



成田・羽田にトレーラー置場

— “+1シリーズ” 活用で空港間輸送の一層の効率化へ

平野ロジスティクスは、成田空港の貨物地区、羽田空港国際貨物地区にそれぞれトレーラー(台車)の専用置場を新設する。今春からの羽田空港の国際線発着枠増加で、成田～羽田間のQLT(保税転送)輸送量アップが見込まれる中、前号で紹介した背高・幅広の新型トレーラー増強と合わせて、両空港間の輸送ニーズへの対応・横持ち輸送効率のアップを図る。

空港内の待機時間を最小限に抑える

「トレーラー専用置場は、成田空港の南部貨物地区、羽田空港の国際貨物地区の一角にそれぞれ確保します。そして、成田と羽田にトレーラーを専属で取り扱います。こうするのは益子研一(取締役営業本部長)。

同スペースに置かれたトレーラーに貨物を搭載し、積み込みが完了したトレーラーを適宜トラクターヘッドがけん引して輸送するというもので、貨物を降ろした空のトレーラーの待機場所としても利用される。

成田→羽田、羽田→成田は、トレーラーに貨物を積んで行ってすぐ降ろせるわけではない。羽田については東京国際エアカーゴターミナル(TIACT)の施設が混雑で、ドライバーの待機時間が3時間になることもあるという。



“背高・幅広”の新型トレーラー

新型トレーラー(写真左)は、全長1360cm×全幅244cm×全高268.5～300cmの“+1α”(写真右)をベースに開発されている。後方のフレーム(柱)を片側45cmずつ外側に広げることによって、全幅を約335cmまでに拡張することができる。高さは300cmまで対応可能で、半導体製造装置や背高貨物のほか、ハイパレットコンテナが4台積める。この新型トレーラーは17台契約済みで、昨12月末からデリバリーを開始されている。

成田空港貨物ターミナル地区



今春から羽田発着枠が増えることで、当然、貨物量はアップする。両空港間での保税転送の需要は拡大し、さらなる空港混雑や待機時間の増加が見込まれている状況だ。

そこでトレーラー専用置場の出番だ。益子取締役は「仮に羽田で荷物を捌くのに時間がかかる場合、トレーラー置場で、貨物を搭載しているトレーラーを切り離し、置いてある空のトレーラーをけん引して成田に引き返すことができる。置いていった貨物はピークタイムを過ぎてから降ろします」と説明する。

こうすることで、ドライバーは常に何かを積んで走っていることになるため、輸送効率がアップすることに加え、空港内でのトラック待機時間を最小限に抑えられる

平野ロジスティクスの成田～関空間空港輸送(実例)



成田～関空間の空港当日輸送は、+1(写真右)を2台投入して、週1便(土)で運行している。通常、成田に午前中に到着した貨物は、同日の夜トラックに積まれ、翌朝、関空に降ろされる。しかし同サービスは、「貨物は成田に朝到着しているのだから、その日のうちに関空に横持ちして、プレーク・通関し、翌朝一番に大阪市内に配達できる状態にしたい」という顧客の要望からスタートした。益子取締役は「今後は名古屋をキーポイントに、トレーラーの切り離しを様々な空港向けに実施することを検討中」としている。



ため、効率的な貨物の搬入が行えるというわけだ。

「一部では“トレーラー＝重量が多く積めるもの”、との認識があるようですが、当社は違います。トレーラーはヘッドに付けたり、外したりできるのがメリット。トレーラーの利点を最大限生かしつつ、最適なトレーラーを最適なタイミングで投入することで、輸送効率を上げることに努めています。1日に3回も4回もヘッドとトレーラーを切り離しているのは、弊社だけではなくてどうか(益子取締役)とアピールする。

続けて、「今回のトレーラー専用置場の設置につき、成田国際空港会社(NAA)やTIACTをはじめ、ご協力いただいた関係者に感謝しています」と述べた。

フォワーダーへのセールス活動強化へ

これらトレーラー専用置場に加え、同社は“+1α”をベースに、改良を加えた背高・幅広の新型トレーラーを17台発注済み。すでに保有している既存の+1α3台と合わせて、計20台体制とする。それに合わせて、大型トラックと比べて96インチULDを1台多く搭載できるセミトレーラーの+1も20台体制に拡大し、2019年度中に“+1シリーズ”を計40台に増強する。

+1α(20台)は、主に東京/名古屋/大阪/神戸などの長距離路線に、+1(20台)は成田～羽田間空港輸送にそれぞれ投入する計画で、充実した車両体制のもと、顧客ニーズに柔軟に対応する。

成田→羽田の空港間輸送については、本来ならフォー

ダーが成田から羽田へ横持ちするのが基本だが、「羽田には行きません」というフォワーダーもあるようだ。そこで平野ロジスティクスは、フォワーダーに対するセールス活動を強化し、航空会社の横持ち輸送とともにフォワーダーの横持ち輸送にも積極的に対応していく方針だ。

輸送効率化については、成田から関空への長距離輸送においても、同社のノウハウが生かされている(上図参照)。

同サービスは+1を2台投入して、週1便(土)で運行されているが、特徴は名古屋(同社中部支店)が経由地となっている点だ。まず、+1(2台)が成田を朝10時に出発。名古屋では、同社のドライバー(2名)がトラクターヘッドで待機していて、トレーラーが成田から名古屋へ到着後、そのドライバーが成田からきた貨物(トレーラー)を受け取り、関空へ夜10時に輸送。その後、関空から成田行き貨物を積み込み、名古屋へ戻り、名古屋で仮眠をとっていたドライバー(成田→名古屋の輸送を担当した)が、貨物(トレーラー)を受け取って、成田に戻る。トレーラーは成田～関空間を日帰りして返ってくることにになり、無駄のない横持ち輸送が行われている。

平野ロジスティクスでは、「トレーラー輸送は効率がすべて。効率を上げることで顧客のコストをセーブできる(益子取締役)という基本姿勢のもと、効率アップを実現する施策に対して積極的に投資を行っているが、トレーラー専用置場の設置やオリジナルトレーラーの増強はまさに、増加が見込まれる成田・羽田の空港間輸送を、より効率化する同社の重要戦略なのである。」