

北海道新幹線 青函区間時速200kmに向け 時間帯区分で貨物と共用走行へ

3月26日に開業する北海道新幹線は、2年後の2018年春に時速200キロメートル走行を目指しており、交通政策審議会に設置された青函共用走行区間技術検討WGは18日に中間報告を行い、時間帯区分、すれ違い減速、トレイン・オン・トレインの3つの案うち、「時間帯区分案」を最優先に取り組む方針を固めた。

3つの案それぞれについて技術的な検討を行い、今般中間報告した。

時間帯区分案は、支障物の確認方法と確認時間の短縮、および貨物列車の誤進入防止を検討。

新幹線で用いられている確認車による軌道上の支障物確認は、現行は時速60キロメートル程度で走行し、約2時間かけている。これを1時間程度に短縮する必要があり、それに

18年春 目指し 交政審WG 中間報告

北海道新幹線・新青森～新函館間149キロメートルのうち、青函トンネル区間(54キロメートル)を含む82キロメートル区間は、貨物列車が共用走行するため、開業時は特急列車と同等の時速140キロメートルとなる。

2年後の時速200キロメートルで1日1往復の高速走行を実現するため、2012年7月に鉄道部会整備新幹線小委員会にWG(座長＝家田仁東京大学大学院教授)を設置し、

確認車の走行を時速140キロメートル程度で行わなければならない。しかし、共用走行区間は3線軌道という特殊構造を有しており、それに適した確認を行う必要がある。

確認車は、新幹線車両・電気機関車・特急気動車・現行確認車をベースに検討した結果、開発機関・費用・車両の研修体制の観点から、現行確認車をベースに改造する方法が適当との結論になった。

貨物列車の誤進入防止は、高速

走行中に貨物列車を進入させないシステムなどが必要となるが、安全性を評価した結果、問題ないことを確認。

今後、保守作業時間、高速走行する時間帯の設定、3線軌での高速走行が初めてとなることから、十分な調整・検証が必要となる。なお、新幹線の走行は昼間帯が想定されているが、具体的なダイヤの検討はまだ行われていない。

すれ違い減速は、トンネル内の気圧変動が貨物列車へ与える影響などを検証。安全性確保には引き続き慎重な検討が必要とされた。

トレイン・オン・トレインは、三線軌がなくなるなど根本的な課題が解消されるメリットがあるものの、重量が大きいことや重心が高いことに伴う技術的な課題も多く、これも慎重な検討が必要とされた。

18日に開催されたWGでも、委員からは時間帯区分案に対する意見で終始し、また自治体(北海道・青森県)からも、「時間帯区分の検討をしっかりと実施し、18年春の高速走行実現を信じたい」との発言があった。

2014年より自主的な認定制度として創設された。

受賞理由は「消費者行政と事業者団体の連携の取り組みであること、および業界として取り組むことにより中小規模の企業でも学びの機会が

得られ、消費者志向経営の輪の拡大につながる」ことが挙げられた。

表彰式に臨んだ鈴木一末全ト協引越部会長は「引越事業者優良認定制度は旧運輸省の20数年前から着手したもの。認定事業者は462者、

7000人近い引越管理者を輩出している。一般消費者のために、お客様相談窓口を身近に設け、苦情やトラブルの防止努めている。この受賞を皆に誇れるものにしていきたい」と喜びを語った。

ヒューテック
ノオリン

埼玉に最大級冷凍庫 3温度帯で物効法の事例に

C&Fロジホールディングスグループのヒューテックノオリンは15日、埼玉支店(さいたま市岩槻区長宮1544-1)の竣工式を行った。

同支店は東北自動車道岩槻ICから約4.5キロメートル、車で約15分の立地。敷地面積2万6309平方メートルに倉庫棟(3階建て)と事務所棟(一部5階建て)が建つ。延べ床面積2万9882平方メートル、冷凍・チルド・定温の3温度帯に対応した移動・自動ラック倉庫(13万9293立方メートル)を整備。ドッグシエーター(1階24バース、2階21バース)、垂直搬送機6基、貨物用エレベーター1基、リーチフォークリフト50台、24時間監視カメラ101台。出庫および再入庫の能力を飛躍的に向上させる周回式有軌道台車を初めて導入。

