

運輸新聞

E-mail inquiry@unyu.co.jp URL http://www.unyu.co.jp

発行所・運輸新聞株式会社
東京都荒川区西日暮里3-6-10
佐々木ビル3F 〒116-0013
TEL03-5685-0035
関西支社 大阪市中央区瓦町1-3-2
〒541-0048 TEL06-6209-3261
発行人・野口香織
火・金発行(祝日を除く)
3,600円/月(送料・税込)

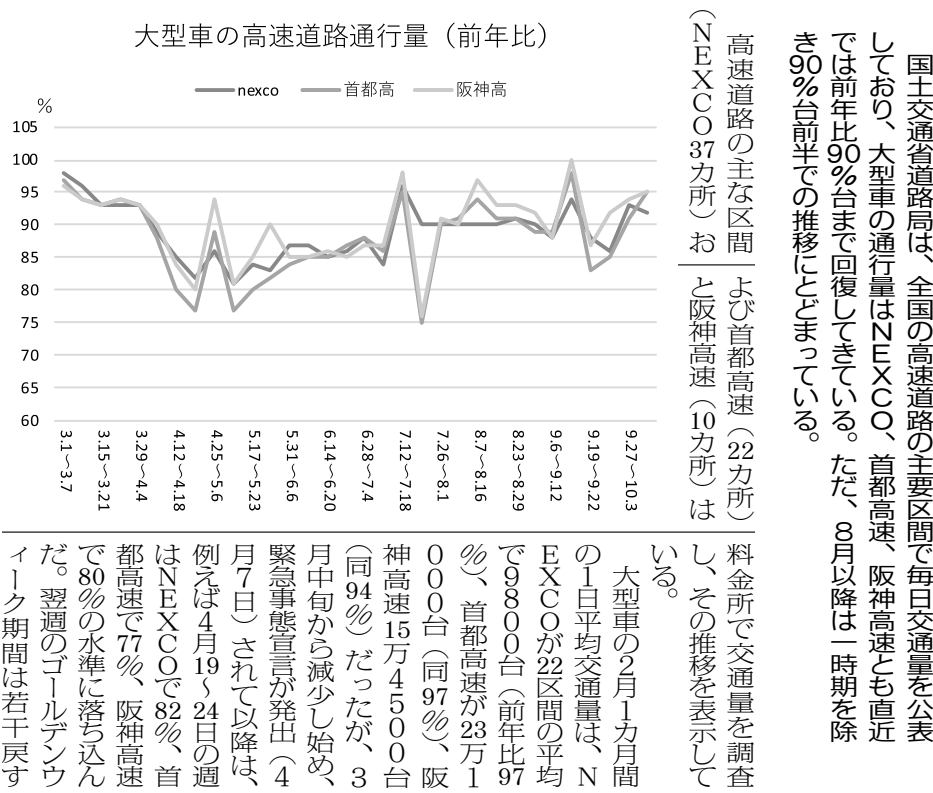
2020年
10月20日(火)
第17342号

全国132店舗で営業中!

トラックルームの押入れ産業

〒105-0004 東京都港区新橋6-16-10 御成門BNビル9F
TEL 03-6402-0410 honbu@oshiire.co.jp

高速道路の大型車交通量 8月以降90%前半で推移



国土交通省道路局は、全国の高速道路の主要区間で毎日交通量を公表しており、大型車の通行量はNEXCO、首都高速、阪神高速とも直近では前年比90%台まで回復してきている。ただ、8月以降は一時期を除き90%前半での推移にとどまっている。

高速道路の主な区間(22カ所)は、NEXCO(37カ所)および首都高速(22カ所)と阪神高速(10カ所)である。

大型車の2月1カ月間の1日平均交通量は、NEXCOが22区間の平均で6000台(前年比97%)、首都高速が23万1000台(同97%)、阪神高速15万4500台(同94%)だったが、3月中旬から減少し始め、緊急事態宣言が発出(4月7日)されて以降は、例えは4月19~24日の週はNEXCOで82%、首都高速で77%、阪神高速で80%の水準に落ち込んだ。翌週のゴールデンウィーク期間は若干戻す

