

航空

2023年10月30日



平野ロジスティクス トレーラーの“中部ハブ”機能を強化



山田康平中部支店長

平野ロジスティクス中部支店の山田康平支店長は「トレーラー車両の中継ハブとしての“中部ハブ”機能を強めていく。運用バリエーションも含め、このスキームを拡大していきたい」とビジョンを語る。中部ハブでは現在、到着、出発それぞれ1日30~40台程度を管理している。全社的には保有台数を年々増やしており、中部ハブは一層拡大していく。

中部ハブでは、東京や大阪から往来する空港間の保税転送サービス（ロードフィーダーサービス=RFS）に使用するトレーラー、トラクターヘッド、乗員を中継させ、それぞれ別動線で動かすことで、効率よく回転させる。「トレーラー、トラクターヘッドの回転のさせ方も含め、工夫の余地がある。今後の更なる規模拡大に期待できるスキームだ」（以下、山田支店長）としている。

中部ハブ機能は、長距離ほどメリットが出やすい。例えば成田空港を出発した関西空港向けトレーラーを、中部ハブで別のトラクターヘッド、乗員に切り替えれば、成田—関西間を最短時間で結ぶことができる。乗員の拘束時間が短くなり、乗員繰り、配便の柔軟性を高めることができる。

トレーラー単位で配便可能なので、乗員を長時間拘束する必要がなくなる。RFSの顧客は荷主からフォワーダー、航空会社まで様々だ。貨物ごとに指定された集荷時間、搬入時間や引き取り時間がずれている場合でも需要に応える配便を調整しやすい。

直近の成田、羽田、関西向けを中心とするRFS需要について山田支店長は「夏まで非常に落ち込んでいたが、9月以降は急に戻ってきている。自動車部品だけでなく、全体的に需要が強まっている」と説明する。急な需要の変化に柔軟に対応できるのも中部ハブの強みだ。

RFSだけでなく、メーカーやフォワーダー、航空会社向けの混載チャーター便などの地場輸送も手掛けている。地場輸送では、レースカーの搬送や、半導体製造装置や部材など、メーカー倉庫への納品など、様々な需要があるという。

来年には「物流の2024年問題」を控える。「すでに新たな規制内容に対応した乗員練りを行っている。乗員の拘束時間をさらに減らし、より効率化するためには、貨物の積み込み、取り降ろしの荷役作業時間を短縮するしかない」（山田支店長）と話す。

主要空港では特定時間帯にトラックドックが混み合いがちで調整が難しい部分もある。「協力会社やフォワーダー、航空会社などにも協力をしていただきながら、こまめなコミュニケーションをとりつつ、効率化を図っていきたい」（同）とした。



平野ロジスティクスの保有車両