保管と配送を一体化させた施設で、冷凍食品メーカーや冷凍食品卸、病院食材などの荷物を保管、首都圏に共配する。車両は約60台。投資額約110億円(土地・建物・設備など)。今月末から稼働、7月末にはフル稼働を予定。

あいさつに立った松田毅夫会長は「お客様は日本を代表する冷凍食品メーカーなどで、グループの力を結集した当社最大級の最新鋭施設で最適な物流品質を提供する。時代のニーズにも対応していく」と話した。

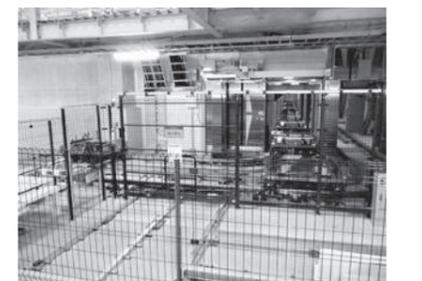


埼玉支店外観



あいさつする松田会長

来賓の宮内秀樹国土交通大臣政務官は「物流の効率化、生産性の向上、人手不足の対応、環境への対応などを推進する新しいインフラとなる倉庫。物流総合効率化法(物効法)見直しを進めており、物流業界に刺激を与える試みだ。地域と企業と役所が一緒になって取り組む見本」と述べた。



初導入の周回式有軌道台車

全ト協

引越認定制度が受賞 ACAP主催 消費者志向活動を評価

全日本トラック協会の「引越事業者優良認定制度」が消費者関連専門家会議(ACAP)が主催する「消費者志向活動章」を受賞、19日都内で表彰式が行われた。

この表彰は、企業や団体もしくは個人が行う活動のうち、消費者志向経営を推進する観点から称賛に値するものを表彰するもの。今回が第1

回で公募15活動のうち4つの活動が選ばれた。他は「字幕付きテレビCMの放映」(花王)、「消費者教育教材を用いた消費者啓発」(第一生命保険)、「ご高齢のお客様への対応」(明治安田生命保険)。

同制度は消費者と引越しサービスを提供する運送事業者との間の問題やトラブルへの対策として、



表彰される鈴木部会長(右)

ヤマト労組

賃上げ1万1千円 要求 個の力を発揮できる 職場環境の整備を

ヤマト運輸労働組合(森下明利中央執行委員長)は20日、東京国際フォーラムで2016年『春季生活改善』中央討論集会を開催した。

春季生活改善要求案の内容は、賃金引き上げがマネージ組合員1人平

均1万1000円(基本給4800円、各種制度改定6200円)を要求。付帯要求として、労務管理の見直し、安全を向上させる施策(車両管理について、安全に特化する専門部署の設置)、ワークライフバランスの推進、

パート社員の処遇改善などを盛り込んだ。

夏季一時金は、マネージ組合員1人平均70万円、7月1

日までの支給を要求。主催者あいさつで森下委員長は、今月発生したスキーバス事故に触れ、「2012年の関越道ツアーバス事故後さまざまな規制が強化されたが、それらが全く守られていない実態が今回

の事故で浮き彫りになった。もっと実行力・実効性、拘束力のある対策を講じなくてはならない」と見解。

「『安全第一、営業第二』というヤマトグループの基本理念をすべての職場で共有し、自主的に取り組むことが必要。法令遵守はもとより、さまざまな規制・ルールが適正に守られているか。各自が強い使命感を持って取り組みを進めてほしい」と呼びかけた。

労働力の確保については「労働環

境の整備へ、まずは実態に合わせて体制を取ることが重要。社員一人ひとりのやる気、モチベーションの向上が安全、サービス品質、業績にも大きく影響する。個の力を十分に発揮できる職場環境を作ることは、会社にとって一番の経営戦略であることは間違いない」とした。

さいごに、「春季生活改善交渉においてヤマトの強みは何かを今一度確認し、それを生かすにはどうすればい

いか、将来の成長に向けて何が必要なのか、会社としっかり議論していきたい」と語った。



あいさつする森下委員長

物流連

3PLも認知度高く 積極的な学生多く

第2回業界研究セミナー

日本物流団体連合会（物流連）は、昨年に続き第2回「物流業界研究セミナー」を東京・渋谷で開催。第1回より10社多い34社が出席し、エントリーした学生は2倍以上の1400人余にのぼった。

