

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)

2021年
4月20日(火)
第17389号

http://www.e-sohko.com



カーボンニュートラルの模索開始 EV化の負担のあり方が課題

2050年のカーボンニュートラル実現に向けた模索が始まっている。16日、社会資本・交通政策審議会グリーン社会WGとカーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会が相次いで開催され、電気自動車(EV)について車両価格、充電インフラ不足、航続距離不足などの課題をどう克服していくかや、負担のあり方が浮き彫りになった。

グリーン社会WGは、NEXT Logist ics Japan(NLJ)やアスクルからヒアリングを行った。NLJの梅村幸生社長は、より少ない車両で多くの荷を運ぶため、複数荷主による混載、トレーラーチェンジといった取り組みを披露し、電動化など車両に関しては大型トラックプロジェクトを来春発足させる意向を示した。その際、商用車向けの電気料金プランを要望するとともに、充電ステーションのためのエネルギーリソース管理が必須なことを挙げた。

アスクルは、2030年までに物流センター(CO₂1万9000ト)、配送(同一方)のCO₂ゼロチャレンジの目標達成のため、EV3000台の導入を計画しているが、空調を使用すると消費が激しいこと、充電インフラは通常30万円、急速は300万円かかることなどを指摘。カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会(国土交通・経済産業省共管)では、物流連の宿務事務局長らからヒアリングを行った。商用車のEV化に向け、ラストマイルは軽に委託する

ケースが多く調達資金が限られるため補助的措置が必要なこと、近距離トラックは電気代の上昇や耐用年数が課題であること、長距離は航続距離がらいて燃料電池(FCV)に可能性があるが、SAでの24時間燃料供給が必要なることを挙げた。宿谷氏は、輸送分担率を変えていくためのインフラ整備の必要性、燃料をグリーン化(再生エネルギー)しないとトラックでカーボンニュートラルにならないことも指摘した。

このほか、隊列走行で専用レーンをつくる構想があるが、レベル4が一般的になると隊列は必要がなくなるとして、「思想を整理する必要があり」との指摘もなされた。

また、現行の日野デットロより一回り小さいサイズ感とすることで、住宅街を走行しやすいことはもちろん、普通免許で運転可能とし、ドライバー人材確保にも貢献。コンパクトな車体ながら、必要な荷室容積を確保している。



「日野デットロ ZEV」

「荷物輸送」を市中店舗などへの配送まで拡大し、より多くの企業に利用してもらえサービスに発展させる。新幹線の定時・安定輸送(運行数・約350便/日)による高度な輸送品質を生かし、新鮮な食品や、速達ニーズのある医療関係品、機械類・電子部品などをスピーディーに配送。鉄道ネットワークにより、地方から首都圏、首都圏から地方などさまざまなニーズに対応する。

JR貨物社長真貝康一氏は新報記者との記者・報道写真家として活動の機会を、10代ごろから独学で身につけた写真の技術で戦前から戦中、戦後の新潟県柏崎市民の日々を冷徹な報道写真家の眼で撮り続けた。氏の没後50年写真展が柏崎市立図書館で開催され、コロナ禍ということでもbでの展覧会配信もされた◆事件が起ると家にじっとしていられない。自分の生活に関わりがなくても何かあったとすると気がもめて家に行かない。現場に行くと見ていると気がすまないという性分。撮られた1万枚を超える膨大な写真の中から選ばれた展示品は時代の断片に鋭く切り込んでいる◆「戦前の記者生活はちょっと筆を動かさず高目の目が光る。そうした情勢に抗してひとり孤高の信念を貫き通したのは、写真への情熱がその苦痛を救ってくれたからだ」と述べているが、戦中にB29をおよそ50機が長岡市を空襲した阿修羅の巻を見聞きし、その実状を伝えるだけで特高に召喚され、始末書を書かされた顛末を「格子なき牢獄の想い出」として書き残してもいた◆終戦後の荒廃した中でも、たくましく育つ子供たちや復興する町並みを1個の小さなカメラで追いつけて、今に伝えている。N(21・4・20)

