

オーシャントランス株式会社
高松勝三郎代表取締役社長に聞く

エア式ランディングに 補助金を出して普及促進 海上輸送への モーダルシフトが 一気に加速

昭和40年代の初めに、日本自動車車体工業会の有志によって創刊された本誌は、昭和59年11月に第一回トラックショーを開催するまでの間『特装車とトレーラ』の誌名で発行していた。高度経済成長で人手不足に陥ったわが国は、当時の運輸省が中心となってトレーラによる大量輸送と長距離フェリーへのモーダルシフトを促進した。その時流の真ただ中であつた本誌は徹底的にトレーラと長距離フェリーを特集した。しかし、バブル崩壊を機にトレーラ化もモーダルシフトも停滞、長距離フェリー業界も大きな変遷を迎えることになる。その長距離フェリーが今、トラックドライバー不足を背景に再びモーダルシフトで注目されている。今回は、長距離フェリー業界で先陣を切って次世代長距離フェリーを導入したオーシャントランス株式会社の高松勝三郎代表取締役社長に現在の取り組みを伺った。

トレーラのエア式支持脚



「補助金を出してトレーラ補助脚はエア式に切り替える」と高松社長

■エア式ランディングに期待

□秋林路 今日はお忙しいところ有難う御座います。私は、昭和40年代から50年代にかけて長距離フェリー全盛時代にほとんどの航路を体験乗船しましたが、現在の航路は当時とずいぶん変わりましたね。

■高松 そうですね。長距離フェリーが就航して既に半世紀になりますので業界も大きく変わりました。

□秋林路 以前、東京港は日本

沿海フェリーなども使用して物流で重要な役割を果たしていましたが、今はオーシャントランスさんだけになってしまいました。

■高松 長距離フェリーはいわゆる“長距離の渡し船”ですから、専用船と違って人車一体です。ですから船内もお客様が楽しく過ごせるように設計しているし、車両も大型トレーラを一度に150～200両も積載できますから、物流の役割も大きい訳です。しかし、この半世紀で道路が整備され立派な橋も架かりましたので、長距離フェリーの役割が変わってきた事は確かです。

□秋林路 しかし今、モーダルシフトで長距離フェリーが再び注目されていますね。

■高松 環境問題に加えて、トラックのドライバー不足が深刻になってきましたので、昭和47～48年当時の状況が再現しているのです。

□秋林路 トラックドライバー不足は少子高齢化が背景にありますので、今後ますます深刻化すると思います。鉄道による貨物輸送は限界ですので、モーダルシフトで期待されるのはやはり海上輸送です。

■高松 私は昭和46年に入

新しい機能を取り入れたオーシャントランスの次世代長距離フェリー



フェリー「びびき」



フェリー「しまんと」



フェリー「どうと」



フェリー「りつりん」

社しましたが、当時、賃金上がる要素は物価上昇に連動するか、生産性向上しかなかった。今でもよく覚えています。新入社員には砂時計が与えられて、電話する時は常に砂時計をひっくり返していました。電話は3分以内と決められていたので、お天気がどうの…などと言ってもらえない。用件を伝えたらさっさと電話を切ることが業務命令でした。

■秋林路 私も同世代ですのでよく分かります。電話代も高かったし“時は金なり”であらゆる企業が生産性向上に取り組んでいました。しかも一日の労働時間がやたら長かったし、お休みも殆ど無かったですよね。

■高松 そうです。私は1か月の時間外労働が月160時間以上ありました。勿論、土日でも返上だし帰宅するのも夜11時前はありませんでした。ところが上司からは「能力は労働時間に反比例

する。時間外が長すぎる。」と怒られるんです。つまりダラダラ仕事していたのでは幾ら時間があっても足りない、という訳です。あまりに上司がうるさいので、自分で勝手に時間外を20時間ほどカットして報告したら、それはサービス残業だと大問題になってしまいました。(笑)

■秋林路 確かに能力は個人差がありますが、密度の濃い仕事を長時間やれば生産性は飛躍的に伸びます。

■高松 当時は外航の担当でしたからBL（船荷証券）を発行します。しかし、積荷情報が入るのは夜8時を過ぎてしまう。BLは翌朝9時の発行でしたから、何百もの計算を夜通しかけてやることになりました。当時、手動の計算機はあったけれどもパソコンも電卓も無かった時代ですから、その作業は人によって能力差が出るんです。

