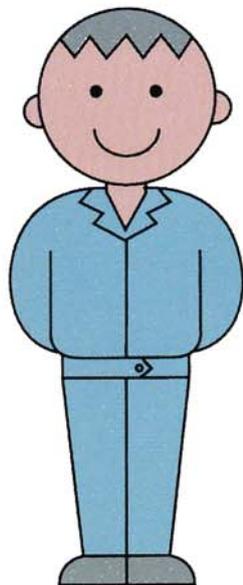
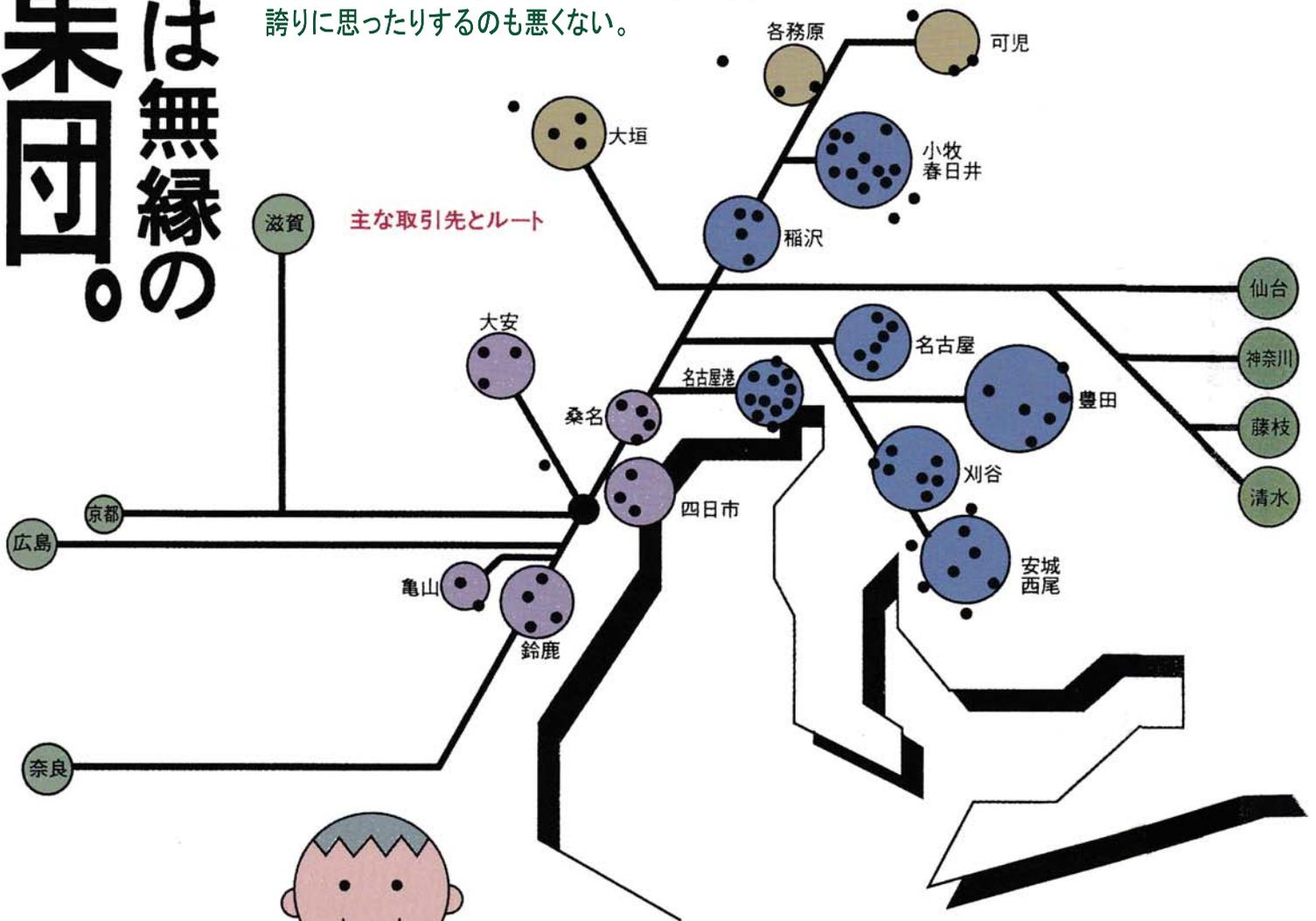


