今月のトピックス

特集 会社訪問 -No.39
中田運送株式会社 様

徹底的に効率化・合理化を追求
「生産性の向上」と「長時間労働改善」の好循環を目指す

事業の効率化と合理性を追求し、そのためには最高の資材と人材の投入を心掛け、顧客からの厚い信頼を勝ち取ってきた千葉市に本社を構える中田運送株式会社（仲田一巳代表取締役）。近年のコロナ禍の影響もあり、社内の再構築を進めている同社では、より生産性が向上するように従来型の車両から最新技術を搭載した車両への代替えを進めるなど、常に進化への歩みを止めることはない。

常にピカピカに磨き上げられた中田運送の車両の前に立つ仲田一巳代表取締役

■ 1台で複数サイズのコンテナが積載可能なコンテナトレーラを導入

中田運送㈱は、千葉市若葉区に本社を構え、国際海上コンテナ輸送とイベント関連輸送の2本の柱を主に事業を展開している。国際海上コンテナ輸送については、東京港、横浜港、千葉港など東京湾岸地区のコンテナヤードと千葉県をはじめとした首都圏間の輸送を中心に行う。また、イベント関連輸送については、一般イベントで使用される機材はもちろん、アーティストなどのコンサートツアーの舞台装置などを運ぶほか、一般雑貨も行うなど、重厚なものからソフトなものまで幅広く取り扱っている。

「国際海上コンテナ輸送とイベント関連輸送について、弊社ではほぼ同等の扱い量で業務の柱となっています。以前は海コン輸送が約3割、イベント関連輸送が約7割という扱い比率の時期もありました。しかし、最近2年間は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響でイベントがほとんど中止・延期となったことで、イベント関連輸送について大きな打撃を受けました。当然、弊社内での扱いの比率も大幅に下がり、現在のような構成になっています。イベント関連輸送は、その規模によっては一度に100台以上関わる場合もあります。その際は、弊社だけでは対応できない部分は協力会社にお世話になることが多いので比較的繁閑の調整が可能ですが、新型コロナの影響については予想以上に大きく、弊社でも相当数合理化を進めて対応してきたところです。一方、全社的に事業再構築を進めており、海コン輸送分野についても同様に合理化を進め、保有シャーシの数についても最も保有していた頃と比較すると、現在ではその半数程度となっています」（仲田一巳代表取締役）

全社的に合理化を進める仲田社長。最近の一番の大きな取り組みは、国際海上コンテナ輸送に使用するシャーシについて、画期的なシャーシの導入を進めていることである。従来から、20フィート、40フィートなど複数のコンテナサイズを輸送することができる「兼用シャーシ」を保有するなど、効率化・合理化について取り組んできており、単一サイズのコンテナを輸送する「専用シャーシ」の導入は極力避けていた。その理由は、例えば40フィートコンテナを運んだ後に20フィートコンテナを運ぶ依頼が入ると、一旦会社に戻ってトレーラを付け替える必要があり、また、もし手違いなどでコンテナサイズが異なっていた場合でも積載できず、もう一度出直すなどの事態となる可能性があり、コンテナサイズの違いによる非効率的な空車回送などを回避するためである。

仲田　一巳　代表取締役

ただし、兼用シャーシにも弱点があり、それは、兼用シャーシに20フィートコンテナを積載する場合、通常ほぼ中央に積載する仕組みになっており、シャーシ最後端部に載せられない構造になっていることだ。国際海上コンテナの荷役は、ホームなどに着けて開封し、扉を開けたコンテナの内部へフォークリフトで入って行なうのが通常であり、最後端部にコンテナが積載できない兼用シャーシでは、ホームから直接荷役作業が行えないためだ。