■秋林路 当時は池田内閣の所

得倍増計画を進めていた時代ですから、生産性向上が所得にも反映されました。

■高松 そうです。10年間で給料を倍にする計画ですから、経済も活性化するので人手も足りなくなる。ちょうど今と同じような状況になっていたんです。

■秋林路 時代は繰り返すといいますが、今は少子高齢化が要因だけれども、人手不足という意味では同じですね。オーシャントランスさんは新造船を“次世代フェリー”と呼んでおられますが、作業の効率化も図っておられるのですか。

■高松 船内作業も昔の人は要領よくテキパキと熟しましたが、今の人は腕力も弱いし要領も悪いので、設備を近代化して効率を上げるしかないんです。だから新造船は車両をラッシング(固縛)するのもベルトをセットしてボタンを押せばエアで自動的に締め付け出来るようにしました。自動車のシートベル

トと同じ要領ですから、熟練者でなくても安全にスピーディにラッシング出来ます。船は強力なエアをもっていますから、それを活用して効率を上げている訳です。

■秋林路 でも積載するトレーラの支持脚は、人力でハンドルを回す旧式ですよ。狭い場所ですから、作業も大変だし労災も起きかねません。

■高松 そうです。こういう時代にトレーラのランディングギアを人力でハンドル操作していたのでは、時間も無駄だしドライバーも集まって来ませんよ。だから、今回導入を計画しているエア式ランディングには大いに期待しているんです。

過去の経験を活かして補助金を…

■秋林路 エア式ランディングは欧州で開発されたものですが、トラクタのエアサスを活用してワン

タッチで行います。構造もシンプルですから故障の心配もありません。新造船のラッシングが全てエア化しているのに、トレーラの脱着にかなり重労働が必要なギア式がそのまま残っているのは時代錯誤ですね。フェリー用トレーラの支持脚はどの程度の強度が求められるのですか。

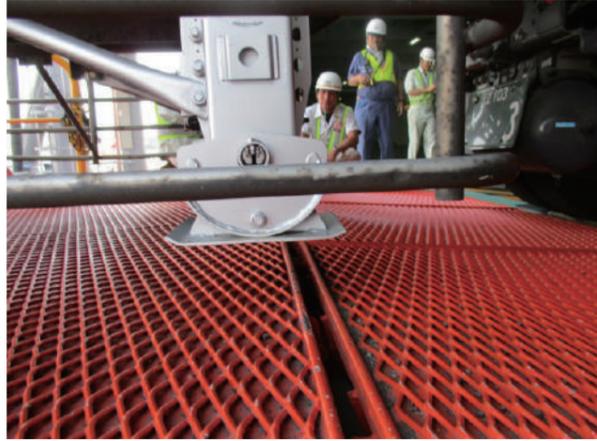
■高松 長距離フェリーは天候によって異なりますが、常にローリングとピッチングを繰り返しています。大きな波に乗り上げた時は、船体が大きく上下動しますから、支持脚にも大きなG(荷重)がかかります。これまでのランディングギアでは、片方15~25トン、両方で30~50トンの耐荷重があれば大丈夫でした。

■秋林路 先日、エア式ランディングを取り扱う株式会社ウイング(千葉県若葉区、今井一男社長)で、耐久データを見せて頂きましたが、片方で35トン、両方で70トンクリアしていました。

■高松 それだけの強度があれば大丈夫です。現在、天候が荒れる時には、積載車両をワイヤーでラッシングした上に、支持脚への負担を軽減するために、キングピンのところに「シャーシー台車」をセットしています。エア式ランディングの強度が両方で100トン以上あると、もしかしてこの「シャーシー台車」が必要なくなるかも知れません。「シャーシー台車」は一個4~50万円しますので、200台分として1億円、当社は4隻ありますので4億円の設備が不要になるかもしれません。

■秋林路 それは大きな金額ですね。「シャーシー台車」は使用しない時は、デッキの脇に置いてありますが、作業の邪魔ですよ。エア式ランディングの導入は現在どこまで進んでいるのですか。

■高松 いま1台のトレーラに取り付けて実証テストを行っている



ワンタッチ操作のエア式ランディング



ワンタッチ操作のエア式ランディングは目下テスト中(間もなく終了して本格採用へ)

ところ。12月中旬までには報告書が上がってくる予定ですが、今のところ問題ないので、次のステップでは先ず100セットを導入の予定で、既に日本トレクスと打ち合わせを進めているところです。これなら、トラガールでも高齢者でも安全に操作できますので、ドライバー不足にも貢献する筈です。こういう時代だからこそ省力化は絶対に進めなければいけないのです。

