

第1回 スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた検討会

議事概要

1. 日時

平成30年10月11日（木） 10:00～12:00

2. 場所

中央合同庁舎第4号館1階 全省庁共用108会議室

3. 出席者

別紙出席者名簿のとおり

4. 議事概要

- (1) 議題1「スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた検討会について」、議題2「物流を取り巻く現状について」について事務局より説明を行い、また、議題3「各社の取組について」について、株式会社ホームロジスティクス・佐川急便株式会社・日本トレクス株式会社・株式会社パブコ・日本フルハーフ株式会社より説明があり、意見交換を行った。
- (2) 各構成員等からは、以下のような発言があった。

【緊締装置、ガイドの基準・コンテナのサイズ】

- 緊締装置は国際規格（20fコンテナ）に合わせるべき。
- 油圧式をガイドラインの対象とするかどうかは検討課題。
- 長さは検討が必要。資料7に記載のあるスワップボディコンテナの仕様は20年前のものなので、現在とは状況が異なる。
- 油圧式の場合、同規模のトラックと比べ、油圧装置等の重量がさらに増加するため、車両登録上の最大積載量がこの増加分減少してしまうという難点があった。この点もスワップボディコンテナが過去に普及しなかった理由のひとつ。
- 現在、国内4社で4軸フルエアサスのシャーシを提供している。資料5で提示されたストローク幅140ミリについては、ほとどのメーカーも対応している。ヨーロッパのシャーシは、日本のものよりストローク幅が大きいですが、全幅が少し広いため、エアスプリングのサイズも少し大きい。日本の場合、寸法を急に大きくすることはできない。
- スワップボディコンテナのシャーシ脱着自動化は、技術的には可能で、競争領域の範囲であり、ニーズに応じ対応するものとする。
- 手作業での手間が掛かると感じている。架装メーカーから、省力化のためのオプションの費用概算なども提示してもらいたい。

【段積みの可否・貨物鉄道への対応】

- 資料5に記載のあるスワップボディコンテナは、鉄道輸送、段積みには対応していない。鉄道で輸送するためには、JRの規格に対応しなければならない。また、段積みするためには、コンテナの強度が必要。スワップボディコンテナは、緊締装置の架装により重量が増すため、同規模のトラックに比べて積載量が落ちる。これに更なる架装を追加すると、ユーザーの要求する積載量を確保できない可能性がある。現状では、積載量とコンテナの外寸を最大限にするというコンセプトで製作しているが、いずれにせよ発注者側のニーズ次第。
- 資料5に記載のあるコンテナ積みアダプターは、大阪～福岡間の鉄道貨物輸送に利用しているJRコンテナを積んでいる。貨物鉄道のダイヤに遅れが生じ、協力通運会社による引取りができない場合、自社でコンテナを運送する用途で使用している。
- 資料7に記載のあるスワップボディコンテナは、鉄道荷役のために「グラップルアーム」という専用の荷役機器を製作したが、非常にコストのかかるものだった。
- スワップボディコンテナを鉄道貨物対応しても、現状、JRの輸送量に空きがほとんどない状況。
- ガイドライン策定に当たっては、全ての内容を網羅した仕様とすることは困難。まずは、トラック輸送に特化した検討を行い、意見のとりまとめを目指すべき。

【互換性の表示】

- 互換性の表示は必要。

【荷主と運送事業者の役割】

- 物損事故だけでなく、庫内作業等の際の人的補償への影響も考慮したコンテナ単体の保険を作っている。運送中は車両保険でカバーできるが、センター等での荷役中では車両保険は適用できないという問題。
- 中継輸送があまり普及していないが、スワップボディコンテナの導入により、中継輸送の促進が可能と考えている。この場合、責任関係を明確化するためにも、保険は必要。
- 荷役と運送の分離のなかで、荷主がコンテナを、運送事業者がシャーシを保有するといった、海上コンテナと同じ考え方を取り入れるべき。
- コンテナやパレットのように、スワップボディコンテナのリースやレンタルがあってもよい。様々な荷主が使えるということも理想形のひとつだと思うので、標準化の推進は必要だ。
- 荷主と運送事業者の役割などの責任分担の問題、何かあった場合の費用負担の問題は重要。

【バース側の注意点】

- 接地面が平坦でなければ活用できないということで、支持脚を伸縮させるなどで対応できないか。また、全自動で支持脚をセットできないか。さらに、夜間脱着時に視認が難しい点を改善できないか。
- 支持脚の省力化や夜間の視認性の対応は、技術的に改造は可能だが、自重とコストが増える。課題として認識しているが、ユーザーがどのニーズに重点を置いているかが重要。

