

川崎陸送

中継輸送を新スキーム移行へ

ルート分割で拘束時間短縮

川崎陸送(本社・東京都港区、樋口恵一社長)では来年4月をメドに、大手食品メーカーの関東〜関西の拠点間輸送で導入している中継輸送を新スキームに移行させる予定だ。現行では、高槻(大阪)〜坂戸(埼玉)を山梨県にあるグループ会社の拠点でトレーラスイッチしているが、「高槻〜名古屋」「名古屋〜山梨」「山梨〜坂戸」とルートをさらに分割することで、ドライバーの拘束時間をさらに短縮するとともに、車両の回転率を向上させる。

到着のタイミング合わせずOK

同社では02年頃からトレーラ輸送を拡大し、ヘッドとトレーラを切り離せる利点を活かし、高槻〜坂戸の中継輸送を検討。第1弾として、関西の運送会社と中継基地(中津川、駒ヶ根の2カ所)で双方のトレーラをス



中継拠点で切り離す

イッチさせることで、1人のドライバーが2人がかりで行う長距離運行をなくし、ドライバーの労働時間の短縮を図った。しかし、他社との中継輸送ですべてを公平にアレンジしなければならず、走行距離と料金配分で課題が浮上。「ほぼ中間地点」でスイッチしなくてはならないため、休憩施設などの設備が整っていない場所を中継拠点にせざるを得ず、また、「相手を待たせないよう」到着のタイミングを合わせる必要があった。

そこで昨年11月に、各種調整が容易な自社およびグループ内での中継輸送のスキームに変更。高槻〜坂戸でグループの山梨総合運輸(本社・山梨県甲斐市、樋口恵一社長)の拠点を中継拠点とし、到着のタイミングを合わせず、敷地内にトレーラを切り離す方式に切り替えた。

関東側では山梨総合運輸のドライバーは前日に敷地内に切り



名古屋営業所の休憩室

離してあるトレーラを坂戸市の工場に輸送し、荷卸し後、製品を積んで山梨に戻り、トレーラを切り離しドライバーは帰宅。関西側では名古屋営業所のドライバーが高槻で製品を積んで山梨に向かい、山梨に停車してあるトレーラと差し替えて名古屋に戻り、翌日高槻に届ける。

名古屋営業所、山梨総合運輸ではドライバーの休憩室やインタンク、シャワー室、WiFiが装備され、ドライバーはこれらの設備を使える。両拠点ともスタンバイユニットがあり万一の故障時にも対応できる。また、山梨総合運輸ではタイヤ交換事業を行っているため、停車中にタイヤの交換を効率的に行える。

ただ、「高槻〜山梨」が350kmと距離が長いいため、来年4月以降、新スキームへの移行を検討している。名古屋営業所に入居する運送会社(流通システム中部)と連携し、名古屋営業所、山梨総合運輸でダブルスイッチし、「高槻〜名古屋」は自社、「名古屋〜山梨」は流通システム中部、「山梨〜坂戸」は自社と3分割する。

これにより、「高槻〜名古屋」を担当するドライバーの場合には夕方から別の仕事ができる余裕ができ、車両回転率アップが見込まれる。営業本部の長友博文営業統括担当部長兼名古屋営業所長は「名古屋営業所のドライバーからは『毎日自宅で寝られる』と好評。ドライバーの定着率アップにもつながる」と話している。