出展企業訪問、座談会、講演会、パネルディスカッション、グループワークと多彩なプログラムを用意。出展企業訪問は、1クール30分で9回行われ、用意した席が満杯になるブースが続出。このため、入れ替え前に後ろで待つ積極的な学生も多くみられた。

各企業は、3PL、アセット型、幹線・特積み、DC・TCなど企業紹介の

際に必要となる業界用語を身近な例をとってわかりやすく説明していた。ある企業では、学生に「3PLを聞いたことがありますか」と質問。約30人のうち6人もの人が手を挙げていた。またある企業は、DCにはハムやソーセージが運ばれており、最近では流通加工に力を入れていることをアピールした。

フォワーダー企業は、「物流にはキャリアとフォワーダーの2種類がある」とし、フォワーダーは貨物の旅行代理店であり、「当社はモノの流れをつくる会社です」と強調していた。

第1回に続き、女子学生が約半

分を占めた。「物流をもっと知りたくて来ました」と答え、若手社員からのアドバイスを直接聞くことができる少数制の「座談会」に参加し、情報を収集する姿がみられた。

社名に倉庫がつく企業では、学生から「規制緩和」について質問が出された際、「保管と輸送の垣根がなくなっているが、保管をきめ細かくできるのはうちです」「今、ライバルは物流企業でなく〇〇ハウスです」と答えていた。

講演会で、物流連の村上敏夫事務局長は、「物流は成長産業である」ことを説明した。



出展企業訪問



立ち見の学生も多く



座談会で情報収集する学生

横浜冷凍

圏央道で5カ所目 幸手物流センター着工へ

横浜冷凍は、埼玉県の幸手中央地区産業団地内に「幸手物流センター」（仮称）を新設する。

幸手中央地区産業団地は、圏央道幸手インターチェンジに隣接。横浜冷凍はこれまで圏央道沿線に加須、加須第二、鶴ヶ島、伊勢原各物流センターを稼働させており、5つの物

流センターによるネットワークを活用して圏央道地域の低温物流ニーズに応える。

新物流センターは、延べ床面積約1万8500平方メートル、鉄筋コンクリート造り3階建て、冷蔵収容能力約2万800トン。

自然対流のRD（リターンダクト）冷

却方式を導入。プラットホーム内を陽圧化するとともに廃熱を利用

して除湿を行うハイブリッドデシカント陽圧システムを採用。冷媒には自然冷媒であるアンモニアとCO₂を使用。小口貨物に迅速可能な電動式移動ラックを設備。屋上には約615キロワットの太陽光発電システムを設置。

4月着工、来年竣工予定。

佐川GL

山善と15年の契約 8万㎡の群馬営業所新設

佐川グローバルロジスティクスは、群馬県伊勢崎市に県内最大規模の大型物流施設「群馬営業所」（写真）を新設、山善（本社＝大阪市）の東日本での新たな拠点「ロジス新関東」として15年間の業務委託契約を締結し、2月22日から稼働する。

群馬営業所は、敷地面積11万2927平方メートル、延べ床面積8万2392平方メートル、鉄骨造り（準

耐火構造）。返品センター、パーツセンターに加え、危険物倉庫を併設することで山善家庭機器事業部のすべての取り扱い商材に対応。

平屋倉庫2棟は階高を生かした大物商材の大量保管、2階建て倉庫はピッキングなどの作業性を重視した間口設定で

小物商材を中心に保管する。

自動仕分け機を導入し、複雑化する要望に柔軟に応え、作業動線・歩行距離を短縮することで作業の効率化・省人化・品質向上を実現する。



伊勢丹シンガポールと ヤマト運輸、ANA カーゴ

越境EC事業を開始

シンガポールで日本の旬な食材をお取り寄せ

三越伊勢丹ホールディングス傘下の伊勢丹シンガポールとヤマト運輸、ANA Cargoは9日から、ISETAN (S)のECサイトである「I ONLINE」上で、越境ECサイト「ISETAN JAPAN DIRECT」を新設、日本の旬な農水産品などの食材をシンガポールの消費者に届ける「お取り寄せ」モデルをスタート