○平坦部の対応については、足の先に錘をつけることや、自動化の提案をしている。

【海外事例の調査】

- 資料にヨーロッパでは30万台という数字があるが、これはヨーロッパにおけるトラック台数において、どの程度のシェアを占めているのか。また、スワップボディが日本ではあまり普及していない中、ヨーロッパで普及が進んでいるのは、日本とは商慣習が違っており、ヨーロッパでは車上渡しが標準モデルになっているためではないか。また、外国ではスワップボディコンテナのレンタルが存在するのか。海外事例の調査報告の中で説明してもらいたい。
- ヨーロッパの物流状況を見聞した際、通販の倉庫ではスワップボディコンテナが並んでおり、倉庫事業者側で積み下ろしをしており通常のトラックのほうが少ない印象。質問すると、ドライバーが作業をしている例はなかった。

【乗務員教育】

- ドライバーの熟練度合いにもよるが、技量に影響される。高度なドライバーを念頭にしたガイドラインは設定できない。どこに照準を合わせるか検討すべき。

以上

第1回スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けた検討会 出席者名簿

【構成員出席者】

○荷主関係

北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
J I L S 総合研究所 ロジスティクス環境推進センター長
大谷 明 株式会社ホームロジスティクス 営業本部輸送部マネジャー

○自動車運送関係

吉田 将一 公益社団法人全日本トラック協会 交通・環境部課長
(荻原構成員代理)
小森 庸史 佐川急便株式会社 輸送ネットワーク部路線課長兼配送課長
前田 修 富士運輸株式会社 成田支店長

○自動車製作関係

林 則光 一般社団法人日本自動車工業会 安全・環境技術委員会大型車部会長

○自動車架装関係

清水 正之 一般社団法人日本自動車車体工業会 技術部長
松田 昌万 日本トレクス株式会社 技術開発部トラック開発課専任技師
川本 学 日本フルハーフ株式会社 企画部シニアアドバイザー
小谷 和司 株式会社パプコ 標準ボディ開発部主任
村松 孝宣 S G モーターズ株式会社 購買部担当部長

○行政

百瀬 智史 経済産業省 商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室室長補佐
(伊奈構成員代理)
佐々木 博康 国土交通省 自動車局貨物課トラック事業適正化対策室長
(平嶋構成員代理)
山田 輝希 国土交通省 総合政策局物流政策課長
多田 浩人 国土交通省 大臣官房参事官(物流産業)
野口 透良 国土交通省 総合政策局物流政策課企画室長

【オブザーバー出席者】

○荷主関係

野元 美希 株式会社ホームロジスティクス 物流センター運営部マネジャー
松本 光昭 株式会社ホームロジスティクス 技術開発マネジャー

○自動車運送関係

高橋 啓 日本通運株式会社 ロジスティクスエンジニアリング戦略室長
佐藤 武志 日本通運株式会社 ロジスティクスエンジニアリング戦略室次長
佐野 光洋 西濃運輸株式会社 運行部運行課課長

古井 学	名鉄運輸株式会社 業務部次長
長原 永壽	福山通運株式会社 取締役専務執行役員
加地 慎二	ヤマト運輸株式会社 ネットワーク事業開発部幹線ネットワーク事業開発課課長
阿部 航仁	日本貨物鉄道株式会社 コンテナ品質管理部グループリーダー
桜井 健太	公益社団法人全日本トラック協会 輸送事業部

○自動車架装関係

浮乗 英之	日本トレクス株式会社 営業推進部業務課調査役
井澤 雅史	日本トレクス株式会社 設計部設計業務課長
小沢 達也	日本フルハーフ株式会社 営業推進部主査
石部 久康	S Gモータース株式会社 代表取締役社長
黒澤 成志	S Gモータース株式会社 経営企画部長
内山 裕二	株式会社浜名ワークス 技術部トラックグループ次長
山田 直樹	山田車体工業株式会社 製造部技術課長
深沢 孝志	株式会社トランテックス 企画部商品企画グループ課長級
高橋 稔夫	株式会社パプコ 商品戦略部主任
池上 慎也	新明和工業株式会社 佐野工場設計部開発グループ長
足立 大志	極東開発工業株式会社 技術部設計課長

○行政

田中 輝征	環境省 地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室室長補佐
-------	-------------------------------