

横浜港でICT活用の実証実験 ゲート部所要時間2割削減

関東地方整備局は横浜港で実施していた「ICTを活用したコンテナ輸送効率化試験運用」「シャーシ共同利用実証実験」の結果を発表した。ゲート部での所要時間が約2割削減するなど、混雑緩和に期待が集まる。

関東地方整備局は横浜港で実施していた「ICTを活用したコンテナ輸送効率化試験運用」「シャーシ共同利用実証実験」の結果を発表した。ゲート部での所要時間が約2割削減するなど、混雑緩和に期待が集まる。

試験運用では、陸の業者と海の業者のリアルタイム情報の共有・活用などにより、セキュリティを確保しつつ、手続きの簡素化、ゲート前の混雑緩和などを図り、コンテナ輸送の効率化を図るのが狙い。

2017年度に関東地方整備局で、貨物情報、ドライバー情報(PSカード情報)、車両位置情報を活用して、ゲート処理およびヤード内荷

役作業の効率化を図る「CONPAS(Container Fast Pass)」を開発し、試験運用を行った。

ドライバーはこれまでの貨物情報の手入力からPSカードのタッチのみでゲートを通過できるため、所要時間が約2割削減した。また、ターミナルの3キロメートル先に設置したETCの活用により、ゲート到着前に事前荷練り指示を出すことで、従来に比べて、事前準備のための時間を15分程度確保できた。

参加者へのアンケート調査結果では、事業者向けで「CONPASは使いやすかったか」に対して「使いやすい」89%、「コンテナ輸送効率化に効果があったか」では「効果あり」89%、「取り組みへの期待感」では「期待する」67%となった。

「今年度は搬出ゲートのみが対象だったが来年度は搬入も

取り組む。さらなる時間短縮についても検討を進める」(清水崇国土交通省関東地方整備局港湾空港部地域港湾空港調整官)と話す。参加車両の拡大、事前登録方法の最適化を図り、19年度に本格運用する。

一方、「シャーシの共同利用化」の実証実験では、最寄りのシャーシおよびシャーシプールを利用することで、走行時間の13～32%の削減がみられた。アンケート調査では、「配車に合った共同シャーシプールを選ぶことができた」と、「使用したい時に使用したい共同シャーシを利用することができた」に対する評価が低いことから、その対策を進める考え。

今後は、18年度に予約システムの構築、参加シャーシの拡大に取り組み、19年度の本格運用を目指す。



ゲートブースに車両が進入

第13次労災防止5カ年計画 死傷年千人率を5%以上減少

厚生労働省は、2018年度から5カ年の第13次労働災害防止計画を策定し、19日に公示した。死亡者数こそ減少しているものの、高齢化などにより死傷者数のかつてのような減少は望まず、これまでとは異なった切り口での対策が求められていると見解。重点とする業種の1つに陸上貨物運送業を挙げ、死傷年千人率

で5%以上の減少を目指す。

荷主に荷役設備改善を要請

年千人率は、在籍労働者千人当たり年間の死傷者数の割合。陸上貨物運送業の場合、2016年は全労働者数171万771人に対して死傷者数1万3977人で、年千人率は8.17。

17年の統計はまだ出ていないが、毎月勤労統計による17年末の常用労働者数176万506人に対して死傷者数は1万4742人(推計値、速報値は1万4161人)であり、年千人率は8.37となる。

22年までに17年比で5%以上減少が目標であり、7.95にすることが求められる。労働者数が変わらないと仮定すると、死傷者数を1万3996人に抑える計算となり、17年比5.1%減が目安。

なお、第13次計画による全産業に求める目標は、17年比で死亡者

数を15%以上、死傷者数を5%以上減少と設定。陸運業の場合、死亡者数は推計値比だと117人以下、速報値比だと前計画と同じ105人以下が想定される。死傷者数は、年千人率の目標にはほぼ沿った数値(1万4000人以下)となる。

全体の目標ではこのほか、仕事上の不安・悩み・ストレスについて、職

場に事業場外資源を含めた相談先がある労働者の割合を90%以上、メンタルヘルス対策に取り組んでいる事業場の割合を80%以上、ストレスチェック結果を集団分析し、その結果を活用した事業場の割合を60%にすることを挙げている。

