

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 議事録

1. 日時
平成31年2月1日（金曜）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. 議事録

○事務局（東専門官）

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第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」を開催させていただきます。

本日はご多用のところ、お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。

私は国土交通省物流政策課の東と申します。よろしく願いいたします。

本検討会は非公開とさせていただきますので、カメラ撮影が終了いたしましたら、報道関係の皆様はご退室いただきますよう、お願いいたします。報道関係の皆様カメラ撮影いただいている間、資料の確認をさせていただきます。報道関係の皆様はこの間に、カメラ撮影をお願いいたします。

本日の資料は、上から

- ・議事次第
- ・構成員名簿
- ・配席図
- ・資料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）」。
- ・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」
- ・参考資料1「検討項目及びガイドラインのイメージ」（第1回検討会資料）
- ・参考資料2「オブザーバー名簿」

です。不足等がございましたら、ご連絡ください。

報道関係の皆様、カメラ撮影はよろしいでしょうか。

それでは、議事に入りますので、報道関係の皆様におかれましては、ご退室ください。

○事務局（東専門官）

それでは、議事に入ります。

議事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」、まず、事務局よりご説明申し上げます。

○事務局（上中係長）

事務局の物流政策課の上中でございます。よろしくお願いいたします。

資料1をご覧ください。本日、「スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けたガイドライン【素案】」という形で、こちらを事務局から提示させていただいております。

こちら、タイトルを「スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けたガイドライン」としております。

下のクレジットでございますが、「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」としており、この検討会は皆様のご知見を集積してつくらせていただいているということで、クレジットはこの検討会名とさせていただきたいと考えております。

めくっていただきまして「はじめに」というところです。

こちら、まず少子高齢化が進んでいるということで人手不足に今後拍車がかかってくる、そういった中で、物流に係る現状として、複雑なニーズの多様化、そういったところでまさに「物流危機」が叫ばれているというところを前段で述べさせていただいて、物流の「ムダ・ムラ・ムリ」を改善して物流生産性の向上と働き方改革をともに進めていく、ということでスワップボディコンテナ車両に注目して進めていきたいというようなことを書かせていただいております。最後は（荷主と運送事業者が）ウイン・ウインの関係となる取組ということもあわせて記載しております。

2ページに移っていただきまして目次をご覧ください。こちらで骨子、どういった構成になっているかというのを簡単に説明させていただきたいと思っております。

まず1として「スワップボディコンテナ車両とは」。スワップボディコンテナ車両とは何ぞや、という皆様、このガイドラインを手取る方はそういった方々が多いということで、スワップボディコンテナ車両の説明をさせていただきます。その中には概要と脱着方法、運用方法、デメリットといいますか、必ず注意しなければいけないところでバースの注意点というところを書かせていただきました。

2番目に「ガイドラインの位置づけ」ということで、このガイドラインをどういったように使っていただくことがよいのかということで、総論、背景、効果。また、あといろいろなプレーヤーの方々がいらっしゃいますので、このプレーヤーの方々がどういった観点でこのガイドラインを見ていただくかというポイントがございます。

3番目のところ、具体的なガイドラインの内容に入っておりますが、「相互利用を可能とする標準的な仕様」。こちらはハード面、第2回の検討会で議論させていただいた内

容でございます。こちらはそれぞれ、第2回に検討させていただいた内容を(ア)～(ケ)までまとめさせていただいております。

4番目のところがソフト面におけるガイドラインの内容になっておりますが、「スワップボディコンテナ車両導入検討フロー」というようにさせていただいております。こちら、まず課題の洗い出しを行い物流計画を作成し、導入に向けた準備というような形でまとめさせていただいております。

5番のところが「今後の普及について」ということで今後の課題、こういうような可能性があると課題について取り組んでいくというところ、検討会で出た内容を具体的にまとめさせていただいているというところでございます。

最後に「おわりに」というところです。

それでは、長い内容になっておりますので、要点をかいつまんで本文を説明させていただければと思います。

まず「1. スワップボディコンテナ車両とは」というところで、概要でございます。

一般的なトラックと何が違うのかということで、キャリアとコンテナを特殊な荷役機器を必要とせずにキャリアの標準装備である、今回、エアサスペンションの話で基本的に進めさせていただいておりますので、エアサスにより、自ら分離することができるというような車両ということで、それによって分離中はキャリアと別のコンテナを輸送することで稼働率を大幅に向上させることができ無駄な待機時間の削減ができる。さらに、物流センター側においては、キャリアの到着前に荷役作業をするということで柔軟な人員配置など効率的な物流センター運用を実現することができるということを書かせていただいております。

右側の脱着方法でございます。簡単な絵でございますが、切り離してのところを図表で作成しております。

めくっていただきまして5ページ目、運用方法としまして2つの例を挙げさせていただいております。

まず①拠点間輸送という形で、今、複数のセンターのところを運行するという際に基本的な使い方として、その荷役時間と脱着時間を比べたような図をつくらせていただきました。図1-3でございますが、拠点間輸送をすることによってドライバーの大幅な労働時間の削減が達成できるというようなイメージです。②の中継輸送というところで、スワップボディコンテナ車両を導入することにより効率的に中継輸送ができるというところを述べさせていただいております。このパターンAのトレーラー・トラクター方式と似たような内容になるということですが、けん引免許の必要がないということと、コンテナ自体の車両登録が不要というところで、トレーラー・トラクター方式と比較して優位性があるということを述べさせていただいております。

めくっていただきまして、バースの注意点でございます。(冒頭に)デメリットというように述べさせていただきましたが、こちらは必ず気をつけなければいけない点というこ

とで本項に入れております。こらち、25メートル以上がバースの接着面から接着幅として必要だということと、平たんである必要性を述べさせていただいております。勾配が脱着に与える影響として、トレクスさんの（第1回）検討会の資料を使わせていただいております。図1-8です。

続きまして、9ページ、「2. ガイドラインの位置づけ」でございます。

総論のところですが、今回のガイドラインをなぜ作るのかということで、スワップボディコンテナ車両の相互利用を可能とするキャリアとコンテナの標準的な仕様、また、使うときに効率的な管理、運用方法ということを示すことを目的としております。

こちらのガイドラインについては、法律やその他何か規制や制約で縛るというものではないということの注意点として挙げさせていただいているのと、あと検討会の中でもございましたが、今回は複合輸送に基本的には対応しておりませんので、トラック輸送のみに対応しているということもここで書かせていただいております。

(イ)の背景でございます。こちらは背景として第1回の検討会で過去の取組についてもご紹介いただきましたが、今回、改めてガイドラインを作ると至った経緯ということで、過去の取組から、今、なぜこういったことを進めるのかということを書かせていただいております。過去の課題として①、②、③、④を挙げさせていただき、ここから今回、ガイドラインを作成することによって標準的な仕様を示して全国的な普及を図るということを書かせていただいております。

(ウ)の効果でございます。効果としてスワップボディコンテナ車両がこういったように皆様に資するののかということと①、②、③、④、⑤というところで、こちらはユーザー目線として荷主企業と運送事業者がどのような効果があるのかということとを具体的に挙げさせていただいております。

まず①ですが、荷役作業の効率化を通じたトータル物流コストの削減ということを書かせていただいております。こちらはホームロジさんから荷主の立場でということと検討会第1回、第2回でいろいろな取組をご紹介いただいた、そちらをまず述べさせていただいております。