プロ集団。荒稼ぎとは無縁の

トラックドライバーを題材にした、
劇画やドラマはよく見るけれど、
その多くが“長距離ガンガン”、“肉体使って荒稼ぎ”
ってタイプなのには困ってしまう。
だって、ウチのように長くトラックに乗って欲しい”
を前提にしたプロ集団もいるのだから。
長距離なし、深夜なしの体制は、
明日も元気でトラックに乗るための基本姿勢。
だからこそ明確な“A DAY”を、
頭の中に描けるわけだ。そして時には、
“物流”という名の見えない線に関わる自分を、
誇りに思ったりするのも悪くない。



車内の様子①

プロドライバーにとって、車内は自分だけの“動くオフィス”。環境作りも自分のスタイルで。必需品はジュース、ガム、お菓子（あられ類が多い）。これらは給油時に買っておく。4t以上の車には無線が設備されているから、寂しいなんてことは皆無。



昼食・昼寝

道路状況は刻一刻と変わる“生き物”。情報では掴み切れない場合もある。昼食はのんびり取れる時もあれば、車内で済まず時も。貴重な時間調整の材料なのだ。弁当持参派が多いのもなすける。そして車内で30～40分の昼寝が一般的。目覚まし時計無しでも、自然に体が起きるといふから、さすがはプロ。



大手組み立て工場

いわゆる“かんぱん方式”なので、納品の時刻、自分が入るトラックヤードのホーム、自分が使うフォークリフトまで、全て決められている。早く着けば周辺で待機し、遅れたらリフト作業で自分が忙しい思いをする。全国から集まる一流ドライバーの中で、自分の仕事に誇りを持つ時でもある。

部品工場B

帰り掛けにもう1工場に寄り、次の日の納品部品を積み込んで置く。顔馴染みの人達にも挨拶と礼儀は欠かさない。“運ぶだけ”とは1レベル上の付き合いがしたいから。もちろん作業は自慢のフォークリフトで。

証言 1 女性の私でも1年半で今や“4tの主力選手”



私が少し変わっていると言われれば、それまでなんですけど、私は、いつまでも自分の可能性に挑戦していきたいタイプの人間で、それで、主婦業の傍ら、思い切って入社を決意したんです。もちろん自分で大きなトラックを乗り回したくてね。1年間はワコンタイプで配送していましたが、92年秋、自ら4tに志願。男女に差別を付けず、実力を正当に認めてくれた会社の姿勢が嬉しかったですね。今は密かに大型免許の取得と、11tに乗る日を目指しています。家庭との両立は、最初、一番の不安でしたけど、フォークリフトの作業にも慣れ、時間的にも残業がないので、今のところ問題なし。道でそれ違ったトラックと合図を送り合ったり。あの連帯感が、たまらなく好きなんですよね。

証言者① 窪田洋子



朝礼・始業点検

安全第一がプロの鉄則。トラックの点検はもちろん、渋滞や工事などのコースに関する情報交換、ルートチェックも。1週間交替で3ルートを担当。チームが組まれている。仲間に声を掛け合い、いざ乗り込む。一斉に出動する風景は、いつ見ても迫力あり。



部品工場A

大手工場への行き掛けに、別の部品工場へ立ち寄り、納品部品を積み込む。作業は全て先方で用意された専用のフォークリフトで行うから、体はほとんど疲れない。“定期便”だから、当然、納品が少ない時もあり、こんな時はやはりニンマリ。

車内の様子②

網の目のようなルートを持つ当社。他拠点の自社トラックとすれ違うことも。そんな時には手を挙げたり、軽くホーンを鳴らしたりそれぞれの得意技でコミュニケーション。産業を支える自分たちの姿は、こういう場面で実感したりする。



帰社

予定通りに帰社。スケジュールがうまく行けば行くほど自分のアフター5が楽になる。簡単な書類を書いて、堂々と家路に着く。まあ、飲みに誘うため、同僚を待つのは個人の自由ですが……。

