

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・野田裕之
火・金発行(祝日を除く)
3,600円/月(送料・税込)

2021年

9月10日(金)

第17425号

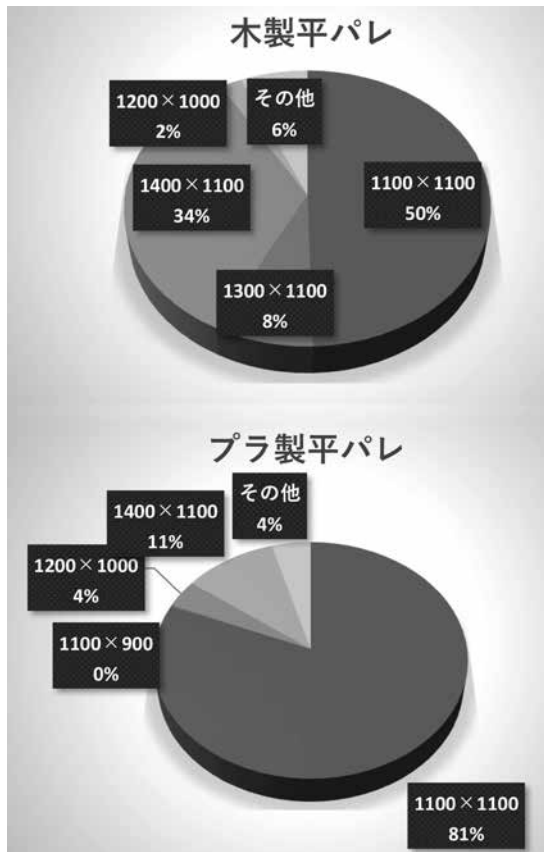
“物流の未来と人の明日に”

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

第1回パレット標準化推進分科会 サイズ/仕様/運用に切り込む

レンタルパレットの保有実態



官民物流標準化懇談会の第1回パレット標準化推進分科会が7日に開催され、パレットのサイズ、仕様、品質および循環の仕組みづくりに向けた検討が始まった。検討対象は平パレットを第1に、議論の基礎情報として実態把握、事例調査、必要性、効果・コスト試算を行う。

分科会は、第1段階として国内外のパレット標準化推進状況や課題、過去の取り組み事例を把握するための実態調査を行い、2024年問題を見据えてまず幹線輸送で最も使用されている平パレットを対象に、どのサイズの運用方法の標準化(循環・回収・廃棄のルールづくり)を検討。実態を踏まえた実証などを行う。

も使用されている平パレットを対象に、どのサイズの運用方法の標準化(循環・回収・廃棄のルールづくり)を検討。実態を踏まえた実証などを行う。

目的は、手荷役からパレットによる機械荷役への置きかえを検討する。

また、利用拡大を目指すことにあり、併せてパレットの運用方法の標準化(循環・回収・廃棄のルールづくり)を検討。実態を踏まえた実証などを行う。

これまでを今後1〜2年かけて実施し、その後収められたサイズや仕様、循環の仕組みを広げていくための方策を検討する。

実態調査は、業種別のパレット利用の現状、パレット化が進まない、あるいはサイズが異なる理由や問題点を把握。海外での事例なども調査する。

率、省人化などの直接的効果および環境改善や経済効果など社会的効果、パレットの買い換えや規格変更に伴う設備投資コスト試算なども併せて行う。

パレット化や標準化を

広がるためのインセンティブ(民間・行政)についても検討する。

なお、物流連でも会員に対して標準化に向けた調査に着手しており、分科会では荷主企業を主な対象に調査する。

口貨物取扱実績は、宅配便合計1億7647万843個(前年同月比11・1%増)、クロネコDM便6276万636冊(同1・3%減)。宅配便の内訳は、宅急便・宅急便コンパクト・EAY1億4664万7221個(同5・2%増)、ネコポス2982万3622個(同54・3%増)。小口貨物全体の取り扱い量は2億3923万1479個(同7・6%増)だった。

これにより2021年度の累計(21年4〜8月)は、宅配便合計9億2507万2904個(前年同期比9・8%増)、うち宅急便・宅急便コンパクト・EAY7億6885万2630個(同4・0%増)、ネコポス1億5622万274個(同51・4%増)、クロネコDM便3億3887万2001冊(同4・7%増)、合計で12億6394万4905個(同8・4%増)となった。