スワップボディコンテナ車両を導入することによって、荷主はその人員を自分で確保しなければいけないということで、それは人件費の増加やそういったコストが増えるのではないかと思われるという方がいらっしゃると思いますが、そういった面も含めてトータル物流コストが下がるということとを述べさせていただきたいと考えております。

具体的には図2-1で、積み込み時間が今まで2時間から3.5時間かかっていたところが、スキルの向上によって1.5時間から2時間になっております。

下の図2-2のところでございますが、こちらにもホームロジさんの資料でございますが、10t車と比較して、作業時間が圧縮されているというところと。また、スワップバースのセンター内部の動線が効率化されているという面も示しております。

めくっていただきまして、②です。スワップボディコンテナ車両は荷役分離を基本とし

ておりますので、ドライバーが運転により集中できることによって輸送品質の向上や輸送の安全が確保されることに加え、ドライバーが荷役作業を行わないため、女性ドライバーの活躍の幅が広がるということをここで述べさせていただきたいと考えております。

③ですが、けん引免許を不要としておりながらトレーラー並みの運行効率を確保できるところに非常に優位性があるのではないかとこのところを述べさせていただいております。

④です。こちら、中継輸送による日帰り勤務の実現でございます。図2-6をご覧ください。実施前、関西、関東、1泊2日を運行していた運行体系を、例えば静岡県の中継基地でスワップボディコンテナだけを交換するというのをすれば、関東、関西も日帰り勤務ができるということで、ドライバーの勤務待遇や条件に非常に資する取組ということを示したいと思っております。

⑤です。こちらは第1回の検討会で事務局のほうから出させていただきました標準約款の改正の動きでございますが、標準約款の改正を平成29年度に行いまして、今後、待機時間料や積み込み料といったところはしっかりと料金に明記するというので進められています。こういった取組動きが進んできている中、今後さらに進めていくためにも、スワップボディコンテナ車両を活用していくべきではないかということを書かせていただいております。

具体的には荷役分離による運送業務と荷役作業の分離、これによってコストがしっかりと見える化されると考えております。特に荷主において、今まで荷役作業については運賃に含まれていたり、運送事業者が吸収していたりしていたところを、分離されたことによって自分のコストとしてしっかりと考えていかなければいけない。それを考えることで実際にコストについての見える化がしっかりと効率化していかなければいけないというような流れの契機になればと考えております。

(エ) のところですが、業態別のガイドラインの活用ポイントというところで、具体的にそれぞれの皆様の立場から、このガイドラインをどういうように見ていただければいいのかなというところを述べさせていただいております。

①荷主においては物流生産性の向上、運送事業者とのパートナーシップの強化というところで、先ほどの効果で述べさせていただきました①や⑤のところを重点的に見ていただきながら考えていただきたいと思いますと考えているところです。

②運送事業者においては、もちろん、働き方改革というところがまず来ると思います。働き方改革というところで、荷役分離により待機時間が削減され、業務時間が圧縮される、さらに、荷役分離によって運び方改革ということも言えるのではないかと考えております。

③自動車製作事業者としては、自動車製作の参考にということで、今回の標準的な仕様の中にエアサスのストローク幅を設けさせていただいております。今後、これは基本的には10t車サイズを基本としておりますが、ヨーロッパではやっているような中型車サイズの話になってくると、そういった中型車サイズだと十分なストローク幅を持ったフルエアサスの車が今はないというように伺っておりますので、そういったところの動きを見てい

ただくことに資するのではないかと考えております。

④架装事業者としては、商品開発の手引きとして、市場拡大のPRにも使っていただけるのではないかと考えております。これからご説明する標準仕様のところで、今後の自動車架装の参考にしていただくというのがまず第一でございます。これによって、いろいろな事業者が生産に取り組みれるということを非常に期待しているというところでございます。また、相互利用を可能とするということは、大前提としておりますので、そういったところで取組の広がりを期待しているところです。

⑤のその他ですが、今回の検討会にあたって、さまざまな意見をいただいた中で、例えば損害保険の話や、あとはコンテナを導入していく所有のお話で自動車のリースもあるのではないかとのご意見もいただきました。例えば、トラックを買う際にリースは基本的にあると思いますが、スワップにも利用できるのではないかとということも含めて、いろいろな面からこのガイドラインを活用していただき、取組の広がりを考えていきたいと思っております。

15ページです。「3. 相互利用を可能とする標準的な仕様」というところがございます。こちら、第2回の検討会の中で説明させていただきました内容になります。図のほうはそれぞれの部品がどういったものかというのをよりわかるといいかなというところで、トレクスさんにご協力いただきながら、こちらの図のほうを分割して作らせていただきました。

内容には、第2回で説明した内容とほぼ一緒ですので割愛をさせていただきたいと思っておりますが、変わっているところだけ簡単にご説明させていただきます。

(ク)の車体能力(諸元)ですが、自工会と車工会から意見をいただきまして、ここの2パラ目のところの「キャリア上面地上高が全長に渡って」というところを追加させていただいて「地上高が最下位955mm以下、最上位1075mm以上(エアサスのストローク幅は120mm以上)を満足することとします」というように変更しております。何が変わったかというところ、「全長に渡って」というのと「満足する」というのを追加させていただいております。

あと(ケ)のところですが、車工会で作られている脱着装置付きコンテナ自動車の資料について、強度要件については車工会様の資料を参考にと書いていたのですが、強度要件は標準的な仕様には影響しないということで、こちらは削除させていただいております。

20ページに移らせていただきます。「4. スワップボディコンテナ車両導入検討フロー」ということで、検討フローという形でソフト面のガイドラインというように考えております。

図4を見ていただければと思います。検討フローの本文の構成としましては、左の(ア)(イ)(ウ)(エ)の順で、(ア)課題の洗い出し、(イ)物流計画の作成、(ウ)導入に向けた準備、(エ)導入後のPDCA、と分けさせていただきまして、それぞれ、荷主と運送事業者がどういったように考えてそれぞれ協力してやっていくのかというところをまとめさせていただきました。

まず上から検討開始ということで、荷主、運送事業者、それぞれ自分で抱えてらっしゃ

る課題を洗い出し、打ち合わせを実施してお互いで共有するという重要性を重要視させていただきます。

そこで出た課題について、このガイドラインを参考にスワップボディコンテナ車両がいいのではないかとということになりましたら、このガイドラインを参考にそれぞれ導入可否について考えていただいて、導入について具体的に進めてみようかということをもまず「(ア) 課題の洗い出し」で決めていただく。

次に、実現可能性の検証ということで「(イ) 計画の作成」に移りまして、荷主においてはセンターがちゃんとスワップに対応できるのかバース能力を把握することや荷役分離によって人員の積み込みができるのかということを確認していただく。運送事業者においては、運行計画を見直して、今、荷役を運送事業者が担っている場合は、その荷役作業を荷主がやるにはどうしたらいいのかということを検討していただく。

それぞれが具体的に導入するということになりましたら、車両の仕様や納期を確認したり、あとは荷役分離をするということで保険など責任関係の切り分けを検討していただく。また、具体的にはどういった運賃料金になるのかということも整理していただくということが必要になるかなと思います。

