

共同中継輸送スタート

京浜-阪神 セパレートボディー使用

萬運輸&トランスポートアトミック

萬運輸(東海林憲彦社長、横浜市鶴見区)とヒサマツホールディングス(久松孝治社長兼CEO)最高経営責任者、大阪市阿倍野区)傘下のトランスポートアトミック(久松社長、同)は6月から、京浜地区-阪神地区で共同中継輸送を開始する。シャシーとボディの切り離しが可能な「セパレートボディ」を使用し、浜松市で中継。当面は週2便程度で試験的に行うが、定時・毎日運行実現に向け、課題の検証や集荷策の検討を進めていく。(吉田英行、黒須晃)

積載効率高め運賃抑制

2024年4月からのドライバリの時間外労働の上限規制に備え、車中泊を伴う長距離運行を減らし、日帰りで運行できる体制を確立して労働時間短縮とドライバリの負担軽減を図るのが目的。

また、物量の多い幹線で中継輸送を定時運行することで、多くの荷主から荷物を集めやすくし、1台当たりの積載効率を向上。運賃を抑えながら収益性を高めるのも狙いだ。

使用するのは、ヒサマツHD傘下でトラックの修理・架装を手掛ける栄進ボディ工業(久松社長兼CEO、津市)がメインに製造する

セパレートボディ。東西両方から出発したセパレートボディ車が、中継拠点となるトランスポートアトミックの浜松市の営業所で、それぞれのボディを脱着して日帰りの運行する。萬運輸側は、今回の中継輸送専用オリジナルデザインを施したボディ1台を使う。

セパレートボディは、専用車を新造する必要がなく、既存のトラックを改造して装着できるのが特徴。また、ジャッキと脱着式アウトリガー(転倒防止装置)でボディを昇降させるため、ボディ装着用のガイドレールなどの装置をシャ

シーに取り付ける必要もなく、積載率が落ちない。総輪エアサスペンション車同士であればジャッキも不要なため、萬運輸では今後、中継輸送に総輪エアサス車も導入し、その比率を高める計画。

更に、セパレートボディにすることで往路はウィング車、帰り荷は平ボディ車といった対応もできることから、様々な可能性を探る。

京浜-阪神は物量が見込めるため、定時・毎日運行の中継輸送がしやすいとみてルートに選んだ。当面、試験的に週2便程度行い、課題を検証するとともに、



オリジナルデザインを施した萬運輸のセパレートボディ車

荷主への周知やDX(デジタルトランスフォーメーション)を活用した集荷・マッチング策なども検討し、定時・毎日運行化を目指す。萬運輸は21年2月末から、仙台配送(尾上寿昭社長、仙台市宮城野区)と、相模原市-仙台市でドライバ交代式の共同中継輸送を開始。現在は2台の専用車両で毎日運行している。また、萬運輸では3月から

神奈川-秋田で荷物載せ替え方式の中継輸送も行う。今後その一部をセパレートボディにし、東北全域への中継輸送拡大を図る。

東海林社長は「労働時間短縮に加え、ドライバ不足で運び手のない荷物も取り込める。積載効率を高め、荷主側もできるだけ定時運行に合わせてもらえれば、運賃の値上げを制御しつつ輸送でき、ドライバの待遇も改善できる。この国の効率化を最大化していきたい」と強調。

久松社長兼CEOも「課題は色々あるが、『2024年問題』に向けてやらなければならないことだと思っている。荷主の協力を得ながら萬運輸と中継輸送を行うことで、セパレートボディの更なる普及も目指す」としている。