陸運業は、働き方の多様化に対応した対策を推進するとして、①保護

帽の着用など基本対策の徹底、荷役作業に従事する労働者に対する安全衛生教育のあり方を検討する、②荷主に対し、長時間の荷待ち時間削減や荷役施設・設備の改善について支援を要請する、③ネット通販の普及で取扱件数が増加傾向にあることを踏まえ、荷役作業の実態に即した対策を検討する、としている。

先頭車が負う 自賠責研究会 保有者責任変わらず

自動運転の過渡期(2020～25年頃、自動運転車とそうでない自動車が混在する時期)を想定した自動車損害賠償責任のあり方を検討していた国土交通省の研究会(座長=落合誠一東京大学名誉教授)は報告書をまとめ公表した。

高速道路での後続無人隊列走行トラックについて、先頭車両の保有者

のみ運行支配が認められ、後続車両はけん

引に準じた取り扱いができるとして、「先頭車両の保有者である自動車運送事業者が過失責任を負う」との見解を示した。

後続車両が有人の場合でも、後続車に操縦の自由がないことを前提としており、後続無人の場合と同様の扱いになる。

今回の報告書は、自賠法は運行供

用者(自動車の所有者・自動車運送事業者)に事実上の無過失責任を負担させており、過渡期においても運行支配・運行利益を認めることができること、迅速な被害者救済のため所有者などに責任を負担させる現制度の有効性は高いとした。

ハッキングにより起こされた事故も、保有者が必要なセキュリティ対策を講じていないこと、外部データの誤謬や通信遮断の事態が発生した際も保有者が安全に止まるなどのシステムを確保する必要があるとしている。

業績改善は限定的 燃料価格下落も人材不足で

全日本トラック協会は、2016年度決算版経営分析報告書をまとめた。全国の事業者2333者(有効数)から提出された16年度決算の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、決算内容を分析したもの。

営業収益(貨物運送事業収入)は、輸送量の増加を背景に1者平均2億1375万1000円で、前年に比べ6.1%の増加となった。

また、営業利益率は燃料価格の下落により、前年度比0.5ポイント改善し、9年連続の営業赤字から脱却し、黒字事業者の割合は55%(1287事業者)と半数以上を占めた。

さらに、これまで車両10台以下の区分では半数以上が営業赤字となっていたが、人材不足による備車利用の拡大を背景に営業収益が増加したことで、51%(378者)が営業黒字を計上した。

車両規模別では、営業収益・営業利益率ともにすべての規模で改善傾向を示しているものの、営業収益で101台以上が前年度比11.5%増に対し10台以下が3.5%増、営

業利益率でそれぞれ1.0%マイナス0.7%と、その「格差」は依然として大きい。

地域別では、北海道と四国を除いた全地域で営業収益が拡大、関東は13.5%増と近年にない高い伸びとなっている。営業利益率も全地域で改善傾向を示す。中部、近畿、四

貨物運送事業の営業収益・営業利益率の推移(1者平均)

区分	営業収益(千円)			営業利益率(%)			
	26年度	27年度	28年度	26年度	27年度	28年度	
全体	(▲0.8) 200,795	(0.3) 201,492	(6.1) 213,751	▲0.9	▲0.3	0.2	
車両規模別	～10	(▲0.4) 54,520	(0.6) 54,852	(3.5) 56,780	▲2.3	▲1.3	▲0.7
	11～20	(▲1.1) 145,375	(0.5) 146,126	(3.9) 151,893	▲1.0	▲0.4	0.1
	21～50	(▲0.6) 317,900	(▲3.4) 306,958	(4.9) 321,930	▲0.8	▲0.2	0.2
	51～100	(▲0.1) 614,808	(▲1.8) 603,821	(5.9) 639,716	▲0.6	▲0.1	0.3
	101以上	(▲1.7) 1,135,561	(2.9) 1,168,593	(11.5) 1,303,147	▲0.2	0.0	1.0