□秋林路 私は車両側に立脚して、約半世紀にわたって出版活

動や展示会を開催して来ました。日本のトラックメーカーは欧米がエアサスに切り替わっているのに暫くは着手しないで板バネを使用する時期がありました。道路事情とか過積載とか色々切り替えにくい背景はあったと思いますが、当時からトラックの開発が欧米に後れをとっていた事は確かです。板バネでは車両の振動が積載物に影響して品質変化を起こすことが荷主から指摘されて、一気にエアサスに切り替わった経緯があります。今回、トレーラのランディ

ングが長距離フェリーの船内作業と関係してエア化が求められれば一気に切り替わる可能性があります。

■高松 余談になりますが…実は長距離フェリーに乗る車両は以前、平ボディ車ばかりでウイング車は無かったんです。平ボディ車にシート掛けするのはドライバーの負担も大きいし、時間もかかります。この事が長距離フェリーの運航にも大きく影響するので、私は平成5年に「海上輸送の品質向上」に踏み切った経緯がありま



関係者が集まってエア式ランディングの操作を研修



船内でのトレーラ固縛は船のエアで簡単にできる



大きな揺れに備えてキングピンに固定するシャーシー台車(エア式補助脚だと不要になる可能性も…)



従来型のランディングギアは狭い場所での操作なので重労働で時間もかかる

す。ウイング車への切り替えに当社が補助金を出したのですが、2～3年の内にフェリー用トレーラは全てウイング車に切り替わりました。

□秋林路 平ボディ車のシートは、重量が60kg以上もあるし高所での作業ですから労災の危険もあります。それで、品質向上の為に補助金を出された訳ですが、今回の手動ランディングギアをエア式に切り替える際



従来のランディングギア(支持脚)操作は重労働で時間もかかる

にも補助金を出されるお考えですか。

■高松 はい、そのように考えています。フェリー用トレーラは長距離フェリー業界全体では1万台以上あると思いますが、一般の既存車も多いので、補助金を出すことで一気に切り替わる事を期待しています。

□秋林路 その投資対効果はフェリー会社にはどのような形で現れるのですか。

■高松 例えば、エア化することによってランディング操作が1台当たり1分間短縮できたとしますと、180台(1隻の積載能力)あれば時間の短縮です。船内だけではなくて陸上での作業もあるので、その倍の6時間の短縮です。長距離フェリーは定期運航ですから、出航が遅れても目的の時間には到着しなければなりません。船は水の抵抗を受けて進んでいきますので、スピードアップすれば多大な燃料が消費されます。それとは逆に、スピードダウ

ンすれば、省エネになります。もし、一航海で6時間のスピードダウンが可能となったら、年間では何億円という単位の投資対効果になる筈です。

■トラックのドライバー不足にも貢献

□秋林路 それは大きいですね。それだけの費用対効果が見込めるなら補助金を出す価値は充分です。エア式ランディングは海外で考案されたものですが、これほど優秀なエンジニアが沢山いるのに、なぜ日本で考案されなかったのか、悔やまれます。

■高松 それは、この約30年間日本は「これで満足」という成功体験に埋もれていたからです。これで良い、と思ってしまうと新たに開発する必要性を感じなくなります。そういう時代に陥っていたんですよ、日本は…。

□秋林路 エンジニアが顧客のニーズに応えるだけでよいと思



長距離フェリー「しまんと」への乗船を待つ沢山のトレーラ

始めたら、新技術の開発は期待できないし、経済成長が止まるのも当然です。

■高松 世の中はベターはあってもベストはないのに、これで良いと思ってしまうとベストを求めようとしなくなる。だから開発の着眼点が見えなくなるんです。

□秋林路 私も進学のも動機は自動車エンジニアになる事でしたので分かりますが、エンジニアに開発のロマンが無くなったら陸に上がったカッパと同じです。

■高松 この先、わが国の人口は減る一方だから、近隣の人工の多い国には国力ではかなわない。でもひとつだけ方法があります。それは一人当たりのGDPを世界一にすることです。かつて池田内閣が所得倍増計画を掲げて経済成長戦略を打ち出した時も、国民が皆で生産性向上に努力することでGDPが伸びた訳です。成功体験に甘んじるのではな

くて、今こそひとり一人が生産性向上に取り組むべき時だと政治家は国民に声を発しなくてはなりません。

□秋林路 そうですね。池田内閣は敗戦からの立ち直りを賭けていましたから、国民の士気を高める事に成功しましたが、一度成功体験を味わうとそれがベストだと勘違いするから、次のステップが出てくいのですね。

