

危険物海コン輸送拡大

PSL 有資格ドライバー強み

【神奈川】バシフィック・シー・ランド(PSL)、瀧田泰典社長、横浜市金沢区)は、有資格ドライバーを強みに、危険物の国際海上コンテナ輸送を拡大していく。国際基準と国内法規制が異なる「危険物「国際海コン」の輸送で、コンプライアンス(法令順守)と相応の運賃収受が営業のポリシー。親会社で危険物倉庫を展開する丹津産業(鈴木京平社長、金沢区)と連携した「儲けず」も好評だ。

瀧田社長は米国の大学を卒業後、日本でディスプレイを開業を控えていたオランダに就任。その後、後には物流業に転身したという異色の経歴を持つ。丹津産業に入社後、10前に子会社のPSLの社長に就任。採用したドライバーに危険物の資格を取得させるなど熱心な教育は、員教育で定評のあるオリ

い海コン輸送は一般のトラックに比べて高コスト。近年、40tは、20tともフル



乗車する場合には運賃に上乗せする。ドライバーへの資格手当はもちろんだが、営業でも妥協しない考えだ。「荷主には『高い』と言われるが、安い仕事はできないだけ取らないようにしている」と瀧田氏。コンテナサイズや重量に応じたシャーシを保有し、港湾地区に車を構えなければならぬ

「中小企業はチームワークが重要なキーポイントとなる」と瀧田社長。積載に対応する3軸シャーシを増強してきたこともあり、再生産可能な適正運賃の収受は重要な経営課題とされる。

2008年3月に20t強化シャーシ(24t積み)の暫定措置が終了した際、コンテナサイズ別の運賃体系では20tは3軸シャーシ(24t積み)と40tは2軸シャーシ(24t積み)では、コンテナサイズにかかわらず同じ運賃を収受するといふ試みだったが「なかなか

ベースの運賃体系を運輸局に届け出る「チャレンジャー」もした。20tは3軸シャーシ(24t積み)と40tは2軸シャーシ(24t積み)では、コンテナサイズにかかわらず同じ運賃を収受するといふ試みだったが「なかなか

浸透しない」。適正運賃収受への努力と同様、荷主のコスト削減に貢献するためのローコストオペレーションにも力を入れている。海貨業者が入札に参加する時、運送も含めたトータルコスト削減が決め手となるため、「案件を取るためにパートナーとして協力は惜しまない」。効果輸送に資するシャーシの投入や、シャーシの切り離しに力を入れている。

瀧田氏は「中小企業は会社全体で一丸となっていないと勝負できない。チームワークが重要なキーポイントとなる」と強調する。毎週、配車担当者が配車表を基に「安全標語」を記入し、安全意識を統一。ともすれば一匹おおかみになりがちな海コンドライバーも、有資格ドライバーしかでき

ない仕事を協力して回すことで、プライドをチームワークが生まれるという。(石井 麻里)