注:営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス

国が0.3%と最も高く、逆に関東は0.0%で最も低い。

「燃料価格の下落が利益改善に大きく寄与したが、一方で運転者の人

材不足から、残業時間の長時間化、賃金引き上げなどで人件費率が増加するとともに、稼働可能台数の減少傾向による備車利用の拡大、備車の

運賃・料金単価の引き上げなどにより、備車比率が一段と増加傾向を示し、前年度同様、営業利益の改善は限定的となった」と指摘している。

国分 北海道

三温度帯の釧路 総合センターを新設

国分北海道(本社=札幌市)は、三温度帯総合センターである釧路総合センター(釧路市星が浦大通5丁目)を新設し、25日から稼働する。

現在、釧路地区では常温センター2拠点、低温センター2拠点で運営しており、これらを1拠点に統合することで、配送や庫内オペレーションの効率化、事業拡大への対応を図る。また、三温度帯総合センターに統合することで、品質管理レベルの

向上を目指す。

新センターは、延べ床面積7128平方メートル、うち冷凍庫194平方メートル、冷蔵庫2347平方メートル、常温庫3680平



センター外観

方メートル、事務所・居室部405平方メートル、空容器・クレート・ほか502平方メートル。

対応カテゴリーは加工食品・菓子・酒類・冷凍食品・冷蔵・チルド・生鮮など。配送エリアは釧路地区。

いすゞ

小型トラック「エルフ」を改良し発売

いすゞ自動車は、小型トラック「エルフ」の一部車型を改良し、20日から全国一斉に発売した。車両総重量7.5トンを超える車型について、主要コンポーネントを一新した

新開発の小排気量高過給エンジン4JZ1(排気量2999cc)と、後処理装置にDPD+尿素SCRを採用したことにより、2016年排出ガス規制に適合しながら燃費性能を向

上させた。2015年度燃費基準+10%を達成し、エコカー減税の対象となる。

目標販売台数はエルフ全体で年間4万4000台。東京地区希望小売価格は、「2RG-NPR88YN」が消費税込みで558万2520円。



常磐線・ 浪江～富岡

19年度末開通 東日本大震災 復旧・復興の状況

東日本大震災の発生から7年が経過。主なインフラの復旧・復興の進捗状況は、復興・復興支援道路は100%着工し、46%完了、港湾は98%、鉄道は97%完了した。

道路は、復興・復興支援道路全体550キロメートルのうち、503キロメートル(約9割)で開通または開通見通しが確定。昨年は南三陸道路(3.0キロメートル)、阿武隈東道路(10.5キロメートル)が開通、矢本

石巻道路(12.1キロメートル)4車線化が実現した。

現在、三陸沿岸道路の田老岩泉道路(6キロメートル)、宮古老道路の田老第二IC～田老北IC、山田宮古道路(14キロメートル)、本吉気仙沼道路(7.1キロメートル)、南三陸道路の南三陸海岸IC～歌津ICおよび志津川IC～南三陸海岸IC、登米志津川道路の登米東和IC～志津川ICなどが事業中。

鉄道は、JR常磐線のうち昨年は小高～浪江間、富岡～竜田間で運転再開。残る帰還困難区域を含む浪江～富岡間は2019年度末までの開通を目指している。

港湾は、産業物流上特に重要な131施設のうち、3施設を残して復旧工事を完了。残る釜石港および大船渡港の湾口防波堤、相馬港の沖防波堤の復旧工事は今年度末に完了予定。

引き続き、復興加速化拠点となる八戸港外港地区防波堤、久慈港湾口地区防波堤、小名浜港東岸壁(水深18メートル)の整備を推進している。

SG リアルティ

環境・防災対応型 和光竣工6.5万㎡

SGリアルティは、環境・防災対応型の最先端大型物流施設「SGリアルティ和光」を竣工した。

東京外環自動車道・和光北ICと国道298号、254号和光富士見バイパス、市道378号という広域交通の結節点に建設。敷地面積2万7300平方メートル、延べ床面積6万5259平方メートル、地上5階建て。

倉庫内は、梁下有効高さ約5.5メー

トル、1平方メートル当たり床荷重1.5トン、柱スパン最大11.5×10.5メートルを確保。屋根面には最新の太陽光発電システムを導入し、最上階への遮熱効果を発揮。防災蓄電設備を設置し、太陽光発電された電力を

