

# 運転中のプレッシャーも商品に負けにくいくらい重いです!



## 根元さんのとある一日

- 2:30 出社 始業点呼(アルコール検査など)、車両の日常点検※商品は前日に積み込み済み
- 3:00 出発(途中指定場所・時間にて休憩)
- 6:00 お届け先(栃木県足利市 A工材)着、荷降ろし段取り、朝食
- 7:00 荷降ろし完了後お届け先出発
- 10:30 帰社、商品積み込み
- 11:00 出発
- 12:00 お届け先(千葉県花見川区 B社)着、車中で昼食、荷降ろし段取り
- 13:30 荷降ろし完了後お届け先出発
- 15:30 帰社、終業点呼、退社

乗務員の拘束時間は原則1日13時間(月間293時間)と法律で決まっているので、日・週・月単位で休憩時間まで厳しく管理される。

係長 井上和三さん  
「班員の信頼も安全意識も言うことなし!」

普段の業務に加え、班長の彼は後輩の教育もしています。班員からの信頼は厚く、安全意識も充分。新しい仕事にも積極的に取り組んでおり、安心して仕事を任せられます。今後はクループの中心となって、みんなをまとめて引っ張ってまいります。




出社すると、まずは始業点呼。点呼者へ当日の納入予定を申告し、「免許証ヨシ!」の声に送り出される。

商品が積み込むときに誤出荷がないか、また、商品に傷がないかもチェックをしています。昔は積んでもらったものをただ運ぶだけでしたが、より正確を期すために、商品管理も乗務員の仕事になりました。構外に出る前に商品の様子を見極めるのも、我々の重要な役目です。

— 休日も運転されるんですか? —  
クルマに乗るのは仕事だけでいいというのが正直なところ。同僚たちと5年くらい前からジェットスキーをやっているんです。休日は海や川、湖などの水上を走っていますね(笑)

— これからの目標を教えてください。 —  
長時間の運転ではいろいろな危険があるので、これからも今以上に安全に気をつけ、班員ともども会社を良くするために一生懸命頑張ります!



バックのときはモニターでも後ろを確認できる。

— すごく大きな車両ですね。 —  
一般道走るクルマでは最大級の大きさです。この車両の前に10tのウイング車に乗っていました。運転しているときの感覚は全然違います。前進するだけなら変わりませんが、バックとなるとハンドルを切る方向が逆になるので感覚を掴むまでは大変でした。

— 確かにバックは難しそうですね。他にはどういった特徴が? —  
ブレーキのタイミングもかなりシビアです。最大で29tのコイルを載せて走るので、ブレーキが遅れるとすぐには止まらず、前のクルマに追突してしまう恐れがあります。交差点では、

歩行者の信号が点滅し始めたら迷わず停車。こちらの信号が黄色になると、進むのも止まるのも間に合いません。反対に商品を降ろした後は、車体が軽くなりブレーキが一気に効きだします。また、カーブでスピードを出したまま急ブレーキをかけた時、急ハンドルを切ると、車両の頭の部分が後ろの台車に押しされ、「く」の字になったまま操縦不能になり恐ろしい事故につながってしまいます。

— 運転中、特に意識していることは? —  
ご依頼主(スチール殿)とお届け先のお客さまとの信頼関係を背負っているという意識で運転しています。事故を起こさないのはもちろん、商品に傷をつけないよう常に緊張感を持っていきます。商品を降ろした後、フットと気がかかっているというところですね。



クレーンに指示を出して、コイルを積んでいく。玉掛けの資格は乗務員には必須。

# CLOSE UP 現場力!

JFE物流を支えるのは最前線で活躍する現場の皆さん。彼らの「現場力!」を紹介します!

J-ロジテック(株) 陸運事業部 千葉陸運部 千葉輸送課

## 特大のトレーラーで超重量級の商品を運ぶ乗務員 根元 充さん