こういったところが整理されて、スワップボディコンテナ車両の導入決定というようになりまして、では、具体的に進めていくのかということところで「(ウ) 導入に向けた準備」に移るというところですが、(ウ)に移ったら、具体的にどういったところをしていくのかということ、コンテナを購入したり、荷役スキルを教育したり、あとはバース計画、バースの能力を把握したときに段差があったときにはジグ等を整備していただく。運送事業者においては、キャリアを購入されて、脱着教育をされる。あとは先ほどの荷役スキルを荷主に引き継ぎをするというようなことが考えられるかと思っております。

実際に運用が開始されて「(エ) 導入後のPDCA」に移るということで、導入後も引き続き荷主と運送事業者が一体となって取組を進めていかなければならないと考えておりますので、引き続き情報共有を継続しながら改善の取組をPDCAで回していくのかなと考えております。

今、ざっと述べさせていただいた内容を21ページ、22ページのところに具体的にもう少しこういった取組をしたほうがいいのではないかとということも含めて事務局のほうで挙げさせていただいているのですが、こちらは事務局でいろいろお話を聞いたりしただけの、机上の文案で作成しておりますので、実際に運行を取り組まれている皆様からの具体的な意見を頂戴できれば非常にうれしく思っております。

23ページに移らせていただきまして、「5. 今後の普及に向けて」です。

(ア) の多様なニーズに対する対応ということところです。まず、「・コンテナサイズ」、こちらは今回、10tトラックのサイズだけの標準仕様となっておりますが、ヨーロッパのスワップボディコンテナ車両は中型車が規格化をされておりますので、我が国においても中型車の可能性、今後、中型車に限らずですが、ほかのいろいろなサイズにおいても取組

が進めばさらにいいのではないかということ述べさせていただいている。

「・段積み」です。第2回でホームロジさんから資料をいただきましたが、スワップボディコンテナ車両の保管スペースというのが一定の課題になると考えております。海上コンテナであれば段積みは基本的にできるものですが、スワップボディコンテナは今もできない。ヨーロッパの規格においてもできない規格になっております。その理由としては、段積みするためにはそれなりの強度をコンテナに持たせなければいけませんので、強度を持たせればその分だけコンテナの重量が重くなってしまい、ひいては積載量が落ちてしまうということだと思いますが、それを差し引いても段積みのニーズがあるのであれば我が国、狭い国土でもございますし、そういったことがあってもいいのではないかとということで、ここに書かせていただいております。

「・多様な輸送モードへの対応」です。鉄道貨車に載せられるかどうかといいますと、コンテナ自体は今、私有コンテナとしてJR貨物に載せることではできない仕様になっております。ただ、トレクスさんと佐川さんから紹介のありましたコンテナ積みアダプターの取組を参考に、31 f コンテナや背高コンテナだと特車許可が必要になってしまう面はありますが、対応できるやり方もあると伺っております。また、海上も内航船をトレーラー・トラクターと同じように使うということができれば、そういったことも今後考えられるのではないかとということで、多様な輸送モードに今後対応していくということが取組の広がりが必要ではないかと考えているところでございます。

最後、「・冷蔵・冷凍対応」ということで、こちら第2回で議論のあったところです。海外事例の紹介の中でトレクスさんから冷蔵対応されたスワップボディコンテナという絵を出させていただいております。冷蔵・冷凍分野においては、皆様ご存じのとおり、手積みや非パレット輸送が多いということで、こういった分野に非常に資する取組ではないかということで、スワップボディコンテナ車両の導入効果は高いと考えております。こちらもヨーロッパの例を参考にしながら取組を進めるということがいいのではないかと考えております。

「(イ) 相互利用を可能とするピクトグラムの表示」ですが、こちら第2回で車工会からご紹介のございました脱着装置付きコンテナ自動車の互換性のピクトグラムを図5-5でご紹介させていただいております。今後、こういったものがあれば相互利用をよりやり易く、安全にできるのではないかとということで、ぜひ車工会で検討を進めていただきたいということです。

最後、25ページ「おわりに」というところで、この検討会の流れ、今後の取組の期待というところを書かせていただいております。

あと、事前に照会させていただきました資料の中には、この後に参考資料をつけさせていただいておりました。「用語集」、「事例集」、「業務指導マニュアル」、「海外事例の紹介」という4つですが、内容として事務局としてつくるのがなかなか難しい資料で、とはいえ、あったほうが良い資料とは考えておりますので、今後、皆様のご協力をいただ

きながら作っていきたいと考えております。その点もご議論いただければと考えております。

事務局の説明は以上です。

○事務局（東専門官）

それでは、ただいまご説明をいたしましたガイドラインの素案について、質疑、意見交換を行いたいと思います。質疑、意見交換の進め方ですけれども、2ページに記載している目次の数字の書いている項目ごと、具体的には「1. スワップボディコンテナ車両とは」「2. ガイドラインの位置づけ」「3. 相互利用を可能とする標準的な仕様」「4. スワップボディコンテナ車両導入検討フロー」「5. 今後の普及に向けて」。その5の中で先ほど上中からご説明申し上げた参考資料についても含めて、項目を区切って質疑、意見交換をできればと考えてます。

また、本日、多数のオブザーバーの方にもご出席をいただいておりますので、せっかくですので幅広いご意見をいただければと思っております。オブザーバーの皆様におかれましてもご意見ございましたら、積極的にご発言いただければと考えています。

それでは、最初の「1. スワップボディコンテナ車両とは」というところについて、意見交換させていただきます。発言される方は挙手をお願いいたします。

今回、拠点間輸送と中継輸送ということで2つ挙げさせてはいますが、他の運用方法もあるなどございましたら、ぜひお願いできればと思っております。

○ホームロジ松本（オブザーバー）

本日、構成員である大谷が事情で欠席になりまして代理で参加させていただいております。

非常にきれいにまとめていただいて、わかりやすいなと思っております。追加で検討していただければと考えてはいますが、7ページ、(エ)の注意点のところでは基本的にはここはデメリットというか、導入後にここをきちんと検討しておかないと運用に多分支障が出る部分になるかと思っておりますので、バース高と荷高に差が出る可能性があるというところを明記していただいたほうがいいのではないかとということと、バースの注意点と言うかどうかはあれですけれども、やはり空コンテナのスペース、保管場所を検討しておく必要があるという2点です。きちんとご認識いただいた上で検討していただいたほうがよろしいかと存じます。

○前田構成員

5ページ目の拠点間輸送についての図ですが、現状、荷役が2時間、Bセンターに行ったときに荷役が2時間、Cセンターで荷役が2時間というのはどういう時間軸なのかなというのが、Aセンターで積んだのが2時間であれば下ろすのもまた2時間かかります。また、BからCに行くときに積むのが2時間かかって、Cで下ろすのが2時間かかるのであ

れば、ここはあと2時間足されるような状況になりますので、現状でいくと最後のCからAに今、戻れていないのが現状です。ですので、スワップにすることによって回転効率も上がるというような位置づけをとっていただいたほうがより明確にわかるので、回転効率が上がって輸送時間も短くなるというように捉えていただいたほうがいいのかなと思います。

あと先ほどホームロジスティクスさんのほうからご指摘がありましたバースの注意点というところ、これはあくまでもホームに着けてというようなご提案になっていると思うのですが、このスワップボディコンテナの利点、別にバースにつけなくてもコンテナがウイングタイプ、平ボディタイプというのがありますので、別にバースとこだわらず平らなところで25メートル直線であれば良い、どうしてもバースでないとだめなのかというように思われてしまいますので、そこも付け加えていただければと思います。

