

since 1920

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16日(金)
第17341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

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

高速道路軸重計の動荷重3トまで誤差考慮

これまで以上の車限令遵守を

12月1日から、高速道路の料金ゲートに設置された自動軸重計による積載量計測について、動荷重(自動軸重計計測)3ト、静荷重(マットスケール計測)1トの計測誤差が考慮される。併せて高速道路の特殊車両通行許可基準(車幅)も、道路会社で異なっていた基準が車線幅員に応じた許可限度値に統一される。協同組合で高速道路料金別納制度を利用する組合員は、自社・他社双方の車両制限令違反に神経をこらさせていたが、今回の措置はひとつの「福音」となりそうだ。

軸重違反が大口・多頻度割引に影響

13日付に日本貨物運送協同組合連合会(吉野雅山会長)が傘下組合員に発信した文書(写真)14日にアップされた全日

本トラック協会(坂本克己会長)ホームページの会員向け連絡で明らかにした。中小運送会社は、料金別納事業を行う協同組合に加入し、大口・多頻度割引の適用を受け、荷主

から高速料金を収受できる運送会社でも割引後の料金差を請求しており、大口・多頻度割引は荷主の商品原価の抑制などにならなっている。不正通行防止や道路損傷を防ぐため、1協同組合を1契約者として傘下の組合員全員で連帯責任を負わなければならない。1台の違反が全組合員の割引停止を招いたり、最悪は利用契約の解除となる可能性もある。

軸重違反の警告書が届いた運送会社の中には、責められて協理事務局に駆け込む姿も過去にはみられ、一定量しか積載していないのに軸重違反の警告書が届いた「冬季の降雪で雪の重みが増加していたため軸重違反となってしまう」といった声が寄せられていた。

全日協と日貨協連はこれを受け、国土交通省、高速道路会社6社に働きかけ、「高速道路における特殊車両通行許可制度に関する勉強会」を立ち上げた。NEXCO3社、首都高速、阪神高速、本州四国連絡高速の6社それぞれが導入している計測器メーカーは異なるものの、2016年10月から6社は車両制限令違反情報を共有し、17年4月からは大口・多頻度割引の割引停止措置およびETCコーポレートカードの利用停止措置の判断に使っているからだ。

全国の高速度道路7カ所で軸重計実測調査(本紙7月3日号既報)を行い、機械計測差や走行状況(定速、低速、減速)などの影響により、動荷重で最大3ト、静荷重では最大1トのばらつきがあることを確認した。特車許可基準などの問題点も洗い出した結果、自動軸重計の計測誤差によるばらつきは考慮する一方、車両制限令違反が繰り返り確認された者に対する取り締まりを行うなど、運送会社側のコンプライアンスを徹底していくことと合意した。

これにより、計測誤差による軸重違反の警告書発出が大きく減る。注意点は①計測結果に基づく処分基準は部外秘となっており、公開できない②誤差範囲内の計測値で処分通知を受け、違反とは思わない場合には、従来と同じく異議申し立てを行う③軸重による車両制限令違反が繰り返り確認された者に対する取り締まりは、車線幅員3.5以下区間では同3.0以下と統一される。これにより、3.3以下通行可能距離2200キロは7700キロに拡大する。

ただし、首都高速と阪神高速は、道路幅員や料金所レーン幅などの制約から、路線ごと個別審査で限度値が設定される。高速道路における車両幅3.0以上の特殊車両の通行にあたっては、①本線の左端から数えて1番目の車両通行帯を走行する②料金所は幅広レーンを走行する、などの条件が付けられる。

これは、長距離輸送のトラックがNEXCO東日本のゲートは問題なく通過しても、本州四国連絡橋のゲートで違反と計測されないなどの措置が図られた。日貨協連が図られた。日貨協連高速道路委員会の中川才助委員長は「皆さんの努力で実現したものだ」とだけコメントした。

あとは今まで以上に積んで大丈夫と考える不心得者を出さないこと。利用者がそれぞれがこれまで以上の車限令遵守を進めていかなければ、全日協と日貨協連の努力はすべて水泡に帰す。

