

トランストロン・ユーザー訪問



陸運泉北営業所の液化天然ガスローリー車

宇高義友社長の運行管理システムを導入、成果を挙げている。顧客の信頼性とドライバーの安全を目的に、システムを通じてさらなる輸送品質の向上を図る。

(牧田圭介)

A black and white portrait photograph of a middle-aged man with dark hair, wearing glasses, a light-colored jacket over a striped shirt, and a name tag.

「システム進化による機能の充実を期待している」と話す陸運泉北営業所の木下所長

鴻池運輸

運行管理システムを刷新

クラウド化で新機能

輸送経済
2011年12月13日付

を 2011年12月13日付



指す関西国際空港

し、経済全體が低迷。関東圏を強化し収益基盤を確保しつつ、国際物流事業に投資して然根強い。持続可能な成長戦略を描く事業者は少なくなっています。開港から十七年。今回開港から立地条件から「使い勝手が良くない印象がある(トラック事業者)との意見も依然強くあります。大阪府南部の県州沖約五キロという立地条件を統合を契機に、激化するアジア諸国との空港間競争での遅れを取り戻し、関西経済活性化の役割を果たすことができるか。」と、実現可能な関空再生戦略が求められている。関空はアジアとのパイプづくりが重要。

たが、逆にいえはそれがけいまの運送業界が疲弊化していることを物語る。物流と運送 区別が必要 平成二十一年に設立し、適正運賃の収受に向けた活動を続ける運輸小企業区域変革物流協会（＝運革協、八田広実会長）の辰巳寛一専務は、トラック業界の現状について「運送事業者と物流事業者を区別する必要がある」と話す。

「物流事業者が持つ商品管理や流通のシステムは、いまの時代になくな

どうなる適法制化求め

低基準運賃を提示するべきだ」と、制度の見直しを求める声も上がっている。

現在、全国に登録されている事業用トラックは約万台。ドライバーの中には、低賃金・長時間労働を余儀なくされ、結果、重大事故や死亡事故につながるケースも存在する。

運革協の辰巳専務は「ドライバーの過労死も頻繁に起きている。適正運賃を定めなければ、トラック産業の未来はない」と警鐘を鳴らす。

「C1（ハードウェア）、取り入れたことで、新機
I T P → Web Server ice（ソフトウェア、
モジュールを搭載し、メモリーカードレスを実現
したデジタルタコグラム。重力センサーなどが内
蔵されており、急ハンドルを走っているのか」など
の情報は逐次回線経由で



「当初はデジタルのデータを通信で取得することに不安を感じた部分もあつたが、今回の震災を経験し『これなら大丈夫』と確信できた」(同)。

データのバックアップも不要で、パソコンの故障への不安もなくなつた

本社 〒670-0843