した。

第一弾の食材として福岡県産のイチゴ「あまおう」を販売。ヤマトとANAが提供する国際間の小口保冷輸送サービス「国際クール宅急便」などの輸送サービスを通して、高品質な日本産品をシンガポールの購入者の自宅まで、出荷から最短翌々日の午前中に届ける。購入者の要望に応

じて、最短翌日にシンガポールヤマト運輸の営業所で受け取ることも可能。

今後は「ISETAN JAPAN DIRECT」の商品ラインアップを充実させていくほか、ISETAN (S)の店頭で、定期的に日本産品の試食会などのプロモーションイベントを開催し、日本産品の輸出拡大に取り組む。

センコー

ケミカル物流新拠点 バルクコンテナ輸送を強化

センコーは15日、「袖ヶ浦バルクコンテナセンター」(千葉県袖ヶ浦市)を開設した。京葉地域に立地するケミカルメーカーの樹脂原料などの取扱量を拡大させる。

袖ヶ浦バルクコンテナセンターは、コンテナを屋外保管する物流センターで、敷地3万4000平方メートル、保管面積は3万3000平方メートル。作業用テント2棟(各330平方メートル)、43トントップリフター1台、24トンフォークリフト2台を配置。

従来の袖ヶ浦バルクターミナル(約1万8000平方メートル)の2倍に近い保管面積があり、最大で1884基のコンテナを保管(最大貯蔵量約2万トン)することが可能。

コンテナの充填の有無、センター内での保管場所、入出庫予定といったセンター内にあるバルクコンテナに関する各種情報をタブレット端末、携帯電話回線を利用してリアルタイムに把握・管理するバルクコンテナ管理システムを導入した。

バルクコンテナは、粒体、粉体の樹脂原料などを輸送するためのコンテナで、工場内のサイロから直接充填し、配送先の工場のサイロに直接投入するもの。

従来のフレコン・紙袋を使用した輸送



バルクコンテナからの搬出(デモンストレーション)

に比べ、異物混入リスク低減などのメリットがある。コンテナを海上輸送、鉄道輸送にモーダルシフトし、環境負荷を低減することもでき、同社では積極的にバルクコンテナ輸送を推進している。

JAFAB
BIAC

業界の安定的な 成長・発展へ協力

航空貨物運送協会(JAFA、会長=伊藤豊日本通運副社長)と国際航空貨物航空会社委員会(BIAC、会長=岡田晃全日本空輸常務取締役執行役員貨物事業室長兼 ANA Cargo 社長)は14日、都内のシェラトン都ホテル東京で、共催の新年賀詞交歓会を開催した。

冒頭あいさつで BIAC の岡田会長は、「昨年は年度が変わって以降、北米港湾混雑に伴う航空輸送特需にもかげりがみえ、中国経済の減速もあって日本発の貨物も伸び悩み、

今年に入っても株価の下落やテロなどの懸念材料があり、燃油価格は下がっているものの出だしは不調。しかし今年は、あと350日余り残っている。選挙の年でもあり、経済政策をたくさんやっていただき、年末にはいい雰囲気になれば」と語った。

さらに、「航空貨物事業において企業がサービスを長く安定して提供するには業界の発展が不可欠。コストダウンの面でも、各企業だけでできる部分もあるが業界全体で取り組むことが必要。荷主企業の皆さんにも

今の航空貨物業界の状況を理解していただき、当業界の将来にわた

る安定的な成長・発展が続くことを期待している」とした。

さいごに「今年の干支である『丙申



岡田 BIAC 会長

(ひのえさる)』は、さまざまなことが結実する年と言われる。我われ業界が永年頑張ってきたことが結実するよう、JAFAB、BIAC ともに取り組んでいきたい」と語った。

続いて岡田会長、JAFAB の伊藤会長、倉本博光副会長(郵船ロジスティクス社長)、石崎哲副会長(近鉄エクスプレス社長)らによる鏡割りを行い、倉本副会長が乾杯の音頭をとった。



