

# りゅうかい

2016  
No. 278



- ◆トップエッセイ「全ては社員のために」  
株式会社沖縄急送 常務取締役 潮平 寛胤
- ◆台湾へのシームレス物流開始
- ◆グループ各社株主総会
- ◆第2回船舶安全推進委員会及び船機長懇談会
- ◆第35次船調印式
- ◆グループ便り
- ◆支店(OFF)探訪～番外編～
- ◆第42回那覇ハーリー
- ◆人事／新役員就任／新任紹介
- ◆乗船研修記
- ◆第2回健康づくり講座
- ◆表彰／かもめ～る贈呈式／三日月会
- ◆かわいい天使誕生／編集後記

夢とくらしと文化をはこぶ  
**琉球海運株式会社**

琉球海運グループ

沖 縄 港 運 株 宮 古 港 運 株 八 重 山 港 運 株 沖 縄 荷 役 サ ー ビ ス 株 株 沖 縄 急 送  
株 沖 縄 輸 送 サ ー ビ ス 株 九 州 輸 送 サ ー ビ 斧 き ょ う は い 国 际 輸 送 株 琉 海 リ ー ス 株

## 俺のま～さん飯 めし

一度沖に出てしまえば、携帯の電波もテレビの電波もない船では、食事が大きな楽しみの1つです。なかなか垣間見る事の出来ない船での生活を知るために、司厨長が腕をふるって作る食事を取材したい！あわよくば食べたい！

第3回は、山城司厨手のま～さん飯を教えて頂きました。今回のメニューは「スパゲッティボンゴレ&チキンと野菜のチーズ焼き」です！

**Q 今回の料理でこだわり・隠し味はありますか？**

A スパゲッティボンゴレは、ほんのり酸味をだすために完熟したトマトではなく、あえて青みがのこっているトマトをつかっている。麺料理は得意です。

**Q 皆さんに美味しく味わってもらうために日頃行っていることは？**

A 素材が美味しいときは素材の味を活かした料理を作る。野菜をどう食べさせるか、どれだけ美味しく作るかは、かなり考えている。味がかぶらないようにスパイスも分けてます。

**Q 船の上の料理で大変なことは？**

A 船では調理手がひとりしかいない。体調を崩しても交代する人がいないので、体調管理にはかなり気をつかう。

**Q 逆に船の方が良いと思うことは？**

A 一人で全部仕切るのは気楽でいい。厨房の設備にも不満はないし、むしろ予想以上になんでも揃っていてありがたい。

**～取材を終えての感想～**

パスタはエビ、アサリの出汁とトマトの爽やかな旨みがよく馴染んでいておいしかった！また、ガーリックの風味も効いていて、爽やかにパンチのある味わいでした！チキンは手作りのホワイトソースがとてもまろやかでコクがあって、チーズと夏野菜との相性抜群！どれも家庭では真似できない、素材の味を活かした料理でした。

司厨手 山城さん

スパゲッティボンゴレ&チキンと野菜のチーズ焼き

今回取材に応じていただきました司厨手の山城さん、ありがとうございました。次回もお楽しみに！（このコーナーは船員の皆様のご協力で成り立っています。取り上げて欲しい一品がありましたら、ぜひ情報を寄せください。）

\*『ま～さん』とは、沖縄の方言で『おいしい』を意味します。

●発行所：琉球海運株式会社 企画部 那覇市西1-24-11 TEL(098)868-8165 FAX(098)868-8561 発行日：平成28年 月 日 印刷：潮印刷

# 「全ては社員のために」

株式会社 沖縄急送  
常務取締役 潮 平 廣胤



## トリップエッセイ

コンピューター業界の目まぐるしい進化に、高額な設備投資としてオフィスシステムを構築した中小企業はやつとのことで減価償却を終了させたと思いや、オペレーティングシステム（以下、OSと省略）は既にバージョンが古くニーズに合ったアプリが機能しない状況に追い込まれる始末。当社もご多分に漏れず、平成二十五年にウンドウズのOSであるXPがサポート終了となり、セキュリティ面での危険性とOSの動作環境が低いことから旧型の部類に陥った。

進化した顧客の要求に応え得るスピードと情報量の増加に伴い、処理能力の改善が要求される事態に至った。更に最悪な事に、システム会社による当社のOSの動作環境と新型のものはコンピューター言語が違うため全て作り変えないと環境に対応できないとされ、聞いたことの無い専門用語で説明をしてきた。

点目は、荷主から頻繁に押し寄せる貨物の配達状況の問い合わせにスピードに対応し、荷主サービスの向上が図れる事。四点目に、デザインフォーム式の印刷物を削減し、物的コスト・時間的コストの削減を行う事等、係わる要求事項のすべてを新システムで解決し、社員の業務負担軽減に寄与し、仕事が楽になり社員に喜ばれるものにしたいと考えた。