蓄電することにより、停電時の防災対策を強化した。

1階にはカフェをイメージしたラウンジ(休憩室)、5階には眺望の良いリフレッシュルームを併設し、働きやすい環境づくりを目指す。



施設外観

運輸労連 大手組合

前年を上回る

賃上げ・一時金ともに
ヤマト運輸は満額回答

2018春季生活闘争は、15～16日にかけて大手のヤマ場を迎え、運輸労連大手14組合中9組合で解決した。

賃金引き上げは、9組合中8組合で前年実績を上回り、ヤマト運輸は満額回答となった。

大手9組合の単純平均は4603円、加重平均は9639円で、前年実績をそれぞれ1220円、4066円上回った。

夏季一時金も、8組合で前年実績を上回り、単純平均は39万3875円(前年比2万

2018春闘解決状況

	賃金引き上げ		夏季一時金	
	解決額	前年実績	解決額	前年実績
全日通	5,260	5,200	580,000	530,000
ヤマト運輸	11,000	6,338	566,000	564,000
トナミ運輸	定昇+2220	定昇+1891	350,000	320,000
TOLLJAPAN	5,255	1,200	230,000	180,000
セイノスパーエクスプレス	3200α	3,200	前年実績+50,000	前年実績+成果配分
名鉄運輸	2,700	2,131	330,000	300,000
札幌通運	定昇	定昇	430,000	430,000
日通トランスポート	2,347	2,187	300,000	275,000
エスラインギフ	4,258	4,195	365,000	330,000
全国単組 (単純)	4,603	3,383	393,875	366,125
計 (加重)	9,639	5,573	537,561	
9ブロック (単純)	2,053	1,871	318,093	219,015
計 (加重)	2,334	2,178	307,842	268,705

7750円増)。残る5組合も、今月中には解決するものとみられる。運輸労連の全国単組以外の解決状況は、賃金引き上げは36組合で

解決。解決額の単純平均は2053円と前年を182円上回っている。増額は19組合、同額は4組合、減額は9組合。夏季一時金は25組合で解決。

17秋闘で解決している5組合を含めた単純平均は31万8093円で、前年の最終実績21万9015円をかなり上回っている。

平方メートル、延べ床面積約3万8000平方メートル、地上15階・

地下2階(高さ約90メートル)。用途は事務所、店舗、金融関連施設

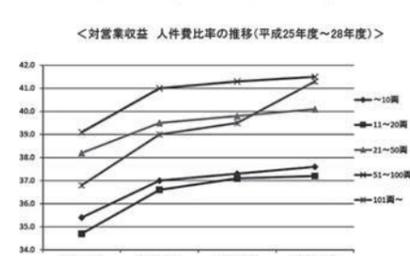
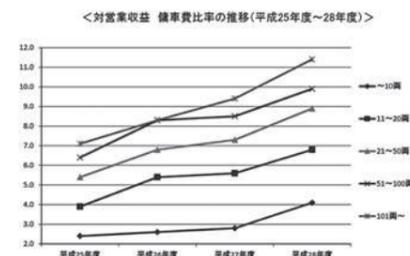
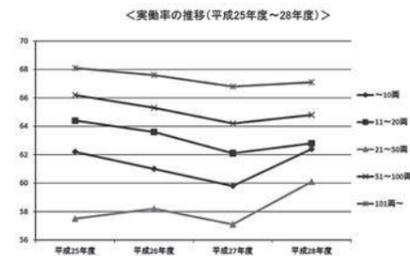
で、予定工期は2018年度～20年度。

全ト協 運転者不足が経営に与える影響 傭車増が利益率押し下げ

全日本トラック協会は運転者人材不足が深刻化する中、経営に与える影響をまとめた。2016年度決算版経営分析報告書によると、トラック運送業では、燃料単価が下落傾向にあるが、業績改善は限定的となっている。この背景には、必要な運転者人員を確保できないことから、自社車両の実働率を改善させる傾向にある。特に、21～50両の区分では改善率が最大となっている。

運転者人材不足分を傭車でカバーすることから、傭車費比率は各車両区分ですべて上昇した。傭車費比率は26年度6.4%、27年度6.8%、28年度8.4%と推移。保有車両が

多いほどその比率も高く、101両以上は11%を超えている。「交渉では、運賃・料金の引き上げがなされる成功事例が多くみられる」としている。ただ、傭車を利用する場合、以前よりも運賃などの相場が上昇傾向にあるため、傭車費比率の増加は利益率の押し下げ要因になっていると指摘。運転者人材不足は、人件費比率の上昇にもつながっている。募集する際の賃金水準を引き上げたり、既存の賃金水準を引き上げて退職を引きとどめる動きがみられる。人件費比率は38.8%、39.2%、