日本貨物運送協同組合連合会
高速道路委員会
委員長 中川才助 (職印省略)

高速道路における軸重に係る車両制限令違反の運用
並びに特車許可基準(車幅)の見直しについて

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は当委員会の発案に格別のご協力を賜り厚く御礼申し上げます。さて確認につきましては、国土交通省、日本貨物運送協同組合、全日本トラック協会、日本貨物運送協同組合連合会による「高速道路における特殊車両通行許可制度に関する勉強会」が実施し、積載量等のあり方について検討した結果、令和2年2月から7月にかけて全道7カ所の高速度道路において、逐次18日間わたる軸重計実測調査を実施いたしました。

この結果、各所での計測値が、機械計測差や走行状況(静止、定速走行、減速走行)などの影響により別所1の通り、一定のばらつきが生じることが確認されたところですが、また当該勉強会では、特車許可基準等について車線幅員が高速度道路や支社により異なっており、横断上通行できるのに必要以上に制限されている箇所があり、これについても見直しを要していました。

上記実測調査の結果を受けて昨日(10月13日)開催された、「高速道路における特殊車両通行許可制度に関する勉強会(第4期)」において軸重に係る車両制限令違反(別添)並びに特車許可基準(車幅)(別添2)について、来月12日より、新設の通り運用の見直しを行うことで、国土交通省、高速道路会社と高速道路協会各社、全日本トラック協会、当連合会で合意いたしました。会員各位におかれては、今後も道路かつ安全輸送確保についてご協力いただきますようお願い申し上げますとともに、貴組合員への周知徹底が、よろしくお願いたします。

敬具

送会社の中には、責められて協理事務局に駆け込む姿も過去にはみられ、一定量しか積載していないのに軸重違反の警告書が届いた「冬季の降雪で雪の重みが増加していたため軸重違反となってしまう」といった声が寄せられていた。

全日協と日貨協連はこれを受け、国土交通省、高速道路会社6社に働きかけ、「高速道路における特殊車両通行許可制度に関する勉強会」を立ち上げた。NEXCO3社、首都高速、阪神高速、本州四国連絡高速の6社それぞれが導入している計測器メーカーは異なるものの、2016年10月から6社は車両制限令違反情報を共有し、17年4月からは大口・多頻度割引の割引停止措置およびETCコーポレートカードの利用停止措置の判断に使っているからだ。

全国の高速度道路7カ所で軸重計実測調査(本紙7月3日号既報)を行い、機械計測差や走行状況(定速、低速、減速)などの影響により、動荷重で最大3ト、静荷重では最大1トのばらつきがあることを確認した。特車許可基準などの問題点も洗い出した結果、自動軸重計の計測誤差によるばらつきは考慮する一方、車両制限令違反が繰り返り確認された者に対する取り締まりを行うなど、運送会社側のコンプライアンスを徹底していくことと合意した。

これにより、計測誤差による軸重違反の警告書発出が大きく減る。注意点は①計測結果に基づく処分基準は部外秘となっており、公開できない②誤差範囲内の計測値で処分通知を受け、違反とは思わない場合には、従来と同じく異議申し立てを行う③軸重による車両制限令違反が繰り返り確認された者に対する取り締まりは、車線幅員3.5以下区間では同3.0以下と統一される。これにより、3.3以下通行可能距離2200キロは7700キロに拡大する。

ただし、首都高速と阪神高速は、道路幅員や料金所レーン幅などの制約から、路線ごと個別審査で限度値が設定される。高速道路における車両幅3.0以上の特殊車両の通行にあたっては、①本線の左端から数えて1番目の車両通行帯を走行する②料金所は幅広レーンを走行する、などの条件が付けられる。

これは、長距離輸送のトラックがNEXCO東日本のゲートは問題なく通過しても、本州四国連絡橋のゲートで違反と計測されないなどの措置が図られた。日貨協連が図られた。日貨協連高速道路委員会の中川才助委員長は「皆さんの努力で実現したものだ」とだけコメントした。

あとは今まで以上に積んで大丈夫と考える不心得者を出さないこと。利用者がそれぞれがこれまで以上の車限令遵守を進めていかなければ、全日協と日貨協連の努力はすべて水泡に帰す。

