

中継輸送強化し収益性向上

神奈川―秋田・岩手 新車導入や定期化

積み替え方式↓交替方式

萬運輸



萬運輸(東海林憲彦社長、横浜市鶴見区)は、神奈川―秋田・岩手の中継輸送体制を強化する。新車導入、定期・定時化、荷物情報へのデジタル化・可視化などに順次取り組み、1台当たりの収益性を高めて運賃上昇を最小限に抑える。日帰り運行も実現し、ドライバーの確保・

定着にもつなげる。

15日に大型ウィング車の新車4台を導入。自社でボディーにプリントを施したロゴ入りのデザイントラックで、あおり部分にはフォークリフトでの荷役作業時に注意すべき6項目のステッカーが貼付されており、労働災害防止の工夫もされている。神奈川―秋田

・岩手の中継輸送に充てる方向で調整する。

神奈川―秋田・岩手の中継輸送は現在、福島県内などを中継地とした積み替え方式で週数回行っている。新車導入を機に、中継地

での積み替えが不要なドライバー交替式への移行を試みる。荷台が分離するセパレートボディーの大型車6台も既に発注済みで、多様な運び方を検証する。

中継輸送に充てる自社ロゴ入り大型ウィング車

中継輸送の定期・定時化も目指す。運行日や出発時間をあらかじめ定め、これに合わせて荷物を集めることで1台当たりの積載率が向上し収益性が高まるため、荷主への運賃転嫁を最小限に抑えることができ、既存荷主に対してはこうしたメリットを伝え、一層の利用を促す。

「2024年問題」やドライバー不足で「運賃が上がる」ことを懸念する荷主も少なくない。こうした荷主に、主には、荷物を分割して定期便に混載することでチャーター便よりも低コストで輸送できることをアピールする。

東海林社長は「発着荷主の協力で定期・定時化が実現すれば1台当たりの収益性が高まり、ドライバーの一層の待遇改善を図れる。長距離輸送を中継化することでドライバーの目帰りが実現し、将来的な人材の確保・定着にもつなげる。運転と荷役の分離、中継時の積み替えが不要なセパレートボディー車の活用など、ドライバーの負担軽減も進めていく」と話している。(吉田英行)