鏡割りの様子

JILS

スペシャリストを育成 KPI IoT 部会新設へ

日本ロジスティクスシステム協会(JILS)は12日、経団連会館で新春講演会・賀詞交歓会を開催。それに先立ち、川合正矩副会長、橋爪茂久専務理事が出席し新年記者会見を実施した。

川合副会長は、「物流を取り巻く環境は大きく変化し、経営環境も厳しさを増す一方。このような変化に物流業界が的確に 대응していかなければ、日本の産業がグローバル化競争から取り残されかねない」と見解。

「喫緊の課題は物流事業の担い手の確保、育成。人口減少、少子高齢化時代の到来により、日本の物流業界は深刻な人手不足に陥るおそれがある。このような事態を回避するには、魅力ある職場とするための物流事業者による自助努力はもとより、荷主企業のサプライチェーン全体にかかわるステークホルダーとの連携により、物流のさらなる生産性向上と省力化・省人化による作業工程の削減などの負荷軽減が欠かせない」と指摘

した。

さいごに、JILS が発表している『ロジスティクスコンセプト 2020』の課題の1つ『ロジスティクスの統合管理による全体最適化・競争力強化』について「統合管理を人材面で担保するため、企業内でロジスティクスのスペシャリストを育成する仕組みの構築という側面で支援していく」方針を示した。

続いて橋爪専務理事が今後の方針について「引き続き『ロジスティクスコンセプト』の実現に向け活動を展開し、特に今年は積極的な提言活動に力を入れたい」と説明。具体的にはロジスティクス KPI 推進部会、ロジスティクス IoT 推進部会を新たに設置し、産学官の連携により議論を深め、企業間の課題解決のための方策を発信する。

今年は9月13日~16日に東京ビッグサイトで『国際物流総合展』を開催するほか、ASEAN 地域での物流人材育成事業では、昨年日本で実施した物流人材育

成の講師研修を受けたベトナムの受講生が3月に現地で初の講習会を行うため、日本からも専門家を派遣する予定とした。

続いて「新春に想う—新しい物流システムの構築に向けて」と題してダイフクの北條正樹社長が講演。賀詞交歓会では、川合副会長の主催者あいさつ、国土交通省の羽尾一郎物流審議官の来賓あいさつに続き、経済産業省の松本年弘審議官が乾杯の音頭をとった。



賀詞交歓会であいさつする川合副会長

CNG車の利用促進を図る

日本自動車ターミナル

日本自動車ターミナルは8日、東京・千代田区の都市センターホテルで賀詞交歓会を開催。あいさつに立った関谷保夫社長は、今年度の主要な取り組みとして①大型CNG車対応の新給油所の整備②京浜トラックターミナルにおける高機能型物流施設「A棟(仮称)」の建設③すべてのトラックターミナルでの72時間の非常用電源の確保――を挙げた。

「A棟は延べ床面積10万平方メートルを超えており、当社最大規模の

物流施設。昨年7月に竣工した新7号棟に続くもので、当社創立50周年記念プロジェクトの一環。新給油所はL-CNGを供給するもので、環境に優しいCNG車の利用促進を図っていききたい。また、葛西での整備ですべてのトラックターミナルでの72時間対応の非常用自家発電設備が確保できることとなり、利用者の皆さまのBCP(事業継続計画)の実現に大きく寄与できる。今後も順次再開発を進め、東京都の「広域輸送基

地』として、物流の安全・安心を高めていきたい」と話した。

続いて羽尾一郎国土交通省物流審議官、浅川英

夫東京都都市整備局次長が来賓あいさつを行い、竹津久雄日本通運取締役が乾杯の音頭をとった。



関谷保夫社長

2050年CO2 80%削減の長期目標

運輸部門 モーダルシフトが軸

環境省に置かれた気候変動長期戦略懇談会は、2050年までに温室効果ガス排出量を現行より80%削減する目標に向けた提言を今月中にもまとめる。化石燃料への依存は、産業や貨物輸送の一部に限られ、貨物は効率的な輸送手段の組み合わせやモーダルシフトによつて、移動は大幅に合理化されているとの絵姿を示すことにしている。

