

【神奈川】「労働環境改善に向け、中継輸送をもっと荷主に提案したい。そのためには、国の更なるパツ



萬運輸社長

東海林 憲彦氏

クアツプと荷主への周知が不可欠」と話すのは、萬運輸（横浜市鶴見区）の東海林憲彦社長（49）。

2月に、国土交通省によ

る中継輸送の実証実験に参加。協伸運輸（松島伸典社長、兵庫県西宮市）とペアを組み、浜松トラックステーションを中継拠点に、ドライバー交代方式による川崎市—大阪市の中継実験に臨んだ。

「労働時間規制の一方で、企業には賃上げも求められている。運送事業者が利益を出して生き残るには、現在の労働力と設備を最大稼働させて効率を高めることが必要で、中継輸送にはぜひ取り組みたかった」

ただ、中小事業者は同業者とタッグを組んで中継輸送を行うことになるため、実現に向け課題は少なくない。

「中継輸送の相談窓口と申請手順の明確化、ドライバーの要件や点呼の方法、車両の補償、契約体系といった法的ネックのクリアが重要だ。また、荷主を動かすためには、国が中継輸送を必要とするべき」

中継輸送もっと推奨を

「目指すべき姿は、例えば東急東横線。みなとみらい線や西武線、東武東上線などと相互乗り入れし、運転士や車掌が交代しても、乗客は乗り換え無しで移動



労働力と設備 最大稼働

できる。トラックにもこの方式を取り入れたい」

中継輸送のほか自動運転、隊列走行などが実現すれば、乗務員の役割は「運転」から、通信機器の管理といった「オペレーション」に変化する可能性がある。

「運転職を希望する若者が減っているが、一方で、乗務員をドライビングオペレーターという、新たな魅力ある職種に変える最大のチャンスでもある」

（吉田英行）