トラックに積み込んだ様子

明治は、倉敷工場から埼玉県の物流センターまで、製品輸送として初の荷台の床を電動でスライドさせるオートフロアコンテナを活用した鉄道輸送に切り替え、今月27日から開始する。同社が製造している粉末フロアコンテナ(サブス)を対象に、岡山貨物ターミナルへ越谷貨物ターミナル間約770キロメートルを鉄道にシフトする。これによりCO₂排出量を年間13ト(削減率70%)削減させる。

同社はホワイト物流推進運動に参画し、モーター駆動のみならず待機時間の削減や付帯作業の軽減に取り組んでおり、今年3月には長期環境ビジョンを制定し、カーボンニュートラル達成を目指す。

ヤマト運輸の8月の小口貨物輸送は、宅便11・1%増、DM便1・3%減となった。

全ト協 中継拠点全国展開を 自民党物流調査会に要望



全日本トラック協会(全ト協)は、自民党が6月に発足した物流調査会(写真)に出席し、新総合物流施策大綱のテーマに沿って要望を行った。担い手にやさしい物流の実現に向けては、重要物流道路の指定、指定道路への集中投資、中継物流拠点の全国展開、高速道路料金の引き下げ(コロナ禍での料金割引拡充、首都・阪神・名古屋高速の車種間比率緩和措置の延長、深夜割引拡充など)、標準的な運賃浸透に向けた荷主企業などへの働きかけを中心とする。

強くてしなやかな物流の実現に向けては、次世代自動車普及のための補助・助成制度、優遇税制の拡充を、簡素で滑らかな物流の実現に向けてはICTを活用した点呼機器導入助成、物流DX推進のため中小・零細事業者の利便性に配慮した標準化を進めるよう求めた。

物流調査会は、新物流大綱が閣議決定した3日後の6月18日に発足。会長は今村雅弘政務調査会長代理(衆院・九州ブロック)。

ゆうパック15・6%減、ゆうメール0・1%増、7月の郵便小包

日本郵便の2021年7月期の引受郵便小包数は、ゆうパック8706万6000個(前年同月比15・6%減)、うちゆうパケット3454万7000個(同26・8%減)、ゆうメール2億6426万6000個(同

ウィズ・アフターコロナ時代の国民生活や経済成長、地方創生を支える物流のあり方について多角的な検討や充実策を進めることを目指している。

JETRO 積載能力低下 来年央まで影響 米国で航空貨物セミナー

日本貿易振興機構(JETRO)は、第3回オンラインセミナー「米国の航空貨物市場の動向」を8月末に開催し、ワールドシティーのケン・ロバート氏とロサンゼルス・エアカーゴ協会のダニエル・ガートナー氏が講演した。

最近の特徴的な動きと

り、航空貨物用の積載能力が大幅に低下したことに加え、海上輸送から航空輸送への切り替えも相まって、航空貨物輸送の運賃が高騰していると言明。

こうした状況は2022年の第3四半期(7〜9月)頃まで続くという見通しを示した上で、荷

主は輸送に必要なリードタイムを勘案することが重要と指摘した。

セミナーでは、3000人を超える日本企業関係者が視聴し、港湾混雑や物流に携わる人手不足に関する質問や懸念が寄せられた。

混雑については、さまざまな局面を踏まえた対応策が必要であること、人手不足は感染拡大前からの課題であり、すぐに解消するものではないとの見方が示されたという。

時間外労働に罰則付きの上限規制がかかる「2024年問題」、DXが実現しないと大きな経済損失が生じるという「2025年の崖」、温室効果ガス46%減が迫られる2030年と続くが、温室効果ガスに関してはもともと対応が迫られてきた。政府は乗用車は2035年までに新車販売で電動車100%実現を目標に掲げている。先日、ディーラーの人と話をした際、「使用年数を考えたら、あと7〜8年でガソリン車は売れなくなる。それまでにEVの価格がどれだけ下がっているのか。ほとんどのお客さんは価格にシビア。ガソリン車並みに下がらないと商売できないし、7〜8年なんてあっという間」と嘆いていた。トラックは、新車販売で2040年までにEVと合資燃料など脱炭素燃料の車両で合わせて100%を目指す。乗用車より使用年数が長いことを考慮すると、乗用車と同時にの対応が必要になる。欧米のようにディーゼル車販売禁止はしないだろうが、あと5〜6年で技術開発や価格、インフラなどの課題の克服が見えていなければならない。だが、目標達成ばかりが目がいって安全面をおろそかにされるのは本末転倒になる。さらに自動車に関する、自動運転への対応が控えている。