この弱点を解決したのが、同社がこの数年で約10台導入を進めている、ドイツ・ケスボーラー社製作の「マルチファンクション・コンテナトレーラ（以下、ＭＦＴ）」である。同社が導入したＭＦＴは、3軸の国際海上コンテナトレーラで、シャーシに伸縮機構を採用したことで、1台で国内主流の20フィート、40フィートのコンテナをどちらも積載可能としているのが最大の特徴。

国際海上コンテナは全長別で、45、40、30、20フィートなどの複数サイズが存在し、トレーラもそれぞれに専用シャーシが存在している。しかし、ＭＦＴはそれぞれのサイズにあわせて伸縮することで、全サイズのコンテナが積載可能。また、20フィートコンテナを最後端部に載せることが可能で、荷役作業についての不都合もない。

「専用シャーシおよび兼用シャーシを使用することによる非効率的な問題については依然から頭を悩ませていました。このため、こうした伸縮機能について、大手国内シャーシメーカーに問い合わせ、存在

同社が導入したマルチファンクション・コンテナトレーラ。写真は 20 フィートコンテナ積載用の場合

シャーシ後部は手動で、前部はトラクタにより伸ばすことで 40 フィートコンテナ積載用に対応

欧州車の導入にも従来から前向きで、現在ではスカニア社のトラクタヘッドが活躍している

していなかったことから、製造・販売もお願いしてきた過去があります。しかし、国内メーカーでは製作されませんでした。この後は、国外、特に欧州で存在しないか探し 15 年ほど前にインターネットで伸縮するシャーシを発見しましたが、国内へ輸入する手段がなく、涙をのんでいました。しかし、どうしても諦めきれず、以前から同業で仕事の接点があることに加えて、同じ『クルマ好き』という共通点もある、トランスウェブ㈱の前沢武社長に相談したところ、輸入手続きから輸送、そして国内規制への適合改造、ナンバー取得までを行ってもらい、導入が実現しました」（同）

トランスウェブはレーシングカーや輸入車の輸送を得意とする運送事業者で、今回は、仲田社長の熱意に動かされた前沢社長が、まずはテストで輸入。中田運送で使用されたＭＦＴに何ら問題がなかったことから、トランスウェブがこのＭＦＴの輸入販売を開始することとなった。

足回りはエアサスペンションを採用、タイヤはダブルではなくシングルタイヤ、そして、ブレーキはドラムではなくディスクブレーキといった具合で、同装備が標準装備である。シングルタイヤはダブルタイヤに比べてタイヤ購入本数、燃費コストを低減。ディスクブレーキはトレーラ用 EBS（電子制御ブレーキ）と連携し、放熱効果も高い。

エアサスは、リフトアクスル機構も搭載しており、空車で高速道路を走行する際には車軸 3 本のうち、前と後ろ側の 2 本のタイヤを持ち上げ、中央のタイヤのみで走行することで、高速料金について特大車から大型車に引き下げることが可能。また、接地面もダブルタイヤより小さいことから燃費低減についても効果が期待できる。

「ＭＦＴの導入価格は約 700 万円で、一般的な国産海コントレーラが約 300 ～ 350 万円ぐらいなので、単純に値段だけを比べると割高に感じられるかもしれませんが、それぞれの専用シャーシを 2 台購入すると考えた場合ほぼ同額です。無駄な回送がほぼ不要になり輸送効率が改善した生産性の向上効果は、そのままトラックドライバーの労働時間削減に繋がります。タイヤ、燃費、高速料金などのコストダウンも加味してメリットを冷静にみれば、より合理的で効率的、そして大きなコストダウンが得られると考えています。また、欧州車のいいところは、機能や設計思想が合理的なところばかりではなく、安全性についても優れていると感じる点が多いです。例えば、コンテナを固定する『ツイストロック』ですが、日本製は単純にレバーでロックするだけですが、このＭＦＴはレバーロックにネジが併用されている方式で、より強固に固定することができます。シャーシにコンテナをしっかりと固定するので、走行中段差を乗り越える時に発生するコンテナとシャーシがぶつかる音も静かです」（同）

