大と同時にそれを支える人財を確保、育成することが重要だ」と強調する。全社的にも、従来から品質重視の戦略を掲げている。「今期、当社が掲げる品質目標

つなげたい」とする。中長期的な労働力確保の面では、専門学校卒業生、外国人に加え、今後はシニア世代など、さまざまな労働力を活用していく考えだ。

平野ロジスティクス

成長を確信、事業拡大へ

平野ロジスティクスの山田康平中部支店長は「中部圏発着の転送貨物量は増加基調が続く。伸びる可能性がある拠点だ。ニーズに対して柔軟に対応できるよう、車両数拡大、協力会社との連携含め、輸送力拡充を進め、事業拡大を目指す」と力を込める。顧客比率は大半が航空会社で、フォワーダー向け事業も手掛ける。今後の方針として「まずは空港間保税運送（OLT）の品質維持に努める。その次に、顧客フォワーダーとともに、メーカー向け緊急輸送なども強く展開していきたい」とする。

山田康平中部支店長

中部支店に配置している車両数は、セミ・トレーラーが2台、10トン車が6台。セミ・トレーラー車は、96インチ・パレットを従来の大型トラックよりも1枚多く搭載できる「＋1」。山田支店長は、OLT需要の傾向について「貨物専用機の運航量減少に伴い、平ボディー車の需要は少なくなってきている。一方で、ドライバー不足の環境下、より多くの貨物を一度に輸送できるトレーラー車は好評だ」と説明する。

「ここ何年か、中部発貨物量が中部空港発フライトの供給を上回っており、他空港へのOLT需要増につながっている。車両数を増やしていかなくてはならない」とする。成田、羽田、関西向け便が幹線だ。運行量は濃淡あるが、少ない時で1日20～25便（中部発ベース）、多い時は1日30～50便。加えて、成田、関西発の自社トラックもあり、これらの戻り便のスペースも活用して供給を調整している。

中部圏のOLT需要の特徴の一つは、トラック出発時間が19時～23時に集中していること。「中部空港は主要空港からの距離が近く、時間的に、成田、関西などからの翌日発便に接続しやすい。OLT最終便の出発が深夜2～3時になることもある」と説明。また、曜日波動が大きく、平均的な荷主からの集荷時間は18～19時だが、ピークとなる金曜日には21～22時ごろになるという。OLTのトラック出発も、これに伴い後ろ倒しになる。また、中部発着のOLT需要は圧倒的に輸出が大きいという特性もある。

特定の条件に集中しがちなニーズに対して、輸送力を効率的に活用している。直近では、9月初めの台風で関西空港が一時機能停止し、翌週から中部発着のOLT需要が急増。航空貨物のピーク期の始めと重なり、通常の1・5～2倍の転送貨物があったという。毎日、予想を超える問い合わせが来る中、協力会社の車両を前もって押さえるなどした。

「誰もが想定していなかったこと。対策は難しいが、まずは情報を集めることだ」と、有事の情報ネットワークを重視する姿勢を示した。

セミ・トレーラー車「＋1」が好評だ