○山田構成員

今、前田さんがおっしゃったお話の運用のところで言うと、要は現状でそもそも回転できていないという見せ方をしたほうが、より現実に即しているし、メリットがわかりやすいのではないかというご指摘ですか。

○前田構成員

そうですね。実際、回転できていないので。

○山田構成員

現状で言うと、数字が合っているかどうかは、回転するたびにすごい時間をかけているよということにはなっているのですけれども、そもそも回せていないというご事情がある面、それを見せたほうがより問題がはっきりするというご指摘ですね。ありがとうございます。

○事務局（東専門官）

続きまして、次が項目の2ということで「ガイドラインの位置づけ」について、移らせていただければと思います。

先ほど効果というところでいただきましたけれども、こちらは(ウ)で効果であったり、(エ)で活用ポイントなどを入れてございますが、我々、事務局といたしましては、こちらのガイドラインについては幅広い方にご参考にしていただければと考えてございまして、それに当たって、やはり効果だとか活用ポイントだとかというところを充実させることがいろいろな方にご参考いただけるかと思っておりますので、ぜひこちらの効果だとか活用のポイントについて、もっとこういう観点があるだとか、もっとここをこういうように具体化したほうがいいだとかというご意見がございましたら、ぜひいただければと思っております。

○北條構成員

短期間でよくこれだけのものをつくったなという、そこは大変評価させていただきたいと思います。

先ほどの拠点間輸送かどうかという運用のところとも関係してくるのですが、物流を分類するときに領域という概念がある。B to Bだと調達、生産、販売というように3つに分類されるのですが、調達には所有権の移転があるわけですね。それから、販売にも所有権の移転がある。例えばトヨタ自動車がブリヂストンからタイヤを買うというのは調達物流で、物が動くかわりに所有権が移転してお金が動く。トヨタはちょっとあれですが、例えば味の素がつくった商品をイトーヨーカドーに売ると、それが販売物流になって売上げが立つ。このガイドラインの中に残念ながら1回も出てこないのですが、所有権が移転する物流では荷役とともに「検品」という作業があり、スワップボディを普及させようするとこれが課題になるのです。

何でもとも日本でもスワップボディが流行らなかったのかといったときに、9ページの背景のところ①～④のハードウェアに関する話はあるのですが、商慣行に関する背景が書かれていない。これは第1回検討会の際にヨーロッパはどうですかということ質問させていただいたと思うのですが、スワップボディの普及のしやすさは車上渡しか軒下渡しかによって全然違ってくると思う。車上渡しであればドライバーは届けるだけ、荷物を置いたら帰ります、荷役はしませんということになるのですが、所有権が移転する物流になると一般的には検品という作業がある。検品されて届けられたものがちゃんと着荷主が頼んだアイテムと数量と合っていないとドライバーはそのままでは帰れないというのが普通なので、このような事象をどのように表現するのかというのがとても大事。

だから、そういう意味から言うと、まず日本の物流でスワップボディコンテナ車両が使えるということになると、先ほど言った物流の3領域の中で言うと生産物流。所有権の移転がない物流であれば、検品はまあいいでしょうということも考えられるので、この領域であればできるかも知れない。ガイドラインを多くの人に読んでいただくということになると、どういう領域で使えるのかというのは、荷主はやはり物理的なハードウェアの話もさることながら、商流はどうなっていますかというのをすごく大事にすると思うので、その辺りはぜひとも増補していただきたいなというのが一つです。

それと、効果のところ、幾つか効果指標のような形でKPI、KGIみたいなものが出ているのですが、こういうように発着荷主が連携して取り組むときに余りコストというように言わないほうがいいな、というのは私がこのところ、非常に強くJILSの会議を通して思うことです。

ここにも例えば13ページで見ると「トータルの物流コストを削減することができる可能性がある」というくだりが下から2行目にあるのですが、当然トータルは下がるかもしれないが、でも、うちは上がるでしょうという話になるのです。なので、できるだけ

コストの話というのは避けたほうがいいかな。そのかわり、やはり何のためにスワップボディコンテナ車両を入れるのかなというときに、日本の今、物流がもう持続可能ではなくなくなってしまっているだとか、生産性が他の先進各国と比べて低いということがあるので、そのような指標を出したほうがいいかなと思います。

今週の日曜日か、朝日新聞を見ていたら、日本が京都議定書以降、環境はどうなったのか、GDPがどうなったのかという数字が出ていたのですが、すごく悪いのです。CO₂を1トン出しながらどれくらいGDPを稼いでいますかという指標の変化率とGDPの成長率との関係を見ると、悲しいかな、OECDの中でも最下位になっていて、そういう意味で言うと、やはり環境という側面、スワップボディコンテナ車両とCO₂の関係というのはどうやって説明するのは難しいのですが、社会的な指標として生産性だとか環境といったより上位の社会的課題を指標として、それを実現するためにスワップボディを手段として使いましょうというストーリーがないと、話がまとまりにくいのではないかが気になります。

あとスワップボディが使える範囲というのが、例えば1週間に1便しか出せないような、A社だけしかないということになると、先ほど置き場所の話が出てきましたけれども、費用対効果がすごく悪い。スワップボディはやはり回転させることが大事なので、やはりリアルに現実の運用を見つめた上で、ここだったら使えるかもしれないということと、あと合意を形成するためにはより上位の目標、KGI（キーゴールインジケータ）を目指しませんかという、そういう2つの記述がとても大事ではないかなというように感想を持ちました。

以上です。

○事務局（東専門官）

ありがとうございます。

CO₂の関係については我々のほうでも検討させていただければと思います。

○山田構成員

事務局からたびたび恐縮ですが、今、北條さんがおっしゃった話で言うと、ただ、トータルコストが減るのであれば、要はそれを分け合うことは多分できるのかなと思っていて、結局、全体でコストが減るから入れるということもやはり明確に言うとおかないと、やはり荷主側の抵抗感というのが名目上の作業が増えたりするところで結構あるのかな。もし、仮に北條さんがコストの話を言うと自分のほうが増えるよねというところがあるのであれば、ガイドラインでそこまで言うのかわかりませんが、効果を荷主と運送事業者で共有することでと言うかどうかというのがありますが、やはりそのあたりはどうしても要るかなと思います。

私の個人的な経験で言いますと、かつて鉄道とかを念頭にスワップボディコンテナを入れたときは、やや環境とかモーダルシフトとか、そちらのほうを訴え過ぎてなかなか現実

の事業者や荷主に響かなかったというところもあるので、そこは多分両方を出していかなければいけないかなと。政策で言うと、高次の全体の労働力不足対策、働き方改革というような話もしつつ、特に現実の荷主の側の状況に立ってみると卑近なほうでも実際にメリットはあるのですというところは見せる必要はあるかなというようには思っています。

そういう意味で言うと、コストという見せ方ではなくて実際の作業のところとか、要は入れて、一見、分担領域は増えるのだけれども、効率的にできるから、そちら自体の負担も減るのだよという、そちらのほうでもっと見せるということなのかもしれないですが、それはそれでほかの方も含めて、やはりそれはよくないということであれば、そちらのコスト面のほうもコスト面のほうで見せたほうがいいかなと、印象として持っております。

あとは、そこは見せ方といいますか、物流事業者のコストが減りますということが前面に出過ぎたように見えると、それは単にメーカーなり流通なり倉庫なり、そういった荷主側のほうに負担を転嫁するだけだと見られてしまうので、そうではないということも十分配慮しつつ、何らかの形でやはり全体としてメリットがあるのですよと、要は単純に費用負担を荷主のほうに持ってもらおうというための手段ではないのですよということはお見せたいなと思っております。