配車支援サービスを開始

日本通運とソフトバンク 共同で物流DX支援

日本通運とソフトバンクが4月に共同で設立した物流業界のデジタルトランスフォーメーション(DX)を支援する新会社Meetruckは、第1弾としてトラック運送事業者向け配車支援サービスを開始した。

新サービスは、クラウド型で、受注した運送業務の案件登録やトラックの割り当て、勤務計画表

の作成などを、場所や時間にとらわれずウェブアプリケーション上で誰でも簡単に行うことができ、デジタルデータとして一元管理することも可能。運用しやすく、操作性に優れたサービスとして低価格で提供する。その後も開発・改善を行い、受発注や実績管理などの機能を拡充する。

第2弾として、トラック運送事業者と荷主企業の新会社はこれまで、物流のサプライチェーン全体の最適化を目指し、ラ

ストワンマイル配送やIoT宅配ボックスに関する実証実験を行っており、今回社外のステーク

ホルダーも多いトラック輸送領域にDXをもたらすべく取り組みを開始した。

アサヒグループホールディングス、西濃運輸、NEXCO Logistics Japan(NLJ)、ヤマト運輸、トヨタ自動車、日野自動車は、燃料電池大型トラック(FC大型トラック)の走行実証を行うことで合意した。国内商用車全体のCO2排出量の約7割を占める、大型トラック領域におけるCO2排出削減を目指した。FC大型トラックはト

ヤマトと日野が共同で開発し、アサヒグループ・NLJ、西濃運輸、ヤマト運輸、トヨタの5社が、2022年春頃から各社

の物流業務で使用しながら走行実証を開始する予定。幹線輸送に使われる大型トラックは十分な航続距離と積載量、短時間で燃料供給が求められる。その電動化においてはエネルギー密度の高い水素を燃料とする燃料電池システムが有効であり、今回開発するFC大型トラックは、航続距離の目標を約600キロとし、環境性能と商用車としての実用性の高次元での両立を目指していく。

輸送内容・走行ルート案によると、アサヒグループ・NLJは、アサヒ

ビル茨城工場(茨城県守谷市)でビールや清涼飲料、アサヒビール平和島配送センター(東京都大田区)で洋酒やワインなどを積載し、NLJ相模原センター(神奈川県相模原市)で荷下ろし、関西からの荷物を引き取って茨城工場に戻る。西濃運輸は、東京支店(東京都江東区)から相模原支店(相模原市)宛小田原支店(小田原市)宛の荷物の拠点間輸送を実施。ヤマト運輸は、羽田クロノゲートベース(東京都大田区)と群馬(前橋市)間で集約された宅配荷物など

FC大型トラックの走行実証 2022年春頃から開始

ヤマト、西濃、トヨタ、日野、アサヒグループ、NLJ



FC大型トラック車高イメージ

蛍

人間は肉体と心でできている。肉体感覚の苦痛は心が感じて始めて苦痛になる。「病は気から」と言われる所以だろう。外見上は薬と全く同じだが中身は澱粉や糖分で作られたプラセボ(偽薬)を服用させ、患者が効き目のある薬と思いつくことにより自然治癒力と暗示的効果で病気が良くなることがある。「プラセボ効果」と言われるものである。◆プラセボは、新薬やワクチン開発の過程で重要な役割を担っている。臨床試験段階で二重盲検比較試験という、有効成分を含む実薬群と含まないプラセボ群との効果の差から新薬の効果を測定するのに使われる。今回のコロナウイルスに対するワクチン開発でもワクチンの有効性を検証するためにプラセボとの比較検証が行われているに違いない◆偽物の薬なんか何の役に立たないと思いきや、人類に多大な貢献をしているのに驚きました。プラセボの語源はラテン語で「私は喜ばせよう」だが、英語では「ラシーボ」という発音だ。このプラセボ効果はスポーツの世界でも「俺は一番強い、絶対勝つ」と思い込むことにより良い結果をもたらすことが実証されている。信じることを基礎とするプラセボ効果(暗示期待効果)は人が人たる所以の根源的なものである。