具体的な施策立案は白紙

昨年暮れに開催されたCOP21で「パリ協定」が採択され、日本は約束草案で示した中期目標である2030年度までに13年度比26.0%削減(05年度比25.4%減)の達成に向けた対策を講じていくことになった。

運輸部門は、13年度の排出量2

億2500万トンに対して、30年度は1億6300万トンが目安となる。

その中期目標達成も困難が予想されるが、パリ協定では世界共通の長期目標として今世紀後半に世界の気温上昇を1.5℃未満に抑える努力を行うこともあわせて盛り込まれている。

既にEUは、2050年までに90年比80~90%削減の目標を設定(11年欧州委員会)しており、日本も同80%削減を目指す(第4次環境基本計画=12年4月閣議決定)としていた。

この長期目標に対し、環境省の気候変動長期戦略懇談会(座長=大西隆日本学術会議会長)は、80%削減が実現した社会の絵姿の一例とともに、実現の方向性を示した提言を近くまとめる。

運輸部門の絵姿は、乗用車は低炭素化した電力や水素をエネルギー源とするモーター駆動が主流となり、貨物車やバスはこれに加え燃費改善やバイオ燃料をエネルギー源とするモーター駆動の普及により、石油製品の消費は大幅に削減される。

交通流は、都市構造の変革や効率的な輸送手段の組み合わせ、モーダ

2050年、社会の絵姿
エネルギー転換部門
・再生可能エネルギーの大量導入
・原子力等の低炭素電源
・CCS付火力発電
家庭・業務部門
・断熱性向上の建築物
・省エネ機器の導入
・低炭素化した電力・水素の利用
・HEMS・BEMSの活用
・電気自動車等の活用
運輸部門
・市街地のコンパクト化
・効率的輸送手段の組み合わせ
・モーダルシフト
・モーター駆動主流の自動車
・バイオ燃料・天然ガスの利用
産業部門
・大規模発生源でのCCS設置
・低炭素原料の活用
・高効率モーター・インバータ制御
・産業用ヒートポンプへの転換

ルシフトなどによって移動は大幅に合理化される。

さらに、電気自動車のバッテリーや燃料電池自動車が消費する水素は電力需給の調整力として機能するとしている。

エネルギー転換部門や産業部門をみると、CCSの設置が電力消費の大幅な削減をもたらすものと位置づけられている。CCS(Carbon dioxide Capture

& Storage)は、火力発電所や製鉄所などで発生するCO₂を分離・回収して圧入設備までパイプラインやトラック、船舶で輸送し、地中の帯水層などに貯留する(封じ込める)技術。

現状のトータルコストは1トンあたり5千円から1万数千円程度かかる上、貯留に対し漏洩の懸念から住民の合意が得られない、地層中の鉱物

を溶かす、海中ではCO₂濃度の増加により生物への影響が引き起こされるなどの問題が横たわる。

絵姿実現への方向性は、ライフスタイルや経済社会システムのイノベーションなどのタイトルが付いているが、今のところ具体的な内容は示されておらず、対策の立案はこれからの状況。

12月 KIT

成約運賃の伸び鈍化

年末 車両不足はより深刻化

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会がまとめた昨年12月の求貨求車情報ネットワーク(WebKIT)成約運賃指数(2014年4月を100)は121となり、前月より3ポイント上昇したが、前年同月より1ポイント低かった。

成約運賃指数は、ちょうど3年前の12年12月から110を超え、今年度も114以上の水準を続け、120を超えたのは昨年12月以来で

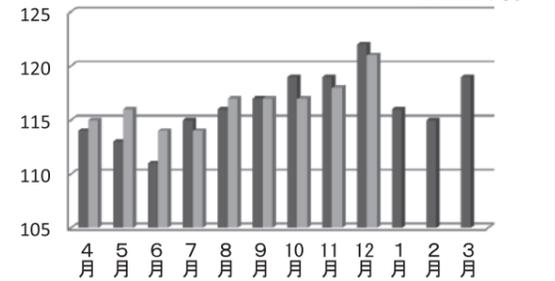
依然高い水準を保っている。しかし、直近の状況を見ると10月以降の各月とも前年同月を1ポイント下回っており、ここにきて若干伸び悩みの徴候がみられる。