○北條構成員

そうすると、コストと言ったときに二通り、多分考え方があって思っていて、今、むしろ社会的に問題になっているのはドライバーに対して支払われるべきコストが支払われていないということですね。要するに過当競争をやって値段でもう勝負できなくなってしまったのでサービスをただでやることによって他社と競争力をつけて荷主をとりこもうというところ。残念ながら、そういう時期が続いてきてしまった中で物流現場はこういうようになってしまったわけです。給料が下がるし、若い人は来なくなるし、どんどん高齢者になってしまうしと。

やはりコストは増えるというのは言ったほうがいいのか。これまで見えていなかったところもちゃんと払いますよということだと思っているので、だから、トータルコストと言ったときにどこまでを含むかということによってなかなか定義は曖昧なのですけれども、その辺りは13ページに「なお書き」のところがあって、例の強化のところですが、標準貨物自動車運送約款をどうのこうのという話があって、これは明らかに今まで払われていなかったものを払いましょうというような話だと思っているので、そこはどのように書き分けるのかというのは、特に私は荷主の立場で今回の検討会に参加していると思っているので、微妙かなというように思います。

その意味から言うと「はじめに」の記述も少し気になっているところが1カ所ありまして、ちょうど中ほどの「こうした状況下」のところなのですが、1ページです。「こうした状況下」のパラグラフのところの下から3行目から4行目にかけて「ひいてはムダな労働時間を削減し」と、この「ムダ」というのは結局誰がやるかということなので、荷

卸しだとか検品というのは誰かがやらなければいけないわけですね。決して無駄なものではなくて必要だからやっているのであって、過剰な検品かもしれないですけども、そういう意味からすると、全体のトーンの書き方として「無駄な労働時間」というところと「トータルの物流コストの削減」というところは調整をしたほうがいいかなという感じを受けます。

○山田構成員

ありがとうございます。

後のほうから言いますと、無駄な労働時間というのは作業が効率化されると要はその部分で減りますよということで、今までただでやっていた部分が無駄ということではないと思っておりますのと、あと、まさに本来、事業者から言うといただけていなかった部分をちゃんとやるというのは見える化のところと言おうとしていたところで、そのところは、要は請求書に載せるということで前面に出過ぎると、理屈はそうなのかもしれないけれども、なかなか抵抗感が荷主はあるだろうなというところにも配慮して若干見える化ということで少しあれした表現にはなっているのですが、そのあたりはデリケートなところなので表現を工夫しようと思います。

筋として本来ただけでなかったところはいただかないといけないという話と、あとはそうは言っても請求書に載るだけだと、現実、なかなかやってもらえないので、単純純増であと相互のコスト負担の移転だということではなくて、全体も減るのでそういう意味で言うところをうまく見せつつ、ご指摘のところは注意喚起をしていこうかなと思います。

また具体的な書きぶりについては、今のいただいたご意見を含めて修正いたします。

○川本構成員

11ページの3番のトレーラー並みの運行効率の確保というところで、グラフはわかるが、これと運行効率は何かつながりがあるのかよくわからない。どういようにこれとうまく連携しているのかが私自身、よくわからない。グラフと文章がつながっていないような気がします。

○事務局（上中係長）

単純にトレーラーに対する代替ができるわけではないというのはもちろんご指摘のとおりだと思いますので、大きさがトレーラーと10t車サイズだと違うということで、使い方としては、トレーラーと同じように切り離して、中継輸送もトレーラーのような似たような切り離し方でできるということを「運行効率」と言ってしまうのですが、そういった面でトレーラーと似たような使い方ができるのではないかということを書かせていただいている。けん引がスワップボディコンテナ車両におき替わるかというようなところで

は、全く関係ないということではないとは思いますが、そういった面もあるのではないかとございます。

○山田構成員

今のご指摘は、要は運転免許としてこうなっているという説明だけで、運行効率の説明はどこにもないから、何となくそこはやや大ざっぱではないかということですね。

確かにトレーラー並みの運行効率というのは単純にスワップとトレーラー、同じようにできるよねという運行の形態などのところの説明とあわせてやっているの、この記述自体では確かに運行効率の話は何も言っていないのです。そこを済みません、そういう意味で言うと何か運行効率のところをやや説得的な、資料というよりは文章なのかもしれませんが、そこは何かないかなというのは工夫を考えさせていただければと思います。

○川本構成員

効率ではなくて使い方が同じようにできるとかにしてはどうか。

○山田構成員

トレーラーと同じような輸送効率を上げるための使い方とすることが可能とか、そういうことですか。確かに定量的に別に検証しているわけではないので、おっしゃるとおりだと思います。要はけん引免許が不要でトレーラーと同じような使い方ができるよ、ということが主眼でありますので、そこはご指摘を踏まえてもう少し正確にしようと思います。

○野口構成員

今、ちょうどけん引免許の話が出たので、もしこういう説明ができるならというのを事務局の中で議論したのがあるのですけれども、スワップボディコンテナを使うことによって、トレーラーみたいな使い方ができて中継輸送にもつながっていくということで、けん引免許を取るに当たっては、まず大型免許を取って経験を積む必要があるというようなことが必要になると思うのですが、けん引免許につながる練習、前段階みたいな感じでスワップボディコンテナ車両を使うとかということが考えられるのかなというのをここに書いてはどうかという議論を事務局の中でしたことがあるのです。それについて、もし何かいいとか悪いとかありましたら、運送事業者の方かもしれませんけれども、ご意見いただけるとありがたいです。

例えば佐川さんとかどうですか。そういうことはあり得ますか。

○小森構成員

トレーラーの前の前段階、練習という捉え方はたぶん別で、全然もう関係なくて、大型でいろいろなことができますよという捉え方をしていると思います。費用の面等も含めて

です。

○ホームロジ松本（オブザーバー）

けん引はやはりバックが非常に難しいので、練習としてはバックの練習が主体になるのかなと思いますけれども、これをスワップボディコンテナ車両でやるというのは違うのではないかと思います。

○山田構成員

ありがとうございます。

お二方のお話を聞くと、やはりけん引はまさに大型をやってからやらなければいけないし、いろいろ練習も難しい、コストもかかるということなので、それをやらずに、けん引に行かずにトレーラー並みの運行効率を確保するというので、そういう意味で言うと、そこまで人や教育のコストをかけなくて済むという方向で、その先に進むことではないのかなという趣旨に受け取りました。そこは先ほどのトレーラーと同じような使い方という川本さんのご指摘も含めて、ここの書き方は工夫させていただければと思います。

○事務局（東専門官）

それでは、続きまして、項目の3の標準的な仕様に移らせていただければと思います。こちらは第2回の検討会のほうでご議論をいただいたところではございますけれども、何かご意見等ございましたら挙手をいただければと思います。

よろしいでしょうか。なければ時間の関係もあるので、4の導入検討フローに移らせていただければと考えてございます。

それでは、4の導入検討フローについて、我々の事務局で案を作成させていただいてるところでございますが、導入を検討するに当たっては、もっと具体的にこういうように書いたほうがいいとか、こういう項目を検討したほうがいいなどこの部分の具体化というのも非常に重要な要素だと思ってございますので、ご意見等ございましたら、ぜひいただければと思ってございます。