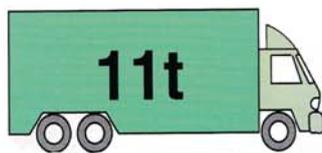
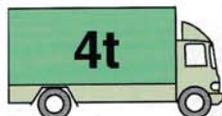
“人生の“大物”はやはり“大物”に憧れる。”

STEP

何も説教じみたことを、あれこれ言うつもりはないけれど、長く仕事を続けてもらうには、それぞれの人生に見合った“目標”が必要だと思う。そこで、今度は“STEP”。当社の場合、入社後のキャリアステップは、乗ってもらうトラックの規模に比例している。もちろん、各種の手当や、給与ベース、ボーナスの査定などの向上も含んでいるけれど、クルマ好きな社員にとっては、免許や資格を必要とするこのステップアップに、もう一つ“プライド”が加わっているらしい。それは若いうちしか稼げないタイプとは、完全に座標を別にした、経験と技術の世界なのだ。

いざ4tに挑戦。プロ意識もチラリ

意外に知られていないが、普通免許で4tまでの運転ができる。とはいえ、4tと言えば立派な輸送トラック。2tとは全く違った特性や技術に出くわす。納品先も大手企業ばかり。こうしたステップアップの際には先輩の横に乗り、8~10日の研修をするのが一般的。具体的な技術や道順、スピードへの意識に加え、客先での対応やポリシーなど肌で学び取るものも。協会主催のドライバーコンテスト、リフトコンテストへの参加も自由。ちなみに当社は全国大会出場の常連。総務部の“抜き打ちシートベルトチェック”には御用心。



免許が無い?心配全然ご無用

入社時に普通免許を持ってなくても気にすることは無い。免許取得までの1カ月は、午前または午後自動車学校へ通える。当社の運転免許取得制度により、この分もしっかり給料は払われる。もちろん資金面でのバックアップも。免許取得前は当社の倉庫で納品管理に就いてもらい、取得後は、まずワゴンやバンで近場のルート配送。仕事に慣れてもらうのと“流通”の仕組みに親んでもらうことからスタートしたいんだ。もちろん最初はベテランがマン・ツー・マン指導するから、危険なことには遭遇したくても(?)できない。

苦戦はやがて快感に……リフトを操る

前にも紹介したように、ドライバーの作業をググッと軽減してくれるのがフォークリフト。これをマスターしない手はない。資格を取るための講習会がトラック協会が毎週開かれており、もちろん費用は会社が負担。クルマと違い、後輪がカジを切るリフトに最初は誰でも苦戦する。さらに荷物を持ち上げたり降ろしたりも全て手元のレバー次第。やがて楽しくなるはず。「覚えるより慣れる」の声のもと、社内で先輩社員が特訓してくれる。このころから、クルマは2tに格上げ。人生の見晴らしも、その分、高く広くなる。

仲間からも一目置かれる11tの魅力

「あんな大きなモノを動かすのは……」って思うのはシロウトの考え。排気量、パワーともにレベルアップする11tは、逆に安全性が高まり、運転もグッと楽になる。居住性もいいしね。さらにバックアップを受けた大型免許取得により、給与ベースもランクアップ。手当も上がる。“大物”へ憧れていた気持ちが、いつしか安全意識のしっかり根付いた“本物”のプライドになっている。荷への優しさを忘れずに、技より心でモノを運ぶとでも言おうか。いやあ、カッコ良すぎるかなあ。

証言② “安全”を続けることは立派な技術ですからね



11tに乗って10年ですか。大手工場に直接納品するトラックは、やはりそれなりの信頼を得ている輸送会社の、立派なドライバーばかり。自分もその一員として、身が引き締まる感じがするよね。よく大型トラックは“危険”って目で見られがちだけど、実はその逆。今日は西、明日は東って仕事ならともかく、ウチはルートが決められた定期便だから、狭い道を無理やり通ることは有り得ないし、急な仕事飛び込んで来て、フル速度で走ってることが絶対起きないシステムですから。むしろ11tなんていう、大きなシロモノを悠々と安全に運び続けることの、喜びみたいなものを感じるようになりましたね。急な工事や渋滞に焦らない、自己の精神管理……なんていうと、気持ちいいですけど。

証言者名 田中四郎