39.6%と推移。51両以上では41%を超えている。

計画では、敷地面積約3350



外観イメージ

国土交通省と全ト協が検討会 ドライバー視点の車両開発へ

トラック業界により多様なドライバーを呼び込むため、国土交通省と全日本トラック協会は「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」を14日に設置した。今後、トラックメーカーやドライバーなど多方面からヒアリングを行い、運転にあたってキャビンへの昇降をはじめ配慮する事項をガイドラインとして、11月をメドにまとめる。

将来の担い手や、現在勤務しているドライバーが働きやすい環境を維

持することが、女性をはじめとする多様な人材確保のために必要不可欠。このため、トラックを運転するにあたって、キャビンへの昇降、運転席ポジションの調整、「見やすい」など安全運転を支援する車両技術で配慮すべき事項があり、ドライバーの視点に立った車両のあり方をガイドラインとしてまとめる。

ヒアリング(アンケートも含む)は、トラックメーカーや架装メーカー、ドライバー(女性など小柄なドライバー

や高齢者)、それにこれからドライバーになってもらいたい人などさまざまな意見を吸い上げ、対象車種ごとに運転しやすい車両の開発や、架装で工夫するなどをまとめる。

検討会は、東京大学の鎌田実教授を座長に、有識者、行政、自動車関連団体、労働組合などで構成。

トラックドライバーは、有効求人倍率が2.76(1月)と全産業の1.8倍で、ほかの産業に比べて人手不足が深刻。女性の就業割合は2.5%で、全産業の43%より大幅に低く、高齢者層の割合が高く(50歳が37.6%)、若年層の割合が低い(25歳以下3.2%)。

京浜港物流協

横浜港で試験運用 ICT活用 ゲート処理電子化

京浜港物流高度化推進協議会(中田信哉委員長)は7日、第18回会合を開き、昨年度に策定した「京浜港物流高度化計画」に向けた取り組みなどを報告した。

「ICTを活用した貨物情報の共有・ゲート処理の電子化」については、1月29日～3月2日に横浜港南本牧ふ頭で、三菱倉庫や神奈川県トラック協会コンテナ部会などの協力で試験運用を実施。ドライバーのIDカー

ドやETCの活用で、ゲート処理の効率化やヤード内荷役作業の効率化を図るのが狙い。システムの稼働状況などデータを集計し、3月中に結果を取りまとめる。

昨年11月2日に開催した荷主意見交換会では、荷主から「情報のシステム化で連携を」「国内の物流コスト削減が大きなテーマ」「新たにスタートする邦船3社によるコンテナ統合会社の運賃やサービスに着目」「京

浜港の渋滞緩和対策を」などの意見が出た。

新たに設置した「広域連携WG」と「臨海部物流機能強化WG」については、昨年12月19日に合同で開催。コンテナヤード前の渋滞対応やドライバー不足対応に加え、国際フィーダー貨物を地方港から釜山に流出させるのではなく、国内できちんと集荷して日本全体の物流強化を図ってほしい、などの意見が出された。

「横浜港でうまくいけば、東京港など他港でも活用できる」(関東地方整備局)と期待する。

ヤマタネ

兜町開発計画が 国家戦略特区に

ヤマタネの子会社である山種不動産は、平和不動産、ちばぎん証券と中央区日本橋兜町7番において共同で「(仮称)日本橋兜町7地区開発計画」を進めてきたが、このほど東京圏国家戦略特別区域における国家戦略都市計画建築物等整備事業として内閣総理大臣の認定を受けた。

同事業は、「国際金融都市・東京」構想の一翼を担う機能を導入し、金

融関連の情報発信や人材育成、投資家と企業の対話・交流促進を図るとともに、地域のにぎわい創出のための空間整備や担い手・仕組み作りを推進し、地域全体を活性化するのが目的。

地上・地下における歩行者空間の拡充による回遊性の向上、帰宅困難者対応施設の整備などによる地域防災力の向上、緑化空間の拡充などで都市再生にも貢献する。

ヤマトHD 3つの構造改革の進捗を報告

新たなラストワンマイル アンカーキャストで構築

ヤマトホールディングスは9日、都内のスワンカフェ銀座店で、昨年の6月に続き物流業界紙記者向け懇談会を開き、同社の山内雅喜社長、ヤマト運輸の長尾裕社長が、昨年9月に発表したグループの中期

