

第一貨物



施設車両部主査
渡辺 壮郎氏

「昨年度は雪に泣かされた」と第一貨物（本社・山形市、武藤幸規社長）施設車両部の渡辺壮郎主査。三十年ぶりの大雪にはさすがに手を焼いたと笑う。同社のトラックは全て三菱ふそう。新型のポスト新長期の大型車では、総重量は二十トから二十五ト、タイヤは八本から十本に増えた。通常なら燃費は極端に悪化するところだが、「思ったほど落ちていない」。

○運転手「良くなった」
小型・中型についても、以前のモデルからの代替えではあ

ユーザーの 新型トラック診断

るが、「ドライバーからは『燃費も含め良くなった』と聞く」。昨年度の大型全車（二十ト車、二十五ト車の合計）の平均燃費はリッター四・一三キ。二十五ト車のみだと三ギ台後半。燃費向上に向けては、車両の改善はもちろん、ドライバーのエコドライブで相当変わる」。今年度以降導入する大型は全てAMT（自動式手動変速機）車にする

○重量増が悩みの種

悩みは、環境・安全装置の増加で車そのものが重くなり、十分な積載が確保できない点。高卒ドライバーの採用が基本の同社だが、新免許だと総重量による規制で（積載）二十車にも乗れない。わざわざパーツを軽量化して高卒者

大型、全て自動変速に

る。「理由は燃費」。全社レベルの燃費底上げにはAMTが最善と判断。

○AMTで燃費底上げ

「今後のCO₂（二酸化炭素）規制の一層の強化にもらむ」。操作性は「昔前と比べ段違いに良さよつで「乗用車と同じ感覚」。

大型車には衝突被害軽減ブレーキが標準装備。作動したことにはな

でも乗れるように工夫している。

中型の総重量八ト規定にも頭を痛める。三トの荷を積めない中型車が増加。「増トンして大型扱いになればコストも膨らむ。総重量を最低でも小型は六・五ト、中型は九トに緩和してほしい」。「安全と環境は最重要だが、国はもっと実用性のことも考えてほしい」と真情を吐露した。（矢田 健一郎）