加工食品分野 265X210X210mm 外装サイズ寸法規定 標準化ガイドライン Vol.1

加工食品分野における外装サイズ標準化協議会は15日、標準化ガイドライン第1版を公表した。T11型パレットを使用する製造、卸・小売、物流事業者を対象とし、外装サイズの標準寸法はパレットの平面寸法に対して90%以上の平面積載量になるように長さ265×幅210×高さ210mmを基本とする規定とした。

野における物流標準化研究会が作成した物流標準化アクションプランのうち、外装サイズの標準化を具体化するため、同7月に日通総合研究所および日本包装技術協会を事務局とする協議会を発足。4回の議論を踏まえて第1版を公表した。

超えないように40mmのクリアランスを考慮し、1060×1060mmとし、パレット上貨物の高さは大型トラック荷台に2段階積み可能な1300mm以下が望ましいとされた。

これをもちに、外装サイズの標準寸法は265×210×210mmを基本とした。将来的には、包装技術の進歩に伴う貨物包装の強度の検討を行い、T11

型をベースに段積み強度を考慮した高さを検討する。なお、包装貨物の強度の検討は、段ボールメーカー、マテハンメーカーの協力が必要不可欠なため、今後協議会のメンバーに加える。

ガイドラインにもとづき、加工食品分野の外装サイズの標準化を進め、パレット積載効率の向上や共同配送の推進を促し、メーカー・卸・小売店まで流通業務の省力化や車両積載率の向上、倉庫スペースの有効活用により環境負荷低減を目指す。

今年度以降、強度試験方法の策定のほか、標準外装サイズによる積み付けパターンの作成、効率

夏に「日野デットロZ(ズイ)EV」の名称で発売予定。従来の後輪駆動車と比べて床面上高は半分の約400mmという超低床構造を実現し、荷役作業をスムーズにこなす。ウォークスルーバンに加えて、用途に応じた荷台を架装できるキャンピング型も設定し、顧客のビジネス形態に合わせた

化事例の補強などを行いつつ、普及方策を検討するなど議論を深めている。

ウォークスルーバンに加えて、用途に応じた荷台を架装できるキャンピング型も設定し、顧客のビジネス形態に合わせた

の本格EVである日野デットロZEVは、これからの物流のラストワンマイルに、自信を持って提案する「使えるEV

新幹線活用の荷物輸送サービスを本格展開 JR東日本物流

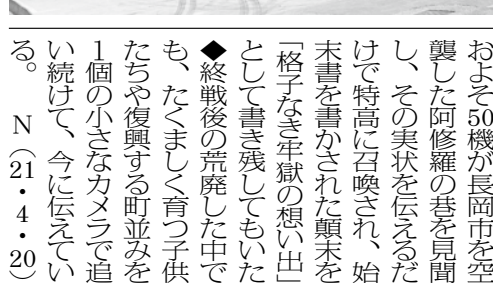
ジェイアール東日本物流は、これまでエキナカ販売に限定して実施してきた「新幹線を活用した

酒類の輸出入・国内販売ライセンスを生かし、物流と商流を一体化させたサービスの提供も進める考え。

上海低温センターが稼働 日本品質のサービス提供

上海低温物流センターは、上海港から約40キロ、虹橋空港から約13キロに立地し、上海市と近郊主要エリアを繋ぐ高速道路へもアクセスが良く、上海市及び近郊地区をカバーできる場所。そこにシントランスエアのグループ会社が建設していた倉庫の一部を賃借し、日本品質のサービスを提供できるよう改造した。

2階建てで、延べ床面積は3830平方メートル。1階に冷蔵庫294平方メートル、冷凍庫1057平方メートル、2階には冷蔵庫186平方メートルと冷凍庫2293平方メートルを設備。日本製の省エネ型の自然冷媒冷凍機を採用し、CO₂排出量を削減にも配慮している。



上海低温物流センター