

Employee's Profile



昨年12月にジャパントラストに入社しました前田智行と申します。現在は、弊社の経理・総務業務を担当しております。弊社に入社する以前はフードサービス業界で経理部門を中心に経験して参りました。弊社の属する業界とこれまで私が経験して参りました業界とは全く異なりますが、これまでの社会人経験・専門業務経験・人生経験を生かしながら、弊社管理部門の業務改革を推し進めることにより、会社をより成長させたいと考えております。弊社は経験の浅い若いスタッフが大半を占めており、クライアントの皆様には時折ご迷惑をおかけしているかもしれませんが、“若い組織”の良い部分を上手に伸ばしながら、クライアントの皆様からより信頼して頂ける組織作りを目指してまいります。クライアントの皆様には、直接関わることはない部門ではありますが、“縁の下の力持ち”としてより一層弊社をご愛顧いただけるように努めてまいりますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。
名古屋本社 前田

情熱羅針盤

ジャパントラストかわら版



ジャパトラマンのほやき

お疲れ様です。この記事を読まれているお客様の中には、会社のIT担当をされている方もいらっしゃるでしょうか？また、専属の担当ではなく、自分の仕事とは別に担当している方もいらっしゃると思います。色々時間が取られてしまうことが多い仕事ですね、心中お察し致します。私も、迷惑メール対策や、PC、周辺機械の導入、業務用ソフトウェアの改善など、日々の業務から全体の管理まで担当しております。分からないことだらけですが、お客様にご迷惑をかけないように、さらに喜んでもらえるサービスが提供できるよう、頑張っております！さて、弊社ジャパントラストも、情報とスピードを常に追求するため、IT分野には比較的投資をしている方だと思っております。最近も業務効率を上げることを目的に、**本社全社員に対してデュアルディスプレイ**を導入しました。一方でコスト削減のために、複合プリンターの機種と契約を見直し、より使いやすくリーズナブルにできるようにいたしました。片手間担当ではありますが、「担当」として、お客様と会社のためになる仕事をして行きたいと改めて気を引き締める思いです。



海 運 豆 知 識

1週間を1泊2日に短縮したコンテナ船のスピード荷役

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基の扱い量は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連係による海を越えたドア・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。



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）