経営計画「KAIKAKU 2019 for NEXT100」の進捗状況などについて説明した。

最初に山内社長は中計について、「『働き方改革』と、『デリバリー事業の構造改革』『非連続成長を実現するための収益・事業構造改革』『持続的に成長していくためのグループ経営構造改革』の3つの構造改革を断行することで、次の100年もヤマトグループが社会的インフラとして持続的に成長していくための経営基盤強化を目的としたもの」と改めて強調。

デリバリー事業の構造改革について長尾社長は、「法人のお客様とのプライシングの見直し交渉などの結果、現在は業務量の伸びは従来より低くなっているが、提供可能なキャパシティに近づいている」と説明。今後、適切にキャパシティを広げていくためには社員、特にセールスドライバー（SD）の労働環境の整備が最も

重要と指摘。従来のSDに加えて、リレーのアンカーのような位置付けで夜の後半部分の業務を担う、配達に特化した社員『アンカーキャスト』の採用を進めることで、中計にもうたっている『新たな複合型ラストワンマイルネットワーク』の構築が図れるとした。

再配達の削減については、時間帯・場所の変更などが可能な『クロネコメンバーズ』会員の増加により、一度で届けられる率が前年より上がってきていると報告。

オープン型宅配ロッカー『PUDO』の設置は3月末でほぼ目標の3000台に近づく見通しであり、来期は物流以外にシェアリング型サービスとして新たな使われ方も提示していくとした。

ノンデリバリー事業で次の成長エンジンの1つとして捉えている『グローバル』について、山内社長は「アライアンスを進め、特にアジア、アセアンを含めたクロスボーダーでのラスト

ワンマイルまでの輸送に引き続き取り組んでいく」と言及。さらに、成長の2つめのポイントとして『クール』を挙げ、アジア圏内の小口コールドチェーンをキラーコンテンツに、展開を促進していく方針を示した。



長尾 社長



山内 社長

距離を約36%削減。敷地面積1万2349平方メートル、延べ床面積1万1817平方メートル、鉄骨造り地上2階建て。

拠点の集約により従来よりも総作業時間およびトラック待機時間の削減が見込める。センターには総発電容量約490キロワットのソーラーパネルを敷設するほか、LED照明を全館に導入。南関東エリアの建築・建材物流の新センターとなる。今年10月末竣工予定。



完成予想図

たに物流センターを開発。

所在地は神奈川県海老名市社家嵯峨野。市街化調整区域だが、海老名市から開発許可を受けて開発できるようになった。圏央道・海老名インターチェンジから約2.5キロメートルに位置しており、トラックの走行

大和ハウス 大和物流

市から開発許可取得 海老名物流C着工

大和ハウス工業とグループの大和物流共同により物流総合効率化法（物効法）の認定を受けることになった「海老名物流センター」（仮称）を3日に着工した。

物効法に基づき開発する物流センターは、岩倉物流センター（愛知県、2015年3月竣工）に続き2拠点目となる。

現在、大和ハウス工業竜ヶ崎工場から2カ所の物流センター（海老名市・相模原市）を中継して神奈川県や東京都三多摩エリア向けに住宅部材を配送しているが、配送面で重複しているため物流拠点を集約し、新

オイシックス 大地

高速バス活用など紹介 N1 サミット開く

オイシックス大地が事務局となり、5日に品川区立総合区民会館きゅりあんでN-1 サミット2018を開催。農産品物流の先進的な事例が発表された。

京王電鉄戦略推進本部の畠田智仁氏が保冷コンテナに農産物を積載し、高速バスを活用した取り組みを紹介。ヤマト運輸の秋山佳子法人営業部長は、オイシックス大地の阪下利久氏と共同で「ベジネコプロジェクト」を発表した。

