年11月に稼働した加須PDセンター（埼玉県加須市）で同社初の21mのフルトレーラを導入。加須PDセンターと浦和PDセンター（埼玉県さいたま市）でDC、TC業務を受託する大手量販荷主のセンター間荷物移送で活用している。トラクタ側の荷台の長さは外寸10mでパレット18枚を積載でき、トレーラ側の長さは外寸7・9mでパレット14枚を積み込めるため大型車約2台

国交省
の実験を
国交省
一層の効
を後押し
「ダブル
ク」の特
準（車両の

大25mまで
めの実証実
月より開始
名を中心と
ルドで実施
ダブル連結
「交通流」
造」に与え
のデータ収
め、省人化