12月の荷物情報(求車)登録件数は12万3583件(前年同月比7.2%増)と大きく増加した一方、成約件数は1万1973件(同

6.8%減)。この結果、成約率は9.7%(同年1.4ポイント低下)と低迷し、

年末にかけて車両不足が深刻化した状況がうかがえる。

成約運賃指数



10月9日から4日間

NIPPONトラックショー 幕張メッセで開催

今年10月9日から12日までの4日間幕張メッセで開催が予定されている「2016 NIPPONトラックショー」の企画説明会が昨年12月24日開催された。

過去30余年にわたって基本的に隔年開催されていたトラックショーは、日新出版(増田周作社長)が主催して荷主とトラックユーザー、ユーザーとトラック産業界が交流する場として定着してきた。しかし、増田社長の死去などで運営主体も変わり、

昨年予定されていたトラックショーは開催されないまま終わった。その後、おおむね旧日新出版の路線を踏襲している横路美雄氏が企画する展示会「NIPPONトラックショー」と、国際総合物流研究所が企画する「ジャパントラックショー(9月1日~3日)」が1カ月そこそこの間隔で開催されることになった。当然、出展社や来場者は同一ターゲットで混乱も予想されるが、所期のトラックショーの開催経緯などからみて、小紙は横路氏の

展示会に一本化されることが望ましいと判断。以下に開催概要を掲載する。

「2016 NIPPONトラックショー」テーマ「トラックの日、走れ未来へ。少子高齢化時代に夢を育む4日間」/会期10月9~12日/会場幕張メッセ国際展示場9~11ホール(1万8000平方メートル)と屋外会場主催NIPPONトラックショー運営委員会(代表横路美雄) /出展対象①国内外トラックメーカー②車体・特装車メーカー、トレーラメーカー③トラック、トレーラに関連する機器・部品・材料④トラック運送用品⑤トラック輸送関連の安全・環境機器、システム⑥運行管理ソフト/来場者(予定)約6万人

OCS

来年
10月

東京ロジC開設

機能を集約・再編 より迅速な サービス 実現

ANAグループで貨物事業を担うOCSは、国際エクスプレス事業のさらなる拡大のため、東京都江東区辰巳に『OCS 東京ロジスティクスセンター（仮称）』を建設する。現在の本社（東京都港区芝浦）と新木場オペレーションセンター（東京都江東区新木場）の機能を集約し、来年10月の稼働開始を目指す。着工は今年5月の予定。

TPP 大筋合意やASEAN 経済共同体の設立、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴い、アジアの貨物量増加や物流

ニーズ拡大が予想されている。

東京ロジスティクスセンターは、羽田・成田空港の利便性を最大限活用できる立地を生かし、これまで分散していた物流機能を集約することで、沖縄貨物ハブを活用した国際エクスプレスのよりスピーディーなサービスを実現。貨物自動仕分け機を導入し、処理可能件数を現在の約3倍にすることで、効率化・生産性向上によるサービスの充実を図る。

新センターは、敷地面積

約6600平方メートル、建物は鉄骨造（基礎RC造）地上8階建て・延べ床面積約1万9000平方メートル。

OCSは、成長著しいe

コマースビジネスの取り込みや生鮮食品の輸送、フォワーディング事業、流通加工など、新センターを活用した新たな領域への挑戦を通じて、事業成長を図っていく。



自動走行へ予算計上 隊列走行は17年度以降検討

自動車の2030年度頃までの自動走行実用化を目指し、スマートモビリティシステム研究開発・実証事業費18億8000万円が経済産業省の予算案に盛り込まれた。トラック隊列走行のサブワーキンググループも設置され、電子連結・革新的車載センサー・危険予測アルゴリズムの評価手法など要素技術開発と制度的課題の整理に着手する。

日本再興戦略には、自動走行システムが戦略的イノベーション創造プログラムに組み入れられ、通信を利用した運転支援システムの開発・普及を促進するとしていた。これを受け、国土交通省（自動車局）と経済産業省（製造産業局）による自動走行