クルマ好きが高じて事業に熱中し、機材に拘り、最高のパフォーマンスでドライバーが仕事をできるように心を配り事業を展開する仲田社長。このスタンスが同社内に伝播し、社内は同じシンパシーを感じるドライバーに溢れている。同社の車両は、グレーを基調にほとんどのパーツもグレーにカラーリングされ、お洒落な印象。また、常に綺麗に洗車し磨き上げられており、居並ぶ車両に圧倒される。

「運行や作業の安全については厳しいかもしれませんが、『車を洗え』、『洗ったら磨き上げろ』などとは一言も指導したことはありません。しかし、自動洗車機を購入するなど、環境や設備について、こちらで出来ることは何でもやってあげようと思っています。ドライバーはその気持ちを汲んで、大型トラックやトラクタ、そしてシャーシをマイカーのように手洗いしてくれます。また、弊社の特徴として、シャーシも各ドライバーの専用車としています。ドライバー全員が車を大切に扱ってくれるお陰で、荷主をはじめご近所の方々から、『綺麗でカッコいい』と言っていただけますし、特に荷主関係からは、その評判が呼び水となって、新たなお仕事を頂いている面もあります」（同）

合理性と効率化を追求し、そのためには最高の資材と人材を投入し、顧客からの信頼を勝ち取ってきた同社。しかし、同社としても、自社の力だけでは解決できない問題がある。

それは、コンテナヤードでの長時間にわたる「待機時間問題」である。ヤードに並ぶ待機車両の長蛇の列は、今や社会問題化しており、同社でも悩まされている。取材当日の一例では、午前 9 時にあるヤードに到着して、コンテナを積載してヤードを出発できたのは午後 2 時半であった。この時間のほとんどが作業時間ではなく待機時間であり、常に前の車両が動く心配があり、休むこともできない深刻な問題である。

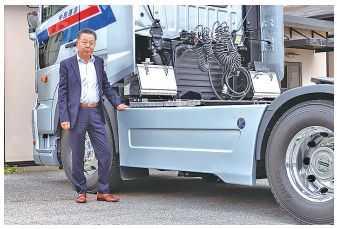
仲田社長はこの度、千葉県トラック協会海上コンテナ部会の部会長に就任したが、この問題の解決こそ「生産性向上」、「長時間労働の解消」の切り札だと考えている。

「こちら側ではできることは何でもやったつもりです。あとは、弊社や業界の都合だけでは解決できない問題です。今後は、真の生産性向上に向け、運送事業者だけでなく、国、荷主、消費者など全ての関係者が一丸となって、『生産性を上げ、ドライバーの長時間労働改善や待遇向上を実現したい』ということが切実な願いです。部会長として、できること全てに全力で取り組みたいと考えています」（同）

ホットにゅーす

■お洒落で、綺麗なクルマが大好き！

仲田社長はクルマが大好きで、自身の乗る乗用車もそうだが、自社のトラックやトラクタについて、安全性や機能性はもちろん、加えて「お洒落であること」、「綺麗にしてあること」について、とことん拘っている。そしてとうとう趣味が高じ、部品製作にも取り組んだこともある。数年前、仲田社長自身で大型トラクタ用のサイドバンパーをデザイン。そのデザインを基に、クルマ好きの仲間数人の協力も得ながら、海外の部品製造工場へ製作を発注し、完成･装着へとこぎつけた。現在でも、同社の大型トラクタには、その成果物であるサイドバンパーが装着してあり、同社の統一されたトラクタデザインの大きなアクセントと魅力の一つとなっている。



仲田社長がデザインした
サイドバンパー

企業プロフィール

中田運送株式会社

代表取締役　仲田　一巳
本社　千葉県千葉市若葉区中田町 1126-4
従業員数　26 人（うちドライバー 23 人）
台数　61 台（うちトレーラー 35 台）