も、GW明けは再び4月19日の週と同じ水準に下がった。

ただ、大型車以外はGW前後は50%以下、GWに至っては前年の20%まで落ち込んだのに比べれば、減少幅は少なかった。

その後は、6月には80%台後半まで回復し、7月中旬には90%台まで回復。しかし、その後の回復の足取りは鈍くなっている。

先々週10月4~10日は、NEXCOが92%、首都高速と阪神高速が95%で、NEXCOに比べれば減少幅は少なかった。

首都高速・阪神高速は前年に近い線まで戻してきている。

直近の10月15日でも、NEXCOが1区間平均1万1800台(91%)、実数値は公表されていないが、首都高速は96%、阪神高速は99%とほぼ前年並みとなっている。

ただ、区間によって差が生じており、中央道・

大月・勝沼間は19.2%に高速道路上での走行実現、ドローン有人地帯目視外飛行の22年度実現、トラック車両データによる運行管理(物流MaaS)の20年度実証開始、自動運航船の25年度実用化、横浜港でのCONP Aの20年度本格運用、ETC2.0データの20年度からの民間への配信などを挙げている。

7月以降大幅減続く
死亡事故 大型車が23%減

全日本トラック協会は、警察庁の交通事故統計をもとに、9月末時点の事業用貨物車が第一当事者となる死亡事故件数をまとめた。

9月の死亡事故件数は17件(前年同月比10件減)で、7月以降大幅な減が続いている。同月は大型車12件(同4件減)、中型車3件(同6件減)、準中型車2件(前年同月と同じ)、普通車はなし(同)。

これにより、1~9月累計の死亡事故件数は145件(前年同期比26件減)で、7月以降大幅な減が続いている。同月は大型車12件(同4件減)、中型車3件(同6件減)、準中型車2件(前年同月と同じ)、普通車はなし(同)。

このほか、1~9月累計の死亡事故件数は145件(前年同期比26件減)で、7月以降大幅な減が続いている。同月は大型車12件(同4件減)、中型車3件(同6件減)、準中型車2件(前年同月と同じ)、普通車はなし(同)。

「協調と競争を分け、協調領域でどれだけ利他行動をとれるかが勝負! 結局それは自分に返ってくる」。先日、オンラインセミナーで話された東京大学先端科学技術研究センターの西成浩裕教授の言葉だ。物流DX(デジタルトランスフォーメーション)の姿を知ろうと耳をこらして聞いた◆興味深かったのは「利他行動」が焦点になっていること。西成氏が提唱する「デマンドウェーブ」により、物流と製造を合わせた全体最適を実現するにはこの行動が欠かせないという。個(益の最大化)と全体(社会・環境を守る)のバランスを常に配慮した物流こそが、DX時代の目指すべき姿ではないかと問いかける◆「利他行動」とは日本に古くからある行動規範だと物の本で読んだことがある。明治生まれの数学者・岡潔も最終的な人間の行動として高く評価している。最近のビジネス界でも稲盛和夫氏は「利他の心」として正しい判断基準の根本として位置づけている。ビジネスの要諦としても繰り返して読んでいる◆物流業界だけでもさまざまなプレイヤーが違った課題を抱えている。それを製造まで広げて全体最適を求めるのは至難の技かもしれない。ただ、利他の精神が浸透すれば、確かに可能な気もしてくる。KS(20・10・20)

国土交通大臣 岩井 大西 リスク情報を提供 コロナ対策を徹底



菅内閣の国土交通副大臣に就任した岩井茂樹氏

大西 英男 氏
岩井 茂樹 氏

岩井氏(参院・静岡選挙区)は、1968年6月2日生。復興副大臣を兼任。国土交通省では災害対策、建設経済、国土

大西氏は衆議院・東京第16区、当選3回は1946年8月28日生。安全・危機管理、海上保安、国土政策、都市、道路、住宅、海事、港湾、航空などを総括。

保全、鉄道、自動車、国際観光を総括。

喫緊の課題として、防災・減災、国土強靱化の加速を上げ、強靱化のための緊急3カ年計画が今年度で終了するため、これを着実に進めることも、その後も中長期的視野に立つて予算を確保していくと述べた。