生産者を中心に、青果流通を阻害する要因を探ったところ、「納品先まで400キロメートル超で輸送を断られる」ケースが判明。人手不足や過労防止なども壁となっている。

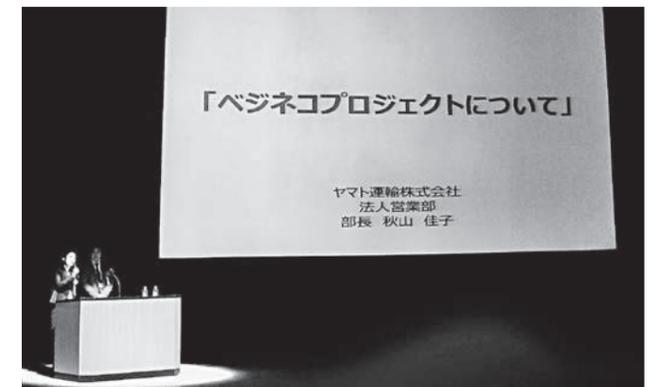
そこでヤマトのゲートウェイを活

用、拠点間に限定した輸送を行うほか、トレーラやオートメーション化への投資を行い、宮崎県でトライアルを実施した。その後、輸送に関するクレームがなくなり、9月から11月にサービスインを実施。

全国2700人以上の農家の中から最も多くの消費者に感動を与えた農家を表彰する「農家（ノーカー）・オブザイヤー」では、生産者団体・福島わかば会のきゅうりが最高金賞に選ば

れた。銀賞には「みつとまと」の伊原努さん（千葉県）、銅賞には「かがやケール」の小山竜平さん（兵庫県）が選ばれた。

パネルディスカッション「農産品の流通に市場は必要か」では、日本総合研究所の三輪泰史氏をモデレータに、さんぶ野菜ネットワーク・下山久信氏、農業総合研究所・堀内寛氏長野県連合青果・吉崎岳氏がパネリストで登壇。農産物流通の規制改革について意見を交わした。



N-1 サミット

YSD

資材に取り付ける セキュリティ端末開発

ヤマトシステム開発（YSD）は、事業者が所有する資材に取り付けるだけでセキュリティを向上できる汎用的な端末「セキュリティ module」を開発し、4月から提供する。2018年度中に導入台数5000セットを目指す。

現在、機密性の高い商材や書類を特定の相手に送る場合、専用のカバンやケースなどの輸送資材が利用している人の「所在確認や施錠・開錠者の管理を強化したい」「使用している輸送資材のセキュリティを高めたい」という声に応えた。

新サービスは、①携帯電話開錠（事前に登録した番号から開錠）②Web開錠（権限を持つ人のみが遠隔操作で開錠）③専用ICカード開錠——の3種類から最適な開錠方法を選択可能。GPSにより端末の現在地を把握でき、いつ・どこで・誰が開錠したのかの確認が可能。異常な開錠が行われた場合はメールで知らせる。

費用（税抜き）は、初回契約料金5000円、初期設定料金5000円/セット、月額利用

料4000円/セット。専用ICカードは2000円/枚（オプション）。

今後は温度、湿度、衝撃、傾斜などのセンサー搭載による輸送追跡+輸送物の状態監視などの機能追加を検討。輸送以外の利用シーンも想定している。



電子錠（左）とGPS内蔵端末（制御部）

東プレ トブレック ヤマト運輸

羽田 — 那覇 — 香港

新型航空保冷コンテナの試験輸送

地方産地から海外までのコールドチェーン構築のため、国土交通省の「交通運輸技術開発推進制度」を活用し、東プレ、トブレック、ヤマト運輸の3社は6～8日、羽田—那覇—香港間で新型航空保冷コンテナ(試作品)の試験輸送を実施した。それに先立ち6日、ヤマトグループの羽田クロノゲートで試作品を公開し、試験輸送の概要について説明した。

現在、地方空港に主に就航する小型航空機に搭載可能な保冷コンテナはなく、中・大型航空機に搭載可能な保冷コンテナもドライアイスで冷媒としており、温度管理の精度に限界があった。

そのため、ドライアイスを使わず温度可変機能により商品特性に応じた定温輸送ができ、既存の海外製品に比べて安価に保守整備が可能なLD-3型保冷コンテナ、同じくドライアイスを使わず要冷品

の定温輸送ができ、B737型機に搭載可能な小型保冷コンテナの開発に着手した。

説明会では、国土交通省総合政策局物流政策課企画室課長補佐の大庭靖貴氏のあいさつに続き、トブレック企画開発本部企画開発部部長の林基行氏が概要を説明。

今回の試験輸送では、LD-3型の蓄冷式航空保冷コンテナ(試作品)とドライアイス冷媒式航空保冷コンテナ(既存品)の温度データを実運用に近い条件で収集し、保冷性能を比較。路線は往路が羽田空港→那覇空港→香港国際空港、復路はその逆。1つのパレットに2つのコンテナを搭載し、各コンテナに各4箱(計8箱)の疑似商品を積み込み、各コンテナに温度データロガー(電子記録計)を設置、コンテナ内外および商品温度のデータを収集した。

