

製紙パレット機構 無料回収事業を強化



パレットの再利用を促進（関東地区のデポ）

納品パレット再利用

製紙パレット機構（岩田憲明社長、東京都中央区）は、製紙パレットの「無料回収事業」を従来に増して強化していく。製紙工場で生産された紙・板紙の納品に用いる木製パレットを所有メーカーに返却し、木材資源の節約、物流費低減、産業廃棄物の削減に寄与。製紙メーカーが保有している資産の保全に傾注する。

製紙パレット機構（岩田憲明社長、東京都中央区）は、製紙パレットの「無料回収事業」を従来に増して強化していく。製紙工場で生産された紙・板紙の納品に用いる木製パレットを所有メーカーに返却し、木材資源の節約、物流費低減、産業廃棄物の削減に寄与。製紙メーカーが保有している資産の保全に傾注する。

同社の出資者には王子グループの物流統括会社である王子物流や日本製紙など7社が名を連ねる。回収業務を担う物流関連11社が北海道から九州まで全国6地区でデポを運営。株主以外の会社などからもパレットの回収業務を受託している。

製紙メーカーが費用を負担しているため、印刷会社や物流会社などの需要者はこのスキームを無償で利用できるのが大きな特徴だ。デポではメーカー・工場別にパレットの仕分けと選別を実施した上、所有者の拠点に戻すことでパレットの再利用を促進。要請に応じてパレットの修理・修繕も手掛けている。

運転状況すぐ共有 クラウドにデータ蓄積

クラリオンは17日、クラウドプラットフォーム「SAFEDR」のサービス第一弾。専用サーバーの双方通信が可能でクラウド型車両管理サービス「SAFEDR」の提供を5月から開始すると発表した。

SAFEDRは、商用車の各種稼働情報をクラウド上のデータベースに蓄積して活用するためのサービス。運行管理者はウェブ画面からドライバーにアクセスするだけで、リアルタイムで車両の位置やドライバーの運転状況を確認できる。

納品パース情報管理

Hacobu

物流資産を有効活用

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

2月8日、Hacobuは、東京都港区に本社を置く、物流事業者がパースで容易にアクセスし、荷下り時刻の予約変更ができる②「排酸化炭素（CO₂）削減」を削減し、ドライバーの生産性が向上。荷下り作業時間を事前に計画することで庫内作業者の生産性も向上する。③「納品車両・納品パース情報管理ソリューション」。国内トップクラスの流通事業者が、常態化している納品待ちトラックの滞留の解消を図るため、3月上旬に導入。同事業者の物流拠点で、飲

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

輸送包装セミナー/来月 「輸送の安全」テーマ 神栄テストマシナリー

神栄テストマシナリー（柴田真一社長、茨城県つくば市）は5月21日、名古屋市中村区のウインクあいの会館で「輸送の安全」をテーマにした先端研究組織は、2015年から海上交通マネジメント技術の研究・開発を進めている。研究や検証で得られた知見やノウハウは、富士通の海事向けソリューションとして提供していく。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

富士通は、海上の渋滞予測や衝突などのリスクが高い、海運業界の課題を解決する。人工知能（AI）やビッグデータの解析などを用いて、船舶交通量が多いシンガポール港とその他の海域の管理を最適化する技術を開発している。（高橋朋宏）

石油製品小売市況調査(都道府県別)				
	軽油(円/ℓ)		レギュラー(円/ℓ)	
	4月9日	4月16日	4月9日	4月16日
北海道	127.1	127.1	144.7	144.7
青森	120.4	120.6	139.9	140.0
岩手	118.1	118.0	139.4	139.3
宮城	119.0	118.8	140.1	140.0
秋田	121.0	121.2	141.4	141.4
山形	122.3	122.7	142.5	142.7
福島	122.9	123.1	144.0	144.0
東北	120.5	120.6	141.1	141.2
茨城	116.1	116.2	141.1	141.3
栃木	118.4	118.6	140.8	141.0
群馬	120.1	120.1	141.7	141.7
埼玉	115.4	115.7	139.0	139.1
千葉	117.4	117.6	140.5	140.5
東京	123.1	122.9	144.0	143.9
神奈川	117.9	118.0	141.2	141.2
新潟	123.2	123.4	142.6	142.7
長野	125.1	125.0	146.8	146.8
山梨	118.8	118.9	143.8	143.8
静岡	123.4	123.3	143.9	143.8
関東	120.0	120.0	142.3	142.3
愛知	122.8	122.5	141.2	141.0
岐阜	123.7	123.7	144.4	144.4
三重	125.1	124.9	143.4	143.2
富山	124.3	124.5	143.6	143.7
石川	120.6	120.2	141.1	140.9
中部	123.2	123.2	142.7	142.6
福井	122.7	122.7	142.8	142.8
滋賀	119.0	119.1	144.7	144.7
京都	124.1	123.5	146.3	145.6
奈良	121.1	119.8	143.2	142.4
大阪	120.3	119.9	143.6	143.2
兵庫	119.1	119.3	141.6	142.6
和歌山	117.9	118.2	143.7	143.8
近畿	120.5	120.3	143.7	143.6
鳥取	123.4	123.4	141.6	141.5
島根	127.3	127.6	145.8	146.1
岡山	118.1	119.1	137.8	139.2
広島	122.2	122.3	141.7	141.8
山口	123.3	123.3	142.6	142.5
中国	122.8	123.1	141.9	142.2
徳島	114.9	115.0	135.7	135.9
香川	119.3	119.3	144.9	144.8
愛媛	124.5	124.3	145.9	145.7
高知	127.9	127.9	148.1	148.1
四国	121.5	121.5	143.5	143.6
福岡	119.3	119.6	144.4	144.5
佐賀	126.5	126.8	147.9	148.1
長崎	133.8	132.7	151.7	150.6
熊本	120.2	119.6	145.7	145.2
大分	124.3	124.9	148.2	148.3
宮崎	122.2	122.4	144.1	144.1
鹿児島	129.6	129.4	149.2	149.2
九州	125.3	125.3	147.4	147.3
沖縄	128.2	127.2	147.5	146.8
全国	122.0	122.0	143.3	143.3