■高松 そうです。どんな時代であってもベターはあってもベストはないんです。そこに気付かなくてはなりません。

□秋林路 時代は常に動いているので、ベストだと思って留まっていると周りに先を越されて、置いてけ堀を喰らってしまう。やはり企業も個人も同じところに留まっていたらいけないという事ですね。

■高松 一時、日本は一億総中産階級と言われたことがありましたが、そうすると誰も頑張ろうとし

なくなるので、後は衰退するだけです。そういう意味では、日本はこれから衰退するのか発展するのか、大事な時期に差し掛かっていると思います。

□秋林路 そうですね、イギリスのEU離脱、アメリカの大統領選の結果、シリアの問題など、世界では「まさか…」という事態が現実になっています。これは、世界の価値観のバランスが狂い始めたからで、いわゆる潮目が変わり始めた事を物語っているのではないかと思います。こういう時期にオーシャントランスさんは次世代フェリーとして、4隻の新造船を投入された訳ですが、その狙いはどこにあるのですか。

■高松 先ほども申しましたが、我々世代は食生活が悪くても60kgの荷物を担ぐ体力があったけれども、今の人はムリだから船の設備で補うしかない。船は強力な圧縮空気をつくる事ができるし、そのエネルギーは配管することによって必要な場所で取り出すことが可能です。これで省エネ、省力、省メンテナンス化が実現しているのです。

□秋林路 トレーラの補助脚をエア化するメリットは他にどんな事が考えられますか。

■高松 長距離フェリーを利用する運送事業者は、当社にとってはお客様です。エア式ランディングを促進することで、そのお客様が困っているドライバー不足に貢献するのは当然です。それと、

ここまでやれば、お客様との信頼も大きくなりますから、当社の航路を利用する運送事業者も増えてくる筈です。

□秋林路 船内での作業もギア式とエア式が混在していたのでは、一元化出来ないのでは、対策は出来るだけ短期間に実現したい訳ですね。

■高松 当面は1000台位の補助金を考えているんです。と申しますのは、当社のフェリーを利用しているトレーラが概ね1000台ですから…。

■長距離フェリー用車両は“青ナンバー”にして優遇措置を

□秋林路 先ずは、オーシャントランスさんのお客様に補助金を出すこととなりますが、これは長距離フェリー業界全体の問題でもありますね。

■高松 そうです。先ずは当社が率先してやりますが、日本長

距離フェリー協会に所属している同業他社さんにも一緒にやりませんか、と呼びかけるつもりです。

□秋林路 車両の方はトレーラメーカーだけではなく、トラクタの自動車メーカーも真剣に受け止めなければなりません。現在、エア式ランディングで使用しているエアはトラクタのエアです。これまではサスペンション用に使用するエアとして設計されていると思いますが、車両を脱着するための動力源であるなら、エアサスの強度や構造、圧縮空気を送るホースの形状やカップリングなども早急に見直す必要があるかも知れません。

■高松 今、国土交通省はドライバー不足もあって、トレーラ化を進めています。これは長距離フェリーだけではなく、物流全体に関係する問題ですから、車両メーカーさんの問題にもなってくると思います。それで、このエア化には、国に対しても補助金を検

討して頂こうと考えています。トレーラ化は国の方針として出ているのですから、それを促進する手段に対して、補助金を出すのは当然だと思っす。

□秋林路 最近、トレーラの法規が緩和されて、日本もやっとEUの基準に並んだように思います。日本のトレーラ化はまだこれからです。

■高松 これは持論なのですが、主に海上を利用する車両は緑ナンバーではなくて、“青ナンバー”にして、優遇措置を講じて欲しいと話しています。つまり、長距離フェリーを利用する車両は、船上では排ガスはゼロだし、交通事故の心配もない。それなのに、税金とか、保険とか、車検も緑ナンバーと同じはおかしいのではないかと云ってるんです。

□秋林路 確かに、それは正論ですね。長距離フェリーに乗船している間は走行しないのだから、荷物を載せた台車に過ぎません。長距離フェリーを利用する頻度の高い車両は“青ナンバー”にして優遇すれば、自然にモーダルシフトも進みます。海はブルーのイメージですから緑に対して青ナンバーは良いと思います。ただ、法的には道路運送車両法の車両保安規準(国交省)と道路交通法(警察)の改正が必要ですから、関係者が参加する懇談会を立ち上げて検討するのが良い結果が出るのではないかと思います。

本日はお忙しいところ有難う御座いました。



「海上輸送用車両は“青ナンバー”にして優遇措置に…」(高松社長)に大賛成の本紙・秋林路(手前)