ビジネス検討会が昨年設置された。

同検討会には将来ビジョン検討WG（ワーキンググループ）、その下にSWG（サブワーキング）Aとして隊列走行、Bとしてラストワンマイル自動走行および自動駐車を検討対象にすることとなり、今後要素技術の開発と制度・事業環境の課題を整理し、年度内に何らかの結論を得るとしている。

自動走行のレベルは、1が安全運転支援（加速・操舵・制動のいずれかの操作を行う）、2と3が準自動走行（2は加速・操舵・制動のうち複数の操作を、3がすべての操作を行う）、4が完全自動走行（すべての操作をドライバー以外が行う）。

SWGは、レベル2～4がターゲットとなる。

隊列走行は、先頭の有人車両を電子連結技術により2台目以降の無人車両が自動で追尾

するもので、17年度以降検討に着手する。

ラストワンマイル自動走行は、限定された専用空間を用いて最寄り駅と最終目的地を自動走行。自動駐車は駐車場で乗員降車後、無人で駐車・出庫するシステム。

これ以外にも、歩車間通信を利用して歩行者の人身事故の危険を警告するシステム、路車連携型により車両を制御（レーンキープアシストなど）するシステム、車車間通信を利用して出会い頭や右左折時の事故を防止するシステムなどが創造プログラムに盛り込まれており、これらを踏まえて将来の自動運転につなげていく。

運転手さんの技術・努力が!!

省エネⒶ運転 自動車用

ドライブポイントメーター

遂に完成!
長年の夢
世界初!!
PAT.P

自動車用

- 燃料…ガソリン、軽油、バイオ、電気、ガス他
- 車種…大型・中型・小型トラック、乗用車、軽乗用車

総てに共通に使用出来ます!!

現在使用の車輛そのまま
燃料節約が年間30%以上も出来る!!

●詳しくは下記を良く検討して下さい。
又、ご確認の為の相談、貸出しメーターもご用意致しました。

省エネドライブ
テクニック ポイント

エンジン・ACC
作動累積時間

エンジン・ACC作動ランプ

リセットボタンスイッチ

●標準販売価格

円

●メーターサイズ：
約(H)35×(W)65×(L)100mm

取付/配線等

- メーターは運転席、ダッシュボード等、運転に支障をきたさない位置に貼り付けて使用します。
- 電源、ACC、スピードメーター、アクセルペダル、スイッチ、コード(5本)等、取付は簡単です。

使用方法

- 目的地に向かってスタートする時、リセットボタンスイッチを押して下さい。
Pointは100を、Hourは000.0が表示されます。エンジン作動中はACCランプが点灯し、Hourが積算されます。
Pointは運転方法にて⊕表示(省エネ) ⊖表示(消エネ)
(例) ⊕表示…101~175 } このポイント数値は取付車両の標準走行距離 km/ℓ を100と表わし、
⊖表示… 99~ 70 } 省エネ⊕表示、消エネ⊖表示します。数値は標準走行 km/ℓ の実質走行%です。
“実験走行(一般道において)180 Pointクリアー” 達成!!
- 消費燃料計算は

	全走行距離(km)	÷	(標準走行 km/ℓ × Point 000%)	=	消費燃料(ℓ)
(例)-①	500km	÷	(5 km/ℓ × 100%)	=	100.00ℓ
(例)-②	500km	÷	(5 km/ℓ × 85%)	=	117.65ℓ
(例)-③	500km	÷	(5 km/ℓ × 115%)	=	86.96ℓ
(例)-④	500km	÷	(5 km/ℓ × 150%)	=	66.67ℓ

(参考標準走行 km/ℓは車種によって 2~20 km/ℓと多様です。)

省エネ運転Ⓐ / 消エネ運転ⓧ

- 一般的な省エネ運転はもとより、出来るかぎりの運転努力が高い省エネPointになります。
例-①~④の通り、同じ500km走行でも…
66.67ℓと117.65ℓでは¥7,657 (@150/ℓの時)の差が生じます。
運転手さんの努力が燃料節約につながります!!

努力なしでは利益は飛んで行く

運転手の努力…利益

会社×台数=利益

ミックワークス株式会社 本社 〒228-0015 神奈川県座間市南栗原1-8-13
TEL 0462-51-5011 FAX 0462-53-1439