コネクトエリア浜松で弥生京極社の車両㊨と藤原運輸の車両が中継

弥生京極社　中継輸送が軌道に

運転者の労働時間短縮

安定継続へ手法検討

弥生京極社（佐佐木陽太社長、横浜市鶴見区）では、「2024年問題」対策として他社と連携して始めたガラス製品の中継輸送が軌道に乗っている。茨城―岡山は3年目、茨城―兵庫も2年目に入り、おおむね毎日稼働してドライバーの労働時間短縮に寄与。今後も安定継続させていくために、アコーディオン幌車やシャシーとボディーの切り離しが可能なセパレートボディー車の導入など、更なる効率化・作業負担軽減への新たな手法の検討を進める。（吉田英行）

茨城―岡山の中継輸送はドライバー交替式で、23年8月に朝日通商（後藤耕司社長、高松市）との連携で始めた。弥生京極社のドライバーが茨城県鹿嶋市の工場からガラス製品を輸送。横浜市の自社拠点を経由して、新東名高速道路・岡崎サービスエリア（SA、愛知県岡崎市）で朝日通商関西支店（神戸市東灘区）所属のドライバーに運転を引き継ぎ、岡山県の工場まで届ける。

集まる仕組み必要　荷物情報

復路は朝日通商の別のドライバーが同じ車両に空ラックを載せて輸送し、岡崎SAで弥生京極社のドライバーに車両をリレーする。ガラス製品は重量があり荷扱いが難しいため、中継輸送には弥生京極社が保有する特殊架装の大型車2台を使用。往復路合わせて4人のドライバーが乗務することで、改正改善基準告示をクリアしている。

中継輸送を行うには、まず毎日荷物の定量オーダーがあることが条件となる。茨城―岡山はおおむね毎日荷量がある。また、最適な中継地点も調査し、新東名・岡崎SAは上下線の行き来ができ、ドライバーが乗り換え可能なため選んだ。

中継輸送に使用している2台は、平ボディー車とアコーディオン幌車。平ボディー車はシート掛け作業が必要となるが、シートは雨水を含むと重さ40キロになり、荷台に載せるだけでも大変な労力が掛かる。高い荷台上での作業には危険も伴い、シート掛け作業はドライバーの離職原因にもなる。アコーディオン幌車を導入することでシート掛けの負担を減らせる。

ただ、折り畳めるとはいえ、幌の部分がフォークリフトでの荷役時に障害になったり、幌を付けることで高さ制限のある工場に入れなくなったりするほか、荷台上の一部分に荷重が掛かるとカーテンレールが歪んで開閉しにくくなるケースもある。佐佐木社長は「課題はあるが、ドライバーの高齢化が進む中、今後の人材定着のためにも、アコーディオン幌車を順次増やす方向で検討したい」と話す。

管理者負担増　待遇改善へ

今後の中継輸送の安定継続・拡大の課題として、佐佐木氏は「特積事業者など、各地に中継拠点となるインフラを持つ大手は中継輸送をしやすいが、インフラを持たない中堅・中小は単独で実現するのが難しく、他社との連携が欠かせない。また、普及に弾みを付けるには、荷主主導の取り組みと、広く荷物情報が集まる仕組みづくりも必要」と指摘する。

弥生京極社では今後、スワップボディー車やセパレートボディー車の導入、運転と荷役の分離など、一層の効率化に向け新たな手法にチャレンジしていく。

また、安全・労務管理面を中心に管理事項が増えていることも課題となる。中継輸送網などのドライバーの労働時間短縮となる対策を進めても、管理者の成り手不足で運用がままならなくなる事態が危惧される。同社では、荷主の協力を得ながら管理者の待遇改善にも注力していく方針だ。

佐佐木氏は「中継化したことで運送コストは2、3割アップしたが、安定した輸送への投資であり、労働時間の適正化のためには必要な取り組み。荷主にもご理解いただいた。輸送コストの大幅な上昇を抑制するためにも、中継輸送は継続しなければならない」と強調する。

24年9月からは藤原運輸（藤原輝之社長、大阪市西区）とも連携し、浜松市を中継地にした茨城―兵庫のトレーラ付け替え方式による中継輸送を始めた。

新東名・浜松スマートインターチェンジ（IC）に隣接するコネクトエリア浜松（浜松市浜名区）を中継拠点に、鹿嶋市のガラス工場と兵庫県尼崎市の工場の間を結ぶ。積み荷のガラス製品は一定の荷量があり、こちらもほぼ毎日稼働している。