○北條構成員

先ほどのところと似ているのですが、これは荷主と運送事業者という二者なので、荷主は多分両荷主で調整しないとスワップボディを受け入れできないので、発荷主と着荷主という2つのプレーヤーに分けたほうが良いと思います。

○山田構成員

今のご指摘で言うと、確かに荷主、両方登場はすると思うのですが、発荷主と着荷主でここのあれに大きな違いが出てくるということではなくて、両方いるよということを確認

化するというご趣旨ですか。それとも、発着荷主でこのフロー自体が大分変わってくるということなのか。

○北條構成員

多分、発荷主が運送事業者と協議する前の段階に発着荷主の調整が必要になるのです。そこだけちらっと書いておけばいいかなというところですよ。要するに、このフローというのはどこから始まっているのかということ。ここで単に荷主と書いてあって、どうもこの荷主というのは発荷主だなというようにしか読めないんで、発荷主が運送事業者と協議する前に発着荷主で協議して、スワップボディの受け入れを可能にしておかないといけないのではないかなという、それはやはり先ほどの商流のところなのです。検品をどうするだとか荷卸しをどうするのかとか、そこら辺の決め事がないと実際の運用には行かないのではないかなと思います。

○山田構成員

それで言うと、要は具体的な検討を進める意思決定の前のところに、要は荷主側で、発着荷主間の話なのかもしれませんが、そういうものがあるというのも明確にしてやったほうがいい。要は荷主1人ではないよと、出す人と入れる人と両方いて、両方がちゃんと合意しないとできないというご趣旨ですか。

○北條構成員

ある日、突然スワップボディコンテナ車両で到着されたら着荷主はびっくりすると思うのです。何だこれはということです。

○山田構成員

それで言うと、まさに両者の調整があって、基本的に、では、やろうねと言った後は割と両方の荷主がこういう調整をやるのだけれどもと、要は発荷主、着荷主と両方いて、そもそも両方を含めた三者でちゃんと合意がされるというのがどこか明確になるような、特に（ア）の段階を中心に書いておくというご趣旨ですか。

○北條構成員

はい。

○山田構成員

松本さん、何かそれについてあれば。

○ホームロジ松本（オブザーバー）

我々が拠点間輸送で使っているので多分こういうフローになってしまったと思うのです

けれども、本当に至極真っ当なご指摘かと思えます。

もう一個、私が気になるところが導入に向けた準備のところでは要はコンテナとキャリアを誰が所有するかという話が結構キーかなと思っています。今回、これは書いていただいたのは、我々の現在の部分だと思うのですけれども、我々、当初は運送事業者にキャリアもコンテナも買っていただいて進めていました。ただ、ある時点をもって切りかえました。なぜそれをやったかという、我々もいろいろなところに幹線の経路が複数ございまして、当然、運送会社との契約も複数、何十社と契約している中で、運送会社のコンテナを使ってほかの路線に切りかえができないというところがやはりネックになってしまうのではないかと。より広範囲でこのコンテナをいかに回すかというように考えたときに、このコンテナはやはり運送事業者ではなくて荷主の我々が持つべきではないかということで、コンテナの所有は我々のほうで持つというように切りかえた経緯がございます。

そういう意味で、ただ、これは本当に荷主と運送事業者の組み合わせという形のものでそういう形でもよろしいかなと思うのですけれども、一方で、運送事業者の取組としてコンテナを活用するときは、多分、こうはならないですね。なので、そのあたりの何でもこういう荷主がコンテナを買ってキャリアを持っているのかというところの理由を書いていただいたりとか、そうではなくて佐川さんみたいな運用のときにはどういう考え方で所有の切り分けをしているのかということもご説明いただいたほうがよろしいのではないかなと考えています。

○小森構成員

今、松本さんがおっしゃったとおりなのですけれども、荷主として持つ場合には、多分着発とも関係ないのです。荷主の条件の中で、着発というので受ける検品等も関係ありませんし、ただ、輸送手段、海コンと同様の動き方をするので、荷主が持っている場合は全然関係ない。我々、佐川急便みたく輸送の手段の一つとして捉えている場合については、発着の荷主というのは調整が当然要るのですけれども、それは着側の荷主が荷卸ししてくださいねと言ったらそうなると思うのですが、運送会社が預かって、運送会社が自分のところで荷役して検品をして渡すとなれば多分問題なくて、我々は、今、そういうやり方をしています。

○山田構成員

今、松本さんと小森さんがおっしゃった話を先ほどの話とあわせると、荷主が持つ場合と運送事業者が持つ場合もあるでしょう。荷主が持つ場合は、ご自身のほかの拠点とかの輸送にいろいろ使い回したいということで持たれるでしょうから、その場合は確かに発着主同一なので、基本的に検品とかそういうものが要らない。佐川さんとか富士運輸さんとか運送事業者がお持ちになる場合は、こういういいものがあるのだけれども、あなたも使ってみないかとほかの荷主にお勧めするのですが、その場合は毎回発着荷主それぞれに対

する説得作業も発生するし、検品の問題というのが出てくる。

先ほど北條さんの検品が重要だというお話とあわせると、何となく拠点間輸送で発着荷主が同一でやっていただく場合と運送事業者が普通の物流、商流で持っておられて発着が異なる場合と若干このフローも結構根本的に違うし、課題の主なところも変わってくるのかな。検品などはホームロジさんがご自身の輸送などで使うときは当然ほぼほぼ発生しないわけですが、物流事業者がメーカーとやる流通の場合は多分決定的に重要で、その作業というのは絶対必ず残るといふようなところがあると考えると、このフローも今、おっしゃった形で言うと、少なくとも二通り、結構あって、物流事業者が主導でされる場合と荷主が主導される場合とかなり違う。

そこは何となくやり方はまたご相談させていただいて書き分けたほうがいいのかという感じがいたしました。多分課題の大きなところも、どちらが主にお持ちになってお勧めするかで違ってくるような気がしますので、そこはいただいたお話を含めて、それぞれ課題が違ってくるし、フローも少しずれがあるような気がしますので、なるべく実態を反映した、大事な作業が書いていないとか、こんな手順で進めていないということがないように、典型的なのに当然なりますけれども考えてみたいと思います。

○川本構成員

今回、荷役作業は荷主のほうに移るということで、やはりここのスキルというのは非常に重要になってきます。今まで運転手が荷崩れとか荷の傾きとか固縛とかいろいろなことをやられて積載の状態を把握しながら運行されていて、自分でわかっているという状態なので事故も起きなかつたろうとは思いますが、今後、荷主に荷役を分離するとなると中がどうなっているのかよくわからない。確認すればいいかとは思いますが、最終的にはトレーラーの横転みたいな、ああいうコンテナの事故が起きるような形になるので、この辺はしっかり固縛関係、荷役の確認を本来だったらマニュアルか何かでつくっていただいて教育すべきかなとは思いますが、ここが一番重要なところと私は感じています。

○事務局（東専門官）

それでは、次の項目の5に移らせていただければと思います。23ページからの「5. 今後の普及に向けて」で「多様なニーズに対する対応」と入れさせていただいてございますけれども、こちらについて何かご意見等ございましたら挙手をいただければと思います。

○ホームロジ松本（オブザーバー）

たびたび失礼します。先ほど富士運輸の前田さんのご発言でもありましたが、ウイング車とか平ボディとか、その辺の部分の選択肢もありますよということを今後の普及に向けてということにつけ加えていただけたほうがいいのか。

