

共同中継輸送スタート

京浜－阪神 セパレートボディー使用

萬運輸 & トランスポートアトミック

萬運輸（東海林憲彦社長、横浜市鶴見区）とヒサマツホールディングス（久松孝治社長兼CEO、最高経営責任者、大阪市阿倍野区）傘下のトランスポートアトミック（久松社長、同は6月から、京浜地区－阪神地区で共同中継輸送を開始する。シャシーとボディの切り離しが可能な「セパレートボディ」を使用し、浜松市で中継、当面は週2便程度で試験的に行うが、定時・毎日運行実現に向け、課題の検証や集荷策の検討を進めていく。（吉田英行、黒須寛也）

積載効率高め運賃抑制

2024年4月からのドライバーの時間外労働の上限規制に備え、車中泊を伴う長距離運行を減らし、日帰りで運行できる体制を確立して労働時間短縮とドライバーの負担軽減を図るのが目的。

また、物量の多い幹線で中継輸送を定時運行することで、多くの荷主から荷物を集めやすくし、1台当たりの積載効率を向上。運賃を抑えながら収益性を高めるのも狙いだ。

使用するのは、ヒサマツHD傘下でトラックの修理・架装を手掛ける栄進ボディ工業（久松社長兼CEO、

セパレートボディ。東西両方から出発したセパレートボディ車が、中継拠点となるトランスポートアトミックの浜松市の営業所で、それぞれのボディを脱着して日帰りで運行する。

萬運輸側は、今回の中継輸送専用オリジナルデザインを施したボディ1台を使う。

セパレートボディは、専用車を新造する必要がなく、既存のトラックを改造して装着できるのが特徴。また、ジャッキと脱着式アウトリガー（転倒防止装置）でボディを昇降させるため、ボディ装着用のガイ

シーに取り付ける必要もなく、積載率が落ちない。総輸エアサスペンション車同士であればジャッキも不要なため、萬運輸では今後、中継輸送に総輸エアサス車も導入し、その比率を高める計画。

更に、セパレートボディにすることで、往路はウィング車、帰りは平ボディ車といった対応もできることから、様々な可能性を探る。

京浜－阪神は物量が見込めるため、定時・毎日運行の中継輸送がしやすいとみてルートに選んだ。当面、試験的に週2便程度で行い、



オリジナルデザインを施した萬運輸のセパレートボディ車

荷主への周知やDX（デジタルトランスフォーメーション）を活用した集荷・マッチング策なども検討し、定時・毎日運行化を目指す。

萬運輸は21年2月末から、仙台配送（尾上寿昭社長、仙台市宮城野区）と、相模原市・仙台市でドライ

を開始。現在は2台の専用車両で毎日運行している。また、萬運輸では3月から

を始める。現在は2台の専用車両で毎日運行している。また、萬運輸では3月から

と強調。

久松社長兼CEOも「課題は色々あるが、『2024年問題』に向けてやらなければならないことだと思っている。荷主の協力を得ながら萬運輸と中継輸送を行うことで、セパレートボディの更なる普及も目指す」としている。

神奈川－秋田で荷物載せ替え方式の中継輸送もっており、今後その一部をセパレートボディにして、東北全域への中継輸送拡大を図る。

東海林社長は「労働時間短縮に加え、ドライバー不足で運び手のない荷物も取り込める。積載効率を高め、荷主側でもできるだけ定時運行に合わせてもらえば、運賃の値上げを抑制しつつ輸送でき、ドライバーの待遇も改善できる。この国の効率化を最大化していきたい」と強調。