(注) 税別価格。資源エネルギー庁調べ

スマホで待機時間把握

本格的に提供開始

シーオス・トラックパース

シーオス（松島隆社長、東京都港区）は、トラックパースシステム「トラックパース」を本格的に提供を開始した。トラックパースは、ドライバーや荷受け管理者が、接車して荷下りする際の予約をスマートフォン（スマホ）などを使って、簡単にできるもの。専用機器を新たに導入することなく利用できる。ドライバーのスマホの全地球測位システム（GPS）と連動して、トラックの到着時刻をリアルタイムで把握し、予約の精度を高めることができる。遅延が見込まれる場合は、予約時間や接車予定パースの変更などに対応する。予約・運用画面は、一覧性があり、ドラッグ＆ドロップで予約を変更可能。変更後の情報はドライバーに自動通知される。トラックがセンターに到着すると、ドライバーや荷受け側などが荷下りの開始・終了を記録し、待機時間を把握する。それらのデータを集積・分析すれば、待機時間ゼロに向けてより良い仕組みに改良できる。待機時間無しを実現すれば、車両とドライバーの業務効率を大幅に改善することができ、働く環境の改善につながる。また、一定量で納品した物流施設に同サービスを導入することで、税制特優を受けられる。今後、「備考欄を増やし、商品名や荷姿、荷量など」を「パース自動予約」に追加し、車情報、配送依頼を登録し、入検中の事業者など、配送マッチングなどの機能を付与する予定。

トラックパースは、2017年12月、①「発着荷主・運送事業者がスマホで容易にアクセスし、荷下り時刻の予約変更ができる②「排酸化炭素（CO₂）削減」を削減し、ドライバーの生産性が向上。荷下り作業時間を事前に計画することで庫内作業者の生産性も向上する。③「納品車両・納品パース情報管理ソリューション」。国内トップクラスの流通事業者が、常態化している納品待ちトラックの滞留の解消を図るため、3月上旬に導入。同事業者の物流拠点で、飲



料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

料や日用品など大手メーカーが利用を開始した。ソリューションの流れは、①メーカーまたはメーカーから委託を受けた物流事業者が希望するパース接車（納品）時間と、納品に使うトラック情報（荷姿や車種など）をオンラインでセンターに予約（パースの割り当て）を依頼する。センターが手作業でオペレーションの自動割り当て機能を利用して、割り当てた接車時間とドライバー側から通知（ドライバー側がドライバー情報登録）などを前日までに完了する。納品場所・時間は、ドライバーのスマートフォン（スマホ）、タブレット（タブレット）にも伝えられる。

大平潤販

DPF専用クリーナー 口コミで売り上げ拡大



「社会貢献に寄与する商品であることをより広くアピールしたい」と内野担当マネージャー

大平潤販（中島裕昌社長、東京都港区）は、ディーゼル排気微粒子除去装置（DPF）専用クリーナー「スーパードーゼルクリーナー（SDC）」の販売台数を、口コミと営業体制の強化により着実に伸ばしている。現在、トラックディー

し、17年6月から販売を開始した。SDCは、DPFにたまったエンジンから出る有害な微粒子を燃焼しやすくするもの。燃料50〜100リットルに対して1個使用し、3リットルの目詰まりを解消。ドライバーの負担軽減に加え、燃費改善やメンテナンスコストの削減が図れる。中島

社長は「特に、DPFが汚い状態から始めると、効果が目に見えて体感しやすい」という。現在、同社は販路拡大に注力。トラックディーラーから営業を始め、整備工場へ部品を卸す部品商、11月からは協同組合として運送業界団体への売り込みをスタートした。3月からは、自社ホームページ（HP）にSDC特設ページを開き、営業部の内野和幸・担当マネージャー（38）は「更なる認知度アップが必要。ドライバーの負担軽減と社会貢献に寄与する商品であることをより広くアピールしたい」と抱負を語る。（井内亨）