先だって、ある業界の共同配送の協議会のほうに出席させていただいたときに、やはり25メートル使える拠点が少ないとか、段差を越えるためにスロープとかで苦労しているというお話がございまして、その解決方法の一つとしてはウイングを使って接車をしないでもスワップボディが使えますよというところが一つ解決策になると思いますので、どこに記載するかは別として、そういう選択肢もあるというところをきちんと明記していただいたほうがいいのではないかなと考えます。

○事務局（東専門官）

どこに入れるかも検討させていただいて、また相談させていただければと思います。

○川本構成員

今後普及させるために前回お話ししたと思いますが、いろいろな施策も必要だし、インフラの整備をしなければいけないねというところはあるかと思います。トレーラーでスイッチ輸送とかリレー輸送とか呼ばれていますけれども、やはり脱着に必要な平たんなヤードは必要なので、この辺は添付資料にあります。中継物流拠点をうまく利用するとか、そういうことがまず必要です。ただ、トレーラーとスワップは長さ、脱着するときに25メートル必要なので、もっと面積が必要になるので、この辺がうまく活用できるかどうかは問題があるかなと思います。

あと先ほど環境の問題のお話がありましたけれども、うまく貨車輸送を使い、モーダルシフトをやっていけばと思いますので、やはりドイツは合理的な対応がされていて、それを見習うべきとは思っています。

それと、もう一つ、今回、脱着装置や緊締装置が付きますので、こうなると積載量が多少少なくなるという問題もありますし、あと装置自体がやはり入れたり出したりしますので、この辺のメンテナンスの費用もかかります。修理等もかかってきますので、この辺の費用も維持管理しなければいけないということで、購入と同時に維持管理の費用等も施策の中で考えていただければなと思います。そうすることによって、もっと普及すると考えられます。

○小森構成員

生産能力というところは全然記載されていないのですけれども、必要となったときに普及させておこうと思ったら、自動車をちゃんと生産していく体制というのも必要ではないかというように思います。

○北條構成員

先ほどの川本さんの話とかなりダブるのですけれども、ここで書かれている普及に向けてというのがスワップボディに固有の問題ですね。非常にストイックに書かれて、でも、

やはりその環境整備というのもすごく大事だと思うので、一つはバースの話がありました。あともう一つは、商慣行のところ。そういう両面でスワップボディを促進するためにはこういう環境を整備しなければいけませんねということは書かれたほうがいいかなと思います。

○事務局（東専門官）

議題2で事務局資料を用意しておりますので、一度そちらをご説明させていただいて、また全体を通して意見交換というようにさせていただければと思います。

それでは、議事「2. 意見交換」で普及促進に向けて簡単な資料を事務局で用意しておりますので、まずご説明をさせていただければと思います。

○事務局（上中係長）

資料2の「スワップボディコンテナ車両の普及促進に向けて」をご覧ください。

普及促進に向けてということで「短期的視点に立って～ガイドラインの取りまとめ直後～」というものと「中長期視点に立って～取組が持続的なものとなるために～」と2段階で分けさせていただいております。

まずガイドラインの取りまとめが完了しましたら、プレス発表を当方でさせていただきたいと考えております。今回、参加いただいている皆様のそれぞれ業界団体の中でも周知をお願いしたいと考えております。

あと生産能力の話につながるかと思いますが、生産する前にどれだけニーズがあるのかというのをガイドラインが出るのと合わせて皆様にご協力いただけないかなというように考えております。荷主、運送事業者、それぞれどれぐらいのニーズがあるのかというのを捉えたいというように考えております。

中長期的視点ということで、現在の支援メニューでございますが、車両購入の補助としまして別添1来年度の予算案、今後国会で予算成立を認めていただければということでございますが、こちらを予算として出させていただいているものです。

同じように別添2です。これは直接の購入補助ではないのですが、モーダルシフト等推進事業という物流総合効率化法の取組の促進ということで、総合効率化計画を締結するに当たっての合意形成のための支援というものを計画策定経費補助という形で用意させていただいております。

資料2に戻っていただいて、中継拠点の確保ということで別添3、コネクトエリア浜松をご紹介させていただいております。こちらはNEXCO中日本のプレスでございます。新東名の浜松サービスエリアのすぐそばにコネクトエリア浜松というものができまして、ここを中継拠点として活用することができるというところでございます。

こういったところも使えるのではないかとということ、今後の普及に向けて、先ほど出ました拠点の整備も含めて、どういったようにしていけばいいのかというのを先ほどの

議論と引き続きいただければと考えております。

○事務局（東専門官）

それでは、この普及促進も含め、全体を通してご発言をいただける方がございましたら、挙手のほうをいただければと思います。

○小谷構成員

今後の普及に向けてというところですが、やはりこの記載ですと、どうしてもエアサスだけに特化しているというように見受けられます。そういった意味では、その他の脱着方法。我々、過去にやっていた油圧式もそうですし、ヨーロッパの中でエアバック式ですとか、そういった別の方式も採用されているというようなこともありますので、結局、その路面状況に応じて、そういう傾斜地であっても脱着できるとか、そういったこともあわせて考えていったほうがいいのではないかなと考えております。

あとは、もう一つはエアサスのストロークアップということも一つ、少し考慮に入れたほうがいいのではないかなと考えます。

○川本構成員

先ほどのニーズ調査、ぜひやっていただきたいと思います。私どもはスワップボディをやるかどうか二の足を踏んでいるところがありまして、何台作られる予想なのか、我々も100台なのか、200台なのか、1,000台なのか、その先が見えないものですから、なかなか社内でゴーできないというところがあります。

実際、2016年、2017年度のバンの生産台数は8万台ぐらいあります。そのうち大型の車両で2万強あるのですけれども、そのうちの何台ぐらいが切りかわるのか、そういうことも我々、考えながら先々、検討していかなければいけないといつも思っています。今までどおり年間100台前後であれば、我々、ちょっと無理かなというところもありますので、その辺、やはりある程度先が読めないと、作り手としてもなかなか二の足を踏んでできないところがあります。ぜひ調査をお願いしたいと思います。

○全日本トラック協会吉田（オブザーバー）

資料2のところもあるのですけれども、やはり導入に向けて、普及に向けては環境整備のところが大事かと思っていまして、例えばバースの改良が必要だとか、中継拠点の整備とか、そういうところはやはり荷主の理解が大変重要だと思いますので、経産省にもご協力していただいて、幅広い荷主への周知をお願いしたいというのが1点です。

あと、資料2の中の別添3でNEXCOの取組ということでもありますけれども、国交省の道路局で今、高速道路のインフラの検討会もありますので、そちらにもこのスワップボディの話もつなげていただいて、そういった拠点の整備も進めていただければなと思います。

あとニーズのアンケートの調査は我々のほうもぜひ協力してやっていきたいと思いますので、お願いしたいと思います。

○事務局（東専門官）

経産省、道路局、関係省庁、関係局としっかり連携してやっていきたいと思います。

○野口構成員

川本様にお伺いしたいのですが、何台ぐらいあると踏み込めるのかという、もし具体的にあれば教えていただきたいのと、あともう一個、今、浜松のお話がございます、会の前に前田さんからご提案を早速いただいたのですけれども、そこで中継したほうが高速料金は高くなってしまうという現実があるみたいなので、考慮すべきかという2点です。

