

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・野田裕之
火・金発行(祝日を除く)
3,600円/月(送料・税込)

2021年
12月17日(金)
第17452号

“物流の未来と人の明日に”

T-11型 レンタルパレット JPR APP アジアパレットプール

JPR パレットプールシステムは...
JPR 日本パレットレンタル株式会社

E T C車の車種別基本料金

	現行	4月以降
軽・二輪	280~1090円	280~1590円
普通車	300~1320円	300~1950円
中型車	310~1410円	330~2310円
大型車	400~2080円	400~3110円
特大車	460~2650円	550~5080円

首都高速道路の料金は、中型車・特大車に適用されていた「暫定車種間比率」の激変緩和措置が終了する。来年4月1日から新たな体系に移行する。2016年4月から対距離制料金へ移行しており、激変緩和のために大型車は2080円など上り料金が設定されていたが、来年4月から上り料金が引き上げられる。

これにより、物流を支える車の負担が急激に増加しないよう大口・多頻度割引を最大35%から45%へ拡充する。また、深夜割引(20%)を新たに導入する。

上限料金は、現在35.7%超の場合に導入されているが、都心部の

首都高速 来年4月

上限 55キロ超へ引上げ

激変緩和終了、深夜割引新設

4月1日以降の新たな基本料金(下限額)と上限額は表の通り。料金額は0.1キロごとの料金距離に応じて10円単位で加算される。暫定車種間比率および横浜北西線と東名高速を連続して利用する場合の料金も来年3月31日に終了する。現金車の基本料金は、ETC車の上り料金を料金所で支払う必要がある。

大口・多頻度割引(E

レベル4サービス実現へプロジェクト

隊列走行と混在空間対応へ

政府が6月に策定した「カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を受け、産業構造審議会(産構審)の研究開発改革ワーキンググループ(WG)は「自動車・蓄電池関連分野」として3つのテーマを設定。その一つにトラックの隊列走行を含む無人自動運転サービスの実現および普及を目指し、来年度からプロジェクトを立ち上げる。

岸田首相は所信表明演説で「デジタル、グリーン、人工知能、量子、バイオ、宇宙」の研究開発に大胆な投資を行う旨を表明。グリーンに関して産構審のWGは、グリーン成長戦略で示した「2050年に向けて期待される14分野のうち「自動車・蓄電池関連分野」に絞り込み、研究開発を進める。

15日のWGで、自動車・蓄電池分野は、自動車の電動化、自動走行技術を活用した安全で快適な車、交通流の最適化によるCO₂削減、人の移動、物流システムの革新を2050年の目指すべき姿と設定。テーマとして①高性能蓄電池と高効率モーターシステムの開発②自動運転レベル4先進モビリティサービスの実現③先進・革新蓄電池材料評価技術開発の3つをテーマに掲げた。

このうち自動運転レベル4サービスの実現(無人自動運転サービスの実現および普及)は、主に乗用車向けに遠隔監視の

JR貨物 3月にはコロナ前に

JR貨物の11月分輸送動向は、コンテナでは自動車部品が半導体不足などにより調達困難になり、自動車各社が生産調整を行った影響で前年同月比71.1%と不振になった。エコ関連物資は建設発生土輸送の終了に伴い、同69.8%となった。

一方、積合せ貨物はブロッコリーなどの運送開始などにより同113.3%と好調でコンテナ全体で同98.8%。取扱は96.0%で合計98.0%だった。

これを2019年同月の数値と比較してみると、コンテナは93.4%、取扱94.3%、合計93.7%で10月より若干良くなっている。

12月に入ってからはコンテナ99.1%、取扱103.6%、合計100.0%と回復している。

自動運転トラックやそれを活用した隊列走行を実現する。並行して、トラック・乗用車ともに、さまざまな地域の混在空間でもレベル4を展開するためのインフラ協調や車間・歩車間の連携などに取り組む。

先進・革新蓄電池材料は、材料設計・電池設計・電池製造プロセス・電池施策評価および分析の4チームを形成し、産学連携で取り組むこととしている。



商議所連へ協力要請

兵ト協と 兵庫陸運部 サーチャージ軸に 兵庫県トラック協会(原副会長)は13日、神戸運輸監理部兵庫陸運部とともに県商工会議所連合会を訪れ、「標準的な運賃」と「燃料サーチャージ」を軸とした適正運賃収受への協力を要請した。

