



## 西濃運輸 小寺 康久取締役社長

### 山積する課題に 自社の強みを生かし 改善を続け、 物流の枠を超えた 総合窓口をめざす

燃料費を含む物価上昇、ドライバー不足に加え 2024 年問題と運輸業界が抱える課題は多く、西濃運輸も例外ではない。お客様への新たな価値提供や、ドライバーの対応スキル向上、ES 向上にも努め、様々な対策と取り組みを行っている。2020 年に代表取締役役に就任した小寺康久社長にその想いを伺った。

——御社は長距離トラック輸送のパイオニアとして今も日本の物流を支え続けておられます。

**小寺** 当社は 1947 年に県をまたぐトラック輸送を国内で初めて実現して以来、カンガルー便など展開させて頂いています。トラック保有台数 2.8 万台（グループ全体）、ドライバーはおよそ 1.7 万人。車両走行距離は 1 日あたりおよそ地球 38.2 周分、企業間物流（BtoB）を国内で最も多く扱わせてもらっています。

個人の小口宅配荷物を運ぶ他社の方が知名度はありますが、当社は小口のものからパレットに積んだような大きいものでも運べます。入社したドライバーはフォークリフト免許取得しています。ドライバーが荷物の積卸しを行い、当社ドライバーの運搬技術も合わせて、迅速に効率よく荷物を運んでいます。仲間意識が高く愛社精神も強いのが特徴です。

——2024 年問題（働き方改革関連法の施行による労働時間上限制限など）について、取り組みや対策を教えてください。

**小寺** 運輸業界では総じて長時間労働が常態化しています。ドライバーの労働環境の改善はコスト増になります。ドライバーの拘束時間を減らすには、長いコースの見直し、高速道路使用区間を増やす、積卸作業員の増員や省力機器の配備などがありますが、これはそのままコストにはねかえります。集荷時間や出荷量の制限という選択肢もありますが、売上減少につながります。吸収できるところは企業努力を続けつつ、今後は「運び方」を変えていかねばならなくなっているという認識です。

まず輸送力確保です。25m フル・トレーラーなどを利用して輸送効率を向上させ、近距離輸送では一人で 2 台以上のトラックを乗り継ぐ運行にも取り組んでいます。

モーダルシフト（鉄道、海上等）も活用していきます。輸送における CO2 削減にも繋がる鉄道を中心に、弊社には現在 3 本ある専用列車（一編成ほぼ貸し切りコンテナを載せる列車）を走らせています。トラックと貨物列車を効率