

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
3月12日(金)
第17378号

引越特集 2 ~ 6 面

高速道路料金の割引見直し案 大口多頻度割引|拡充に難色

持続可能な高速道路システムに関する制度について検討する社会資本整備審議会国土幹線道路部会は10日、これまでの論点を整理し、国土交通省道路局が高速道路料金の割引見直しの進め方を示した。大口・多頻度割引は、割引率を拡充するかどうかについて両論併記としたが、委員からは拡充は避けるべきとの意見が出された。

車種区分は、現行5区分が定着しつつある。その中で大型車の扱いについて、構造物に与える影響とトラックの社会的な重要性とのバランスを考へるの難しい問題との意見が出された。

このうち、主に乗用車に適用されている休日割引、平日朝夕割引は効果が表れていないとの意見が多かった。

見直しの方向	
車種区分	・占有者負担、原因者負担、受益者負担の考え方をもとに検討
深夜割引	・適用時間帯の走行に対してのみ適用 ・割引時間帯に応じて拡大・縮小 ・適用時間帯を拡大する方向で見直し
大口・多頻度割引	・割引拡充← 拡充は避ける(両論併記) ・契約単位割引を車両単位割引に移行
混雑状況に応じた料金	・曜日や時間帯を区切って設定 ・経路間の料金に一定の差を設ける ・将来的に一定時間ごとに変動する料金に

は、一般道の夜間交通量が大幅に減少するなどの効果が表れているが、0時前に適用待ちの車両が滞留するなどの問題が生じているとし、徐々に割引率を高くするよう形

にする方向で検討している。委員からは、深夜労働を助長しており、SAやPAでの食事券を配布するなど休息を促す仕組みに、といった意見が出された。深夜割引は、適用時間帯を拡大する方向で見直していく。

大口・多頻度割引は、利用率が高く総料金収入に占める大口・多頻度割引適用車両からの収入割合は25%を超え効果が出ている。一方、深夜割引と重畳適用で最大65%割引となり、普通車の料率を下回っている現状もある。

見直しの方向は、契約単位割引は契約者にとって不安定であり、より利用額に応じた車両単位割引にシフトする。委員からは、実質50%以上の割引拡充は避けるべきで、できない部分は荷主に転嫁することが本筋との主張がみられた。

マイレージ割引は、初期の目的が終了しているとの指摘があった。部会では、令和47年までとなっている償還期間の扱いを永年有料とする意見もあり、今後検討していく。

今夏に中間とりまとめを行う予定。

新たなヤマトグループの意思とビジョンを表すシンボル。
「クロネコマーク」は、「安心・丁寧」のシンボルとして大切に育んでいく。

4月から新しい クロネコマーク使用 ヤマトHD

「クロネコマーク」と、新たな価値提供を象徴する「アドバンスマーク」の使用を開始することも、コーポレートカラーおよび社名ロゴタイプも変更する。クロネコマークは1957年の制定以来、初のデザイン変更となる。

新マークは、「これからの時代に求められるサプライチェーンの変革に向け、個人、地域の顧客はもちろん法人の顧客の経営を支援するパートナー」

大阪府トラック協会の辻卓史会長(鴻池運輸)は9日に開いた理事会で、任期1年を残して辞任する考えを明らかにした。

大ト協 辻会長が辞任表明
退社する。それに伴い当協会会長並びに全ト協副会長をはじめ、物流関連諸団体の全役職についても退かされていたこと

「本件は弊社関係者並びに全ト協・坂本会長にばかり以前に伝え、ご理解とご了承を得ていた。社内外とも6月の総会に向け、人事構想の検討が始まる時期に当たることから、自らの意思を明白にしておくべきと考えた。本来なら本年1月下旬開催の全ト協副会長会議で公表する予定だったが、コロナの影響で中止となった」と、意思表明する公の場が大ト協理事会になったことを述べた。

隊列走行 時間帯選んで運行 5年間の取り組み方針 事業モデル検討へ

2025年度以降の商業化を目指すトラックの後続無人隊列走行。その工程表と実現した場合の都市・交通システムの将来像が固まった。隊列走行は、高速道路の混雑・規制状況に応じて、地域・時間帯を選んで運行し、隊列の形成・解除はシステムが判断する。

経済産業省と国土交通省による自動走行ヒジネス検討会が8日に開かれ、来年度からレベル4など高度な自動運転システムが判断する。

1次期プロジェクトのテーマの一つにトラックの隊列走行を挙げた。21年度はレベル4を前提とした事業モデル(事業環境の分析や物流システムの位置付け)や事業性の分析、それらの成果を踏ま

え、自動運転車に対応したインフラ・制度を検討する。

23年度までに、事業者の受容性の評価や運行管理システムを確立し、24年度以降民間による車両システムの開発、大型4社のマルチブランドで協同走行を実現し、市場化の

無人航空機(ドローン)の「有人地帯上空での補助者なし目視外飛行」(レベル4)を実現するための航空法改正案が9日に閣議決定した。

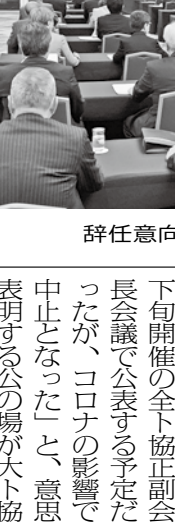
送を2022年度をメドに実現させる制度を整備したもの。具体的には、現在は飛行不可となっていた有人地帯(第三者上空)での飛行について、機体の安全性に関する認

証制度(機体認証)および操縦者の技能に関する証明制度(操縦ライセンス)を創設し、機体認証を受けた無人航空機を飛行させる場合、国の許可・承認を受けた上で飛行できるようにし、事故発生時には国への報告を義務づける。

第三者上空以外の一定の空域(空港周辺、高度1500m以上、人口密集地域上空)で夜間・目視外飛行を行う場合、現行では飛行ごとの許可・承認が必要だが、機体認証を受け操縦ライセンスを有した者が運航ルールに従って運航する場合は原則として飛行ごとの許可・承認は不要となる。



新しい「クロネコマーク」(企業シンボルマーク)



辞任意向を述べる辻会長

機体認証など創設 ドローンレベル4実現へ法改正

無人航空機(ドローン)の「有人地帯上空での補助者なし目視外飛行」(レベル4)を実現するための航空法改正案が9日に閣議決定した。

それ以外の飛行は手続きを不要とする。

今回の改正法案は、ドローン以外では21年度に行う予定の大規模な空港使用料の減免も盛り込み、航空会社から設備投資の実施など「航空運送事業基盤強化計画」を国へ報告させた上で、支援を行うとしている。

続けて「残り数カ月だが(今年度末まで)職責を全うする所存。残る期間は筆頭副会長の中山さんに(会長代行職を)お願いしたいと考えている。正式な手続きは6月8日に開催する理事会で行なわせていただきた」とした。



新型コロナウイルスが年を跨いで未だに終息しない。毎日の新聞紙面も、新型コロナウイルスの記事が見当たらない日は無いと言っても過言でない。もうそろそろ終息してもいいコロナ、と溜め息ばかり。新聞の見出しにはワクチン副反応も重大な懸念無しとか、コロナワクチンを摂取した医療従事者の女性が急性の重い副反応でアナフィラキシーを発症と。また、ワクチンの摂取開始でワクチンは社会や経済を守る武器であり、副反応はどんな薬にもある、それ以上の恩恵が。副反応が疑われる重い症状は医療機関が国に報告する、など