日常業務において、職員は入荷部門と移出部門に分かれ、入荷貨物担当部署（運輸部）は全航路から一斉に入港するピークの月曜日の前日に処理を行なうため毎週日曜日の休日出勤から一週間が始まる。移出部門（営業部）は、本船出航当日にデータ処理を行なうため、本船出航後の夜遅くまで残業が常である。この形態は、積み地である沖縄輸送サービス、並びに九州輸送サービスの沖縄向け出荷部門に係わる社員も同様である。

現在のPC入力画面は86か所の入力項目が設定されており、部門の担当者は1件の伝票を入力する際にコードナンバーから数字及び文字を入力し、エンターキーを86回打ち込まなければならない。PC入力担当のある職員は手首に腱鞘炎を患い、湿布薬を塗布しながら業務を行っている次第である。先島出荷のPC入力業務を例に挙げる。毎航海の平均の貨物取扱件数450件を入力すると450件×86回の打鍵で、合計3万8700回を毎航打ち込まなければならぬ事になる。

そこで、PCの入力画面を現行のレイアウトから一新し、伝票のレイアウトと同一に変え、初心者及び日頃はタッチしない者

が応援できるよう見やすくした。また、入力ミスを発見しやすい“見える化”を施し、86回の打鍵入力を半分以下にするためシステム設計の段階で負担軽減を図った。

また、入荷貨物の配送状況の問合せに対応するため、事務員はその度に執務を中断しなければならず、結果的に残業に食い込むことになる。入荷貨物に関する形体は混載貨物が主であるため、混載件数は東京・大阪航路で850件、九州航路で1千件が毎航海到着し、問合せ等その対応に追われる。（ドライ貨物、要冷貨物の合計）その対応は、電話にて配達中の乗務員の状況を聞きだし進捗を確認後、問合せ先へ再度電話をかけて現場の状況を報告する。その所要時間は早くて5～10分、遅くは乗務員が作業中で連絡が取れず現場からの返答が遅れ30分から1時間後、またはそれ以上にもなる。そこに、更に別の荷主からの問い合わせが重なり、問合せを受けた担当者は結果的に荷主への回答が遅れ、苦言を受けるケースは少なくない。

新システムでは、即答を求められる配達確認をシステムで解決し、報告を自動化させ社員をそれから解放し、本来の能力を發揮してもらうための環境を構築するべきと考えた。その手段は、急速に発達した携帯端末（スマートフォン）を活用し、唐車も含め120台のトラック乗務員へ配備、PC基幹システムとの連動によるデジタル化によって解決する事にした。そこで通信キャリアのNTTドコモに参加してもらい、当社の新システム構築を依頼しているOCCとジョイントを組み、OCC側で12名、ドコモ側で12名のエンジニアによる

合同プロジェクトチームを編成し、一年半を掛けて取り組んだ。

その結果、携帯端末に専用の配送追跡システム画面を持たせ、トラック乗務員の配送中もしくは配達完了報告が基幹システムに飛び自動で配達日時の結果報告が行われ、附加報告項目として貨物破損事故及び状況写真、再配達等の配達現場の情報がワンタッチで事務所に飛んでくる。事務所のPC画面上で結果が表示される“見える化”により、電話での問い合わせを無くして確認ができるようになれた。また、ユーザーアイデンティネット上で、その進捗を簡単に確認ができるようにした。このシステムはドコモのパッケージソフトを加工し、沖縄急送独自のオリジナルシステムとして完成した。

これにより、バターン化した業務はシステムに任せ、社員は荷主サービスの向上に寄与する業務にエネルギーを注ぎ、ゆとりが生まれ各人の能力を発揮してもらえるようになる。この新システムは沖縄輸送サービス、並びに九州輸送サービスの参加協力により今年八月に稼働することになった。

発案から構想を練り完成に至るまで、改善要求及び追加項目について、一件の妥協も無く協議を積み重ねてオリジナルのシステムを構築し、三年をかけて全社員で取り組む事ができた。そして、取組んだ項目は実に521件に及び、社員の改善への熱い意欲が最新鋭の形となつた。

最後に、新システム構築について当社の無理難題に対し理解を頂き、長期に渡り真剣に取り組んで頂いたOCC、並びにNTTドコモの各スタッフの皆様には、心より感謝を申し上げたい。

在の建物は取り壊し流用できる部材は一切無く、全て基礎から新築しないといけないというもの。

当社の事務職は、各航路の入荷貨物の配送業務と移出貨物の発送手配等、全てを現システムを使用し情報処理を行っているが、それを全て取り壊し別途に基礎から立ち上げなければならないのであれば、それに当たる社員の業務処理において現システムに対する不備・不満・改善要求等を一つ残らず洗い出し、新システム建て替えのタイミングでオールクリアしようと考えた。