大西氏は「自然災害に對して極めて脆弱」であり、地球温暖化が進行する中、「スピード感ある対策と同時に防災・減災を確実に進め、かつ災害リスク情報をしっかり提供し、国民意識の向上を図ることが重要」との考えを示した。

大西氏(衆議院・東京第16区、当選3回)は1946年8月28日生。安全・危機管理、海上保安、国土政策、都市、道路、住宅、海事、港湾、航空などを総括。

まずコロナ対策を徹底することが重要とし、「予防対策ガイドラインの遂行と同時にコロナを契機とした働き方の変化を踏まえ、新しい生活様式(ニューノーマル)によるまちづくり、国づくりに取り組んでいく」姿勢を示した。

インフラ整備は「朝から夕方まで陳情に追われることもある」とした上で、「自然災害はますます

増え、国民意識の向上を図ることが重要」との考えを示した。

大西氏は、会見の最後に「海上保安の質問はなんでしょうか」と聞き、中国の公船が尖閣諸島に繰り返し侵入していることに「極めて深刻であり、毅然として領海を守り抜く。そのことを国民に知らしめて欲しい」と要請した。

着荷主連携も明記
物効法の基本方針改正へ

国土交通省は、物流効率化法(物効法)の基本方針を一部改正し、輸送網の集約、モーダルシフト、輸送の共同化の三本柱以外の輸送合理化の取り組み例を明示する。

今月上旬から一般からの意見募集を約1カ月間行い、11月27日(予定)に告示する。

新たに示すのは、着荷主を含めた連携による効

率化として①物量の標準化②納品までのリードタイムの延長③納品時の作業の合理化④パレットなどの活用による荷役効率化。輸送リソースの共同利用として⑤幹線輸送の帰りの確保⑥中継輸送。これに⑦庫内作業の効率化⑧バスなどによる貨客混載の8項目。

かねてから、物効法の取り組みの裾野を広げるため、基本的な方針改正を予定していたが、貨客混載の推進などを盛り込んだ地域公共交通の活性化および再生に関する法が改正され、鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金交付が明記されたことから、これに合わせた。

鉄道・運輸機構による資金交付要件は、認定物効法の実施に必要な資金に対して、国・機構・事業者が連携体制を構築すること、貨客混載を実施する事業者は、地域公共交通に関する施策との調和に配慮することを追記した。

「協調と競争を分け、協調領域でどれだけ利他行動をとれるかが勝負! 結局それは自分に返ってくる」。先日、オンラインセミナーで話された東京大学先端科学技術研究センターの西成浩裕教授の言葉だ。物流DX(デジタルトランスフォーメーション)の姿を知ろうと耳をこらして聞いた◆興味深かったのは「利他行動」が焦点になっていること。西成氏が提唱する「デマンドウェーブ」により、物流と製造を合わせた全体最適を実現するにはこの行動が欠かせないという。個(益の最大化)と全体(社会・環境を守る)のバランスを常に配慮した物流こそが、DX時代の目指すべき姿ではないかと問いかける◆「利他行動」とは日本に古くからある行動規範だと物の本で読んだことがある。明治生まれの数学者・岡潔も最終的な人間の行動として高く評価している。最近のビジネス界でも稲盛和夫氏は「利他の心」として正しい判断基準の根本として位置づけている。ビジネスの要諦としても繰り返して読んでいる◆物流業界だけでもさまざまなプレイヤーが違った課題を抱えている。それを製造まで広げて全体最適を求めるのは至難の技かもしれない。ただ、利他の精神が浸透すれば、確かに可能な気もしてくる。KS(20・10・20)