新型保冷コンテナは、外部電源(3

相200V)で稼働する蓄冷板冷却機(コンデンシングユニット)によって蓄冷し、保冷中はコンテナ内の空気を自然対流させる仕組み。電源を搭載しておらず、航空機内で稼働しないため、航空機システムと干渉しない。ドライアイスと乾電池が不要になり、ランニングコストが削減できるといふ。

国土交通省の大庭課長補佐は今後の展開について「技術を生かし、普及に努めてほしい」と期待を示すとともに、今後の国内、国際認証の取得に言及。トブレックの石川公之専務取締役は「認証取得後、まずは国内需要に向け量産をかけたい」と見解。ヤマトグローバルロジスティクスジャパン国際戦略本部課長の下築亮一氏は、「温度を一定に保つことで貨物のダメージを防ぎ、日本の農水産品の品質保持に貢献できる」と述べた。

LD-3型、現在開発中の小型保冷コンテナともに、2019年中の実用化を目指している。



新型航空保冷コンテナの試作品(右)と既存コンテナ



試作品内部

日立物流

佐川との協業が拡大 年間200億円の案件提案

日立物流は、2日に記者懇談会を開催。SGホールディングス・佐川急便との資本業務提携から約2年が経過し、中谷康夫社長は「協業は着々と進んでいる。特に地方でどんどん案件が生まれている。事業所間でも頻繁になってきている」と述べた。

同社が受託した3PL業務をSGHが倉庫運営するというケースが福岡県(電機・産業)、大阪府(化粧品)で開始。岐阜県では航空宇宙博物館の移転作業をSGHが元請けで日立物流が搬入業務を行った。北海道では同社ドライバーが農機具の部品取り付け作業を行い、SGHが部品配送を担う。関東地区では、昨年末に佐川

急便の物流増加に対応するためバンテック車両(トラック・トレーラ20台)を提供。

協業の効果は2017年度売上高95億円、営業利益10億円を見込む。新規受注(5月稼働)や提案中の案件(流通・小売、食品、アパレルなど)があり、18、19年度には年間約200億円規模で寄与する。ただ、中谷社長は「売り上げを追うのではなく、コストコントロールができる、利益につながることを積み上げていく」とする。

新技術の実践導入はR&Dセンターを核に進んでおり、2月には経産省との連携で電子タグの発行から実験店

舗への納品までの作業を行った。「スマートロジスティクスの展開を加速しており、夜間のロボットの活用などで生産性向上の効果は大きい」と話す。

海外事業では、米国での新たな構内業務の立ち上げやタイでのミルクランの拡大、インドの自動車事業関連の立ち上げ、マレーシアでの3温度帯センターは同社にとっては東南アジア初の拠点となるなど、活発な投資が続く。



中谷 康夫 社長

強力なパワーと抜群の耐久性を発揮する。

車載用 アップライト油圧ウインチ

機種型式	最大引能力	減速比	重量 モーターなし	ワイヤー 巻取長	ギヤーオイル 容量
A-230	2500kg	30 : 1	60kg	12φ×40m	0.5Q
A-616	4000kg	51 : 1	110kg	12φ×40m	1.8Q
A-716	5000kg	41 : 1	162kg	14φ×130m	3.2Q
A-821	6000kg	68 : 1	170kg	14φ×130m	3.2Q

上記製品以外にもローマウントタイプ各種あり

明治自動車工業株式会社
明治自動車株式会社
 本社 〒553 大阪市福島区福島7丁目9番23号
 TEL(06)6458-6621 FAX(06)6458-6623

大阪 〒553 大阪市福島区福島7丁目9-23
 TEL(06)6458-6625 FAX(06)6458-5623
 東京 〒140-0012 東京都品川区神奈川1-4-11 寶通寺ビル318号
 TEL(03)5767-6601 FAX(03)5767-6604

札幌 〒065 札幌市東区北12条東3丁目1番
 TEL(011)741-1191 FAX(011)1192
 福岡 〒812 福岡市博多区東那珂2丁目14番23号
 TEL(092)451-6631 FAX(092)413-6078