

~Employee's Profile~



【東京支店:宮下 弊社受付にて】

情熱羅針盤
ジャパントラストかわら版



初めまして。東京支店にて外勤『高橋』の内勤営業として勤務している宮下舞子と申します。
以前は、短期大学を卒業後、大手電機メーカーの受付として約2年ほど勤務しておりました。その後ジャパントラストへ第二新卒として中途入社、そろそろ半年が経とうとしています。
入社前はまさか私が海運業界に携わるとは思ってもいなかったので知識ゼロの状態からスタートし、少しずつ業務や業界に慣れてきました。ですがまだまだ知識も経験も不足しているので先輩社員や、時にはお客様から教えていただくという勉強の日々を過ごしています。

休日は、これといった趣味のない私ですが、やったことないことはやってみたい!という性格をしているので、時には、ラクダに乗ったことないから乗りたい!と鳥取砂丘まで行ったこともありました。
何かおすすめのことがあればぜひ教えてください!
そんな私の好奇心に付き合わされる友人などからは"大きい小学生"と言われますが、ポジティブにとらえるようにしています(笑)

内勤ということもあり、直接お客様にお会いできる機会は少ないですが精一杯務めさせていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします!

海運豆知識

~1泊2日に短縮したコンテナ船のスピード荷役~



【高度に機械化されたコンテナ船の荷役 (シンガポールでの荷役風景)】

スマートな船体に色とりどりのコンテナを整然と積み上げて、高速で北米や欧州、オーストラリアなどと日本の間を行き来するコンテナ船。
いまや国際定期航路の主役となったこのコンテナ船の出現は、近代の海運史における最大の革命の一つといえよう。
海上コンテナ輸送の最大のメリットは、港湾での荷役効率の飛躍的な向上にある。

様々な雑貨を本船のデリックのみで荷役する在来型定期船では、荷役装置1基の扱量は1時間に約50トン、20フィートコンテナ換算で約2.5個にすぎないが、陸側に設けられたガントリークレーンと呼ばれる水平移動型クレーンによるフルコンテナ船の荷役では、1基が毎時20から30個を扱う。
このため、在来船の最終港での標準的な在港時間は天候の影響等もあり、約1週間といわれるのに対し、コンテナ船では、通常1泊2日程度である。

精密機器や電子製品、肉類、果物、ワインなど多様な荷姿の貨物をコンテナという規格化された箱に収めることで達成されたこの効率化には、さらにもうひとつの効果も加わる。
トラックや鉄道など陸上輸送機関との関係による海を越えドア・ツー・ドア輸送の実現である。
こうした特徴を生かし、北米大陸を横断するダブルスタックトレイン(コンテナ2段積み大陸横断鉄道)の日本船社による直接運行やシベリアランドブリッジなどの大規模な海陸複合一貫輸送が実現。
北米や欧州の内陸部への輸送も一段と効率化され、まさに地球を一つの都市にしたようなきめ細やかな物流ネットワークが生まれている。



ジャパトラダービー in太平洋(北中南米航路)

弊社7月度の北中南米航路 コンテナ本数取り扱い
第1位のジャパントラスト社員営業マンは

日比野 弘嗣

ご担当させていただいておりますお客様、
ブッキングありがとうございました。
今後ともご支援よろしくお願ひ申し上げます。



【ジャパトラマン】