は、運転者の労働時間がほかの産業と比べて2割長く、賃金が2割安い状況にあることから、運賃不足が大きな課題となっている。

こうした状況を改善するため、2018年12月に貨物自動車運送事業法の改正が行われ、標準的な運賃が告示されているものの荷主の理解は進まず、加えて今般の燃料価格の上昇でトラック運送事業者の経営を圧迫して

原副会長は、運転者の労働条件などの改善には、トラック事業者だけでなく荷主企業の理解が必要として、連合会傘下の企業に燃料サーチャージを含めた適正運賃収受への見直しを周知してもらうよう求めた。

写真は、県商議所連合会の中林志郎専務(中)と協力依頼書を手渡す原副会長(右)と兵庫陸運部の池田博美部長



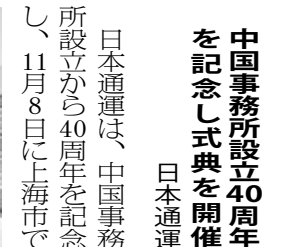
中国事務所設立40周年を記念し式典を開催

日本通運は、中国事務所設立から40周年を記念し、11月8日に上海市で記念式典を開催した。

式典には在上海市日本国総領事館、上海日本商工クラブ、日中経済協会上海事務所の関係者をはじめ、同社と深いつながりのある関係先などを来賓として迎えた。

同社からは東アジアプロック地域総括の杉山龍雄常務執行役員らが出席した。

杉山氏は顧客や関係先、パートナー企業、従業員に感謝を述べるとともに、「企業価値のさらなる向上を実現し、各界の協力を得て、中国の交通大国構想を加速させ、全力を尽くしてグローバル市場で存在感を持つロジスティクスカンパニ



記念式典を開催

佐川急便との人事交流に関しては「今後、お客様に総合物流の提案をしていく上で、佐川急便との人事交流によって、新たな商品化の可能性も出てくるだろう」と希望を述べた。

SGホールディングスのデリバリー事業における11月の取扱個数実績(速報値)は、飛脚宅配便1億2100万個(前年同月比5.7%増)、その他400万個(同0.2%増)、合計で1億2500万個(同5.4%増)だった。

これにより2022年3月期累計(21年4月~11月)は、飛脚宅配便8億9600万個(前年同期比1.0%増)、その他3600万個(同0.6%減)、合計で9億3000万個(同0.9%増)となった。

個数は百万個未満切り捨て。「飛脚宅配便」は佐川急便、「その他」は佐川急便の飛脚ラジサイズ宅配便およびそのほかのグループ会社の取扱個数。

なお、11月9日に公表した10月の取扱個数実績(速報値)の修正はなし。

の、eコマース、積合せ貨物などはコロナ前を上回り化学工業品、化学薬品なども伸びをみせ、コロナの状況は不透明だが来月3月にはコロナ前の輸送量に戻るとの希望を述べた。

「宅急便が飛躍的に成長できたのはバーコード採用による宅配サービスの「見える化」が大きかった」と話すのは日本生産性本部副会長・元ヤマトホールディングス社長の有富慶三氏。宅急便の創業者である小倉昌男氏が繰り返して言っていた「品質の向上」を担保したのも、「見える化」だったと振り返る。◆サービス業は人が提供するため、その品質は見えにくい。しかし、品質の向上に事業の成功がかかっている。画期的な習得配達も、できなかった件数を明らかにすることで、従業員が問題意識を持ち、絶えざる改善の流れができたという。「品質を上げる」とコストが下がり、その結果利益も増える、というのがサービス業の特質」と指摘する。◆デジタルトランスフォーメーション(DX)があるゆる産業界で注目されている。その本質は「見える化」のような気がする。「物流の生産性は他産業に比べ低い。改善の余地がある」として、物流DXへの期待も大きい。物流業界が直面するトラックドライバー不足や荷待ち時間などの課題解決は容易ではない。ただ、輸送の共同化なども多様な形が登場している。企業経営の健全化のためにも、何としても物流の生産性を向上させなければならない。

S (21・12・17)