

## 第3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31年2月1日（金）10:00～11:30

#### 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の利活用促進に向けたガイドライン（素案）」について、事務局より説明があり、意見交換を行った。
- (2) 議題2「スワップボディコンテナ車両の普及促進に向けて」について、事務局より説明があり、意見交換を行った。
- (3) 各構成員等からは、以下のような発言があった。

##### 【資料1『1. スワップボディコンテナ車両とは』】

- 「(エ) バースの注意点」について、バース高とコンテナ高に段差が出る可能性があることを明記すべき。また、空コンテナの保管場所の確保についても注意点として明記すべき。
- 「(ウ) 運用①拠点間輸送」の本文及び「図1-3 拠点間輸送の活用イメージ」について、「現状」のイメージ図で示されている運行形態では、実態として運行することができていない。スワップボディコンテナ車両を導入することで荷役時間が短縮され、CセンターからAセンターの運行が可能となり、回転効率が向上することが分かるよう修正すべき。
- 「(エ) バースの注意点」について、接着幅2.5m以上であることや水平であることが必須のように読める。ウイングタイプや平ボディタイプのスワップボディコンテナ車両を活用すれば、対応可能となる場合がある旨を明記すべき。

##### 【資料1『2. ガイドラインの位置づけ』】

- 荷役分離を考える際、物流現場では検品業務についても検討すべき業務内容だが、このガイドラインには検品の記述がない。日本の商慣行の見直し、つまり「軒下渡し」を欧州のような「車上渡し」に変えていかないと、所有権移転に係る責任関係の分離が進まず、スワップボディコンテナ車両の前提条件としての「荷役分離」を進めることが難しい。
- 「(ウ) 効果①荷役作業の効率化を通じたトータル物流コストの削減」について、「トータルの物

- 流コスト削減」という表現に違和感を覚える。つまり、支払われるべきコストが今まで支払われていなかったため、削減できるといっても結局荷主にとっては荷役作業を行う分のコストが増えていることがある。コストを前面に出すと特に発着荷主の間では協調しにくくなるため、環境負荷軽減などより高次の社会的な課題を解決するための目標として位置付けたほうが良い。
- ⇒[事務局]荷主の参加を促すためにも全体のコストが削減されるということについては言及したいと考えており、ご指摘を踏まえ表現振りを検討したい。
- 「(ウ) 効果③けん引免許等を不要としながら、トレーラー並みの運行効率の確保」について、本文と図2-4の関連性が希薄であり、小見出しと内容の関連性も分かりづらいため、より詳細な記載をしたほうがよい。

#### 【資料1『4. スワップボディコンテナ車両導入検討フロー』】

- 荷主は、発荷主と着荷主に分けたほうがわかりやすい。荷主と運送事業者の協議の前に、荷主間の調整が必要。
- 「(ウ) 導入に向けた準備」について、荷主がコンテナを購入し、運送事業者がキャリアを購入する前提となっているが、コンテナを荷主と運送事業者のどちらが所有するかは重要なポイント。「(イ) 物流計画の作成」で、進めている運行形態等に応じてお互いに取り決める必要がある旨を記載したほうが良い。
- 積込の際、固縛方法の取り決めが必要と考えられるため、記載したほうが良い。

#### 【資料1『5. 今後の普及に向けて』・資料2『スワップボディコンテナ車両の普及促進に向けて』】

- 「(ア) 多様なニーズに対する対応●コンテナサイズ」について、ウイングタイプや、平ボディタイプもあることを明記したほうが良い。
- CO<sub>2</sub>削減効果を考えれば、トラックだけでなく鉄道輸送なども考えるべき。
- 中継輸送を支援するための行政によるインフラ整備についても盛り込むべき。
- コンテナのメンテナンス費用も考える必要があるのではないか。
- スワップボディコンテナ車両を使用するためのハード・ソフト両面での“環境整備”について記載すべき。

#### 【全体】

- 今回のガイドラインはエアサス方式に特化しているが、油圧方式やエアバック方式などもあるので、記載を検討すべき。路面状況に応じ、傾斜地でも脱着できる利点がある。
- メーカーの生産計画に活用したいので、荷主と運送事業者のニーズ調査は実施してもらいたい。
- 中継輸送拠点の環境整備のため、国土交通省の道路局に対して、スワップボディコンテナ車両を周知してもらいたい。
- コネクタエリア浜松で中継輸送の運用が始まるが、中継輸送拠点に向かうために高速道路を降りなければいけないため、深夜割引が圧縮され、高速料金が割高になってしまうデメリットがある。中継輸送でスワップボディコンテナ車両を活用する際の割引措置を実施してもらいたい。

以上

## 第3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  
松本 光昭 株式会社ホームロジスティクス 業務システム室技術開発マネジャー  
(大谷構成員代理)

## ○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)  
平嶋 隆司 国土交通省 自動車局貨物課長  
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

山口 裕人 花王株式会社 S C M 部門ロジスティクスセンター  
西村 泰輝 株式会社ホームロジスティクス 業務システム室

## ○自動車運送関係

秋山 正樹 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顧問  
佐野 光洋 西濃運輸株式会社 運行部運行課長  
積田 昌久 名鉄運輸株式会社 東京支社部長

長原 永壽	福山通運株式会社 取締役専務執行役員
中村 俊幸	淡路共正陸運株式会社 千葉営業所所長
岡安 文夫	株式会社エーライン本社営業所所長
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

中川 友市	日本トレクス株式会社 執行役員生産本部副本部長兼開発部長
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
黒澤 成志	S Gモータース株式会社 経営企画部長
岸本 友介	日通商事株式会社整備製作部設計課係長
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
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

○その他

阿部 敏弘	一般社団法人日本自動車リース協会連合会 副事務局長
-------	---------------------------