

過去の『さくマガ!』は
弊社 HP にて公開しております。
是非ご覧ください。



最新
news

特車制度における夜間通行条件を緩和

2024 年問題により物流の停滞が懸念されることを受け、政府は「物流革新に向けた政策パッケージ(案)(令和 5 年 6 月)」を公表しました。政策パッケージのなかには、「特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上」が盛り込まれており、そのひとつの取組として、特車の夜間条件の緩和が施行される見込みです。

特車の夜間通行条件を緩和

現行の制度では、「重量 D 条件」または「寸法 C 条件で車両幅が 3 m を超える」場合、渋滞抑制や対向車・歩行者・自転車等との接触リスク低減の観点から、夜間(21 時～6 時)の通行を義務付けています。このなかで、重量 D 条件については、一部の橋梁(橋長 200m 以下でかつ 1 時間当たりの交通量 100 台以下を想定＝全国の約 4 割の橋梁が該当)で、これを 2 時間延長し、20 時～7 時まで通行できるようにします。

佐久間の私見!

この緩和に効果はあるのか

トラック協会等から長年要望として挙がっていた夜間条件の緩和が実現されます。しかし、個人的には、今回の緩和が運送事業者の円滑な輸送業務遂行に役立つのか疑問です。なぜならば、前後併せて 2 時間延長したとしてもドライバーに夜間運行を強いることには変わらないからです。

運送事業者が本当に求めている夜間条件の緩和とは、時間帯の拡大で

はなく、そもそも夜間条件が付される車両を少なくすることではないでしょうか。夜間条件が付される基準を現状より緩和するほうがはるかに運送事業者の実益にかなうでしょう。

確かに新幹線などの超寸法貨物の輸送の際は、交通量が少ない夜間条件を付すべきです。しかし現状、夜間条件が付されている車両のなかには、交通の安全性の観点で考えても夜間条件が必要ではない車両は多いように感じられます。夜間条件が本当に必要な車両を厳選することを出発地として考えるべきでしょう。

こだわり
企業紹介

運送業者の DX や GX を実現する プラットフォーム

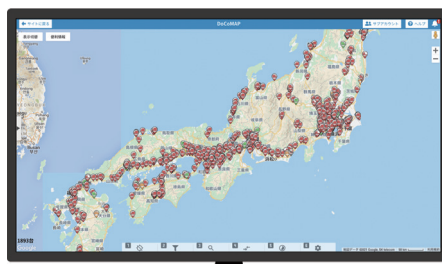
株式会社ドコマップジャパン

私は現在、大学院の卒業論文を執筆しています。そのなかで、物流業界のプラットフォームを構築している企業様へヒアリングを行っているのですが、この度、株式会社ドコマップジャパン様よりお話をうかがう機会を得ました。

同社が提供する「DoCoMAP」は、さくマガの読者の皆さまにとっても有益なサービスだと思いましたので、ご紹介させていただきます。

DoCoMAP とはどんなサービス?

DoCoMAP とは、GoogleMaps をプラットフォームに、車両に取り付けた GPS 端末の情報をリアルタイムに表示させることができる車両位置情報システムです。



株式会社ドコマップジャパン 会社概要

設立：2017 年 8 月

資本金：12,000,000 円

代表者：浦嶋一裕

本社：東京都港区海岸 1-4-22
SNビル 7 階

事業内容：DoCoMAP の開発・運営

従業員数：10 名

株主：フジホールディングス、
NTT ドコモ

DoCoMAP のサービスについて
詳しくはこちら
<https://www.docomap.jp/>



単に GoogleMaps 上に車両の位置を表示させるだけでなく、以下の機能を使用できます。

主な機能

- 走行軌跡の確認
- 複数車両の走行軌跡比較
- タイムマシン機能
(過去の走行状況の確認)
- 交通状況の表示
- 雨雲レーダー など

なぜ、いま利用者が増えている？

理由のひとつとして、どの運送業者でも簡単に導入できる点があげられます。通常、車両位置情報システムを導入するためには、各トラックに専用の GPS 端末を導入する必要があります。一方、DoCoMAP では、スマホやデジタコ、GPS 内蔵の通信型ドライブレコーダー、トラックに搭載されているテレマティクスなど、既にトラックに付けてある様々な GPS デバイスを活用することができるため、初期費用を低く抑えられます（もちろん、親会社である NTT ドコモの GPS 端末を貸し出すことも可能です）。

端末を貸し出したほうが、収益があがるのでは？

たしかに、「DoCoMAP を利用するためには、同社の専用端末を使用する」というルールにすれば貸出料が得られます。ただ同社は、業界の「働き方改革」をサポートすることも目的としています。IoT 機器の導入が進んでいない運送業者にも低価格でサービスを提供することで、



(出所：株式会社ドコマップジャパンフェイスブック：インタビュー中の佐久間)

2024 年問題などの「物流」の危機的状況を解決する手助けをしたいと考えているため、このような方法を取っています。

他社の車両位置情報システムとの違いは？

DoCoMAP では運送業者に対して新しい付加価値のあり方を提案しています。そのなかで特に新しい取組として、運送業務により発生する CO₂ の可視化があります。現在は、日野自動車と三菱ふそうの車両のみですが、車両からエンジン回転数、走行距離、燃費等の情報を取得することで、DoCoMAP 上で CO₂ の排出量をみるできるようになりました。

この CO₂ の可視化により荷主企業が温室効果ガス排出算定の国際基準である「温室効果ガス (GHG) プロトコル」の Scope3 に対応する際に役立ちます。

2025 年には、この Scope3 への対応が、プライム市場上場企業に対して義務化される予定であり、これにより、プライム市場上場企業は物



(出所：株式会社ドコマップジャパンフェイスブック：インタビュー中の浦嶋社長)

流を担う運送業者に対しても CO₂ の見える化を求める必要がでてきます。そのため、DoCoMAP によって CO₂ の可視化ができている運送業者はプライム市場上場企業から選ばれやすくなると考えられるのです。

佐久間の私見！

運送業者に車両位置情報の提供を行うサービスは決して目新しいものではありません。既存のデジタコ等でも可能であるためです。そのなかで、DoCoMAP が成功している要因として、導入や利用が簡単であることと、運送業務に付加価値を付けたことの 2 点が考えられます。また、DoCoMAP のユーザーの特徴として、幅広い運送業者が利用している（特定の車両・GPS 機器の導入企業に縛られない）ことがあげられます。

ここからは、私の推測ですが、DoCoMAP の今後のビジネス展開として、システム上に受発注機能が加えられるのではないかと予想しています。DoCoMAP は、既に多くの運送業者が活用しています。今後、荷主企業もシステムを活用することになれば、受発注に必要なプレイヤーが揃うことになります。

今後は、「車両位置情報プラットフォーム」から「ビジネスマッチングプラットフォーム」に進化することで、ユーザーの利便性が更に向上するのではないのでしょうか。今後の DoCoMAP の展開に目が離せません。

温室効果ガス (GHG) プロトコル

Scope1 事業者自らによる温室効果ガスの“直接排出量” (燃料の燃焼、工業プロセス)

Scope2 他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う“間接排出量”

Scope3 Scope1、Scope2 以外の
“その他の排出量”
(事業者の活動に関連する他社の排出)

2025年にプライム市場
上場企業には義務化予定