三年前の当時、小職は営業部長の職位にあり、営業と運輸の現場に席を置いた関係上、各オペレーションで苦戦している社員に接しており、身をもつて危機感を抱いていた。その期に係るオフィスシステムの問題が持ち上がり、その取組みについて立場上で言えば越権行為とは百も承知で手を上げた。しかも、PC関連にはまつたくのど素人でありながらである。

日頃抱いていた危機感を踏まえ、まずは目標である効果を想定し、絵を描いた。改善要求事項を洗い出し、完成に至るまで全部署よりメンバーオークションで苦戦している社員に接しており、身をもつて危機感を抱いていた。その期に係るオフィスシステムの問題が持ち上がり、その取組みについて立場上で言えば越権行為とは百も承知で手を上げた。しかも、PC関連にはまつたくのど素人でありながらである。

目標は十年先を見据え四点の主題を掲げた。まず一点は、全ての改善要求項目をより効率的に損傷無くスマートに機能するシステムにする事。二点目に、社員の残業過多にある労働環境の改善に寄与する事。三

六月二十四日、トレーラーに積載された台湾向け貨物が当社船みやらびⅡに船積みされました。台湾国内に当社トレーラーが乗り入れることで、日本での貨物の集荷から台湾での納入までを同一のトレーラーで一貫して行える「シームレス物流」を、この日に開始することになりました。これは、当社の日本籍トレーラーが、台湾国内で仮ナンバーを装着して走行する許可を現地政府から得たことで実現しました。



## 琉球海運トレーラーによる台湾への「シームレス物流」開始



①丸太を積載したトレーラー(高雄港内)

まいですが、トレーラー輸送の場合は貨物への振動を最小限に抑えることができます。さらに、コンテナへの積みつけが難しい長尺貨物などは、トレーラーには容易に積みつけることができるため、輸送手段の選択肢が増えることになります。

今回輸送したトレーラーは、同船が六月二十六日に台湾・高雄に到着した後に港から搬出され、台湾国内を走行しました。丸太を積



②高雄市内を走行するウイングトレーラー

ラーに積載できるものであればどの貨物でも輸送できます。また、当社のトレーラーは日本のナンバープレートを装着したものですが、台湾側で走行ルートを制限されることがありません。同様に、台湾を走行した後に日本へ戻ってきた場合も、日本側で走行ルートを制限されることもあります。こうした自由度の高い国際トレーラー輸送は、日本で初めてのことです。

現在、許可を取得し台湾国内を走行できる当社のトレーラーは、ウイングトレーラー、フルツトベッド(まな板)トレーラーなど合計八台となっています。今後、物量の増加が見込める状況となれば、台湾政府に申請して現地を走行可能なトレーラーを増やしていく予定です。

今回の輸送以前にも、日本と外国間でトレーラー輸送は行われていましたが、輸送できる貨物や陸送ルートに制限があるなど、さまざまなかな制約があつたとのことです。これに対し、当社が実施したトレーラー輸送は、トレ



みやらびⅡへ積み込まれるトレーラー

当社は、RORO船「みやらびⅡ」を台湾・高雄まで就航させています。このRORO船はランプウェイを通して港と船内をつなぎ、貨物の積み降ろしを自走でスピーディーに行える利点を有しています。今回、台湾でのトレーラー走行許可を得たことで、日本で貨物を集荷しトレーラーごと直接乗り入れができるようになりました。これにより、港でのコンテナの積み替えなど、従来必要とされた輸送上の工程を必要とせず、貨物を同一のトレーラーに積載したまま荷降ろしすることなく輸送を完結するシームレス(「つなぎめのない」という意味)物流が可能となりました。

シームレス物流最大の利点は、荷役にかかる作業量・時間・コストが削減できる点です。従来のコンテナ輸送であれば、台湾側では①船から貨物を降ろし、②コンテナヤードへ移動し、③台湾籍のトラックやトレーラーに積み替え、④台湾国内を陸送するといった各工程の間に作業が発生し、輸送に時間を要します。これらをトレーラー輸送に切り替えると、①自走にて船から貨物を降ろし、②そのまま台湾国内を陸送することができ、作業量と時間が大幅に削減されることになります。また、コンテナ輸送では、船から貨物を降ろす際やヤードへ移動する際に貨物に振動を与えてし

めています。

今回の輸送を機に、マスコミ各社や業界紙などからの取材依頼が数多くあり、その後は荷主様からトレーラー輸送について沢山の問合せを頂き、ありがたく感じております。「シームレス物流」としては当社初めての輸送となり反省すべき点も見つかりましたが、次回以降はよりスマーズな輸送を実現していくよう努力を重ねて行きます。今後は、新規のことによって、内航輸送と同様に日本と台湾間ににおけるトレーラー輸送が普及するよう努めていきます。

## 第2回船舶安全推進委員会および船機長懇談会

五月十六日(月)、本社会議室におきまして第二回船舶安全推進委員会が開催されました。

昨年に統いて二回目となる当会議では、平成二十七年度の安全管理実行状況と今年度の安全方針計画について話し合われました。今年度の安全基本方針は、①ヒヤリ・ハット情報の収集・改善活動、②船舶火災事故の未然防止策、③傭船安全対策強化の3点です。また上記以外にも、乗組員のメンタルヘルスを含めた健康管理についての意見が挙がりました。

同月三十日(月)には船機長懇談会を開催し、船舶

安全推進委員会で話し合われた内容、また各船機長



船機長懇談会の様子

と役員、陸上職員で意見交換を行いました。船舶の乗組員のみならず、陸上職員も含めた全職員で「安全」に取り組んで行くことを再認識する有意義な場となりました。

## 第35次船調印式

7月12日に尾道造船株式会社の皆様が来社され、第35次船建造の調印式が行われました。式では、宮城社長による造船契約書への調印が行われました。第35次船は、平成29年度中に第34次船とほぼ同時に東京・大阪航路に投入される予定です。この2隻は、沖縄へ就航する貨物船としては最大になります。新造船の建造・竣工による船体強化とともに、より質の高いサービスが提供できるよう努めてまいります。



調印式の様子



尾道造船株式会社の皆様と

六月二十九日から七月一日の三日間行われた乗船研修及び、福岡支店研修に女性職員二名が参加しました。研修について、振り返つていただきましょう。

## 〈乗船研修が決まったときは?〉

**金城** 「夢にまでみた乗船研修で、社会人としての目標が一つ叶い、とても嬉しかったです!」

**玉城** 「入社当初からの希望だったので、"きた

## 〈実際に乗船してみて?〉

**金城** 「船員として働くことの大変さも含めて、やはり海の仕事はいいなあと思う気持ちが強くなり、より一層船が好きになりました。」

**玉城** 「興奮MAX。普段見れない船員さんの作業や機械の仕組みなどを見学でき、終始アドレナリンを放出していました。」

ともいえないので緊張感と連帯感にそそられました。あれは恋してしまう空気感でした。」

## 〈やり残したことはある?〉

**金城** 「デッキでの積揚荷役中の船員さんの動きをもう少し見てみたかったです。ラッシングや牛糞の処理とか、機会があれば是非やりたかったです。」

## 〈福岡支店での研修はどうでしたか?〉

**金城** 「普段、営業の業務に関わることのない私にとって、支店での研修は何もかも新鮮でした。アイランドシティや鳥栖物流センターも見学させていただき、とても勉強になりました。」

**玉城** 「同じ営業であっても本社や他支店とは異なる仕組みや外航が範疇であつたりと、営業の新しい一面を知ることができ面白かったです。」

## 〈最後に一言〉

**二人** 「今回の研修にご協力いただいた皆様に感謝致します。残すは東京!大阪!鹿児島!台湾!」



# 第2回 健康づくり講座

5月26日、本社会議室におきまして「第2回健康づくり講座」が行われました。今回は琉球大学健康づくり支援プロジェクトLibより、運動指導士の島袋桂さんと理学療法士の金城淳さんを講師にお招きしました。メインテーマは"運動"。講座中には、腹団減少をめざす姿勢づくりと簡単なストレッチを受講者全員で実践しました。

まずはウォーミングアップとして、簡単なストレッチを実践しました。前屈と呼ばれるよく知られた動作がありますが、受講者は手を床につけられない人がほとんどでした。実はこ

の前屈運動では、体がかたいというよりは股関節の使い方にコツがあるそうです。そこで、写真の一連のストレッチを実践すると、簡単に前屈ができるようになりました。手を一生懸命に伸ばすだけでは背中の筋肉が力んでしまうので、背中は力を抜き股関節を

大きく曲げることを意識するとよいのだとか。他にも、肩こりは無意識に肩に力を入れてしまうことが原因ということで、肩の力を抜く練習を実践しました。

次に、腹団を減らす姿勢づくりです。当社職員の腹団の平均は、沖縄県の平均を大きく上回っています。腹団減少の近道は、正しい姿勢にあります。ということで、立ち姿勢の矯正



まずはしゃがみます 徐々に腰だけを上げて このとおり!



肩の力を抜く練習①



肩の力を抜く練習②

代謝を良くし腹団の増加を抑えられるということです。

体の健康は一生の関心です。日頃から運動を心がけて、健康的な体づくりに励みましょう。



足の裏全体に体重をかけます