○川本構成員

何台ぐらいと言われても困ります。ある程度、台数があって量産できるとか、流せるとか、スポットでも先が読めているとか、やはりある程度計画的にあって、それが年間なのか半年なのかわかりませんが、ある程度ないと私どもも動きがとれないという状況です。スポットで1台、2台というのも、それはそれでやるにしても、その先、どうなのかというところがあります。

○前田構成員

ちょうどご紹介いただきましたので、この2月6日もしくは13日の週でホームロジさんのお力をおかりして、コネクトエリア浜松で中継輸送を行います。

今、長距離で実際運用をさせていただいているのですが、15時に関東と関西と同時に出発しています。これも北條さんのほうからも指摘がありましたように、同じ荷主だから同じ時間に出られるとか、これも着側の荷主が今度違えば、では、この時間に行けるのか、行けないのかというのも、そういった課題を見据えながら今回、中継輸送をさせていただこうかなと思っております。

それで15時に出発しまして関西のほうに夜中の1時ですので深夜料金対応。同じように関西DCから出てきて関東のほうに夜中の1時。高速は12時を回ってからおりるという方法で今、ダイレクト運行でやっています。これを同じように15時に出発しまして、コネクトエリア浜松が大体20時から21で、これで一旦降りますと高速料金が通常料金になります。その後、乗り直して深夜に降りるとなるとUターンしてくるような形になって、往路、復路、復路のほうは深夜料金対応になりますので問題はないのですが、往路で高速料金がかなり上がる。

現状の時間帯を守ればそういうことになるのですが、今後、今回提案させていただいているのが、20時に出発して深夜の1時に浜松でスワップする。すると、両方同じように深

夜帯の時間帯で往復できるのですが、今度、着時間が大幅に4時間から5時間遅れるということにもなってきますので、そこを今後、どれだけフレキシブルに対応できるのかなというのもホームロジさんともやりとりしながら、影響が出ないようにしていきたいというのが1点、課題としてある。

それと、あとは運行時間です。これによって今のところ10時間という運行時間を組んでいます。ただし、やはり高速を降りるという深夜割を適用するというので、ここでまた無駄な休憩時間であったりだとか待機時間が発生する可能性が出てきます。いろいろ東京圏の手前で待っているのとか問題になっていると思うのですが、そういうことを防ぐというためにも、このスワップ、中継トレーラーでも構いませんけれども、中継輸送している車両に関しては何時にどうやっても高速料金を適用していただきますよというような是正、緩和とかしていただければ、恐らく佐川さんとかもまたどんどん利用ができていけるのかな、ここで利用拡大につながっていけるのかなというので、ぜひとも何かいろいろありましたらご検討いただけたらなと思っております。

○川本構成員

先ほどの高速道路の料金にしても、やはりスワップボディコンテナ車両であれば多少割り引くとか、そういうことも考えていただければもっと普及すると思いますし、購入の助成していただくのももちろん必要なのかもしれませんが、先ほど言いましたメンテナンスの費用も結構かかるものですから、維持費関係も補助をすとか、いろいろやり方はあるかと思いますが、やはりスワップを普及させるために何ができるのかなということ、台数に対してどういう施策を行えるのかなとか、積み上げではなくて目標を持ってやっていただければありがたいと思います。

○山田構成員

今、お二方からありましたけれども、まず、川本さんがおっしゃったほうの話で言うと、逆に何台ぐらいと積み上げるときに一つはそうすると輸送がどのくらいかかるとか、そういう観点も大事ですし、あともう一つは特に現在のメーカーの状況から言うと、要は何台ぐらいの目標を積むと要はつくる気になっていただけるのかということもあると思います。

特に我々もまだ桁数ぐらいのイメージも余りないものですから、要は100なのか1,000なのか1万なのかということも正直ややつかみかねているようなところがありますので、そのあたりは公開の席上ではなくても、例えば年数も含めて何年間、このぐらい需要があれば製造に踏み切るとか能力を増強するのだけれどもというのは、また機会を改めてメーカーの方々にはぜひ教えていただきたい。それによって、要はどのくらいの目標を積めばいいかがみえてくる。要はこんな目標とかこんな年数ではとても作れないというような目標でやったとしてもあまり意味がありませんので、そのあたりはご相談させていただければと思います。

あと前田さんのお話で言うと、今、幸い、ETCで結構情報がとれるので、そういう意味で言うと、割と短時間で同じところにまた引き返すような乗り方というのは把握できると思いますので、そういうように絞って何かうまく支援策ができないか。明らかにこれは中継輸送でやっているよねというのが多分ETCデータでわかると思いますので、そういう意味では相談し易くなっている。どうやってそういうものを証明するのだとかというのも昔の手作業でやっていたときよりやりやすくなっていると思いますので、すぐにとすることは難しいかもしれませんが、道路局にそういうわかる形で今後の課題として話をしてみることに思います。明らかに同じ1台が1往復していますよねと、乗るところとおりに乗るところが一緒ですよねというようなことは割と証明がしやすい。

それは先ほどの川本さんのご指摘ですけれども、スワップボディコンテナ車両でなかったとしても、何かしらドライバーに配慮した効率的な運行をしているという可能性はあり、配慮を優先してやっていくという方向性で検討できるかなと思っています。それは今後、私どもですとか自動車局ですとか関係の審議会、検討会に出る機会があると思いますので、相談をしていけたらと思っています。

○事務局（東専門官）

それでは、時間にもなりましたので、最後に事務局から2点、連絡事項をさせていただきます。まず本日の議事概要につきましては、後日、構成員の皆様にご了解をいただいた上で資料とあわせて公表させていただく予定でございます。

また、ガイドラインにつきましては、本日いただいたさまざまなご意見につきまして、可能な限り反映をさせていただいた後に構成員の皆様にご確認をいただき、取りまとめさせていただきます。そして、その後、速やかに国土交通省のホームページで公表させていただく予定でございます。

それでは、最後に、物流政策課長の山田より一言ご挨拶申し上げます。

○山田物流政策課長

本日は、委員の皆様から非常にご熱心なご討議をいただき、貴重なご意見を頂戴し、大変ありがとうございました。

1回目にも申し上げましたけれども、まずは現実的にどういったものに気をつけなければいけないか、当面、何に絞ってやらなければいけないかということ優先をしまして、比較的今後の課題のところ若干ややこしいところは先送りしたところもあるのですが、そこは当面、何をやれば普及が進むかというところを重点的にやっていきたいと思っております。

あとは先ほどの直前の話とも関係してくるのですが、例えば何台ぐらいつくるつもりなのか、どのくらいだったら製造能力を増強するのか、コストが価格も含めてどのくらいまで下がれば運送事業者は導入するのか。そのときにこの程度は補助とか支援をもらえない

か。具体的な話はあると思っておりますが、そういうものはなかなか幾らなら買うとか、何台発注するとかというのは当然こういう場で宣言するというのは難しいと思いますし、ほかにお互い聞かれてしまうということもあると思いますし、ただ、そういう具体的な話が多分ないと、とりあえずいっぱいつくりますと言われてもメーカーもやりづらいとか、たくさん発注してくれと言われても荷主や運送事業者も困るとか、補助してくれただけではどのくらいの負担が減るのか難しいとか、コストがこのくらいまで下がれば買うとか、そういう具体の話が多分決定的に重要だと思っておりますので、そこはこういう公の場を離れたところで、ぜひ具体のお話を当然相互に秘密を守った上でお寄せいただければ、それを頭に置きつつ、ふわっとしたものを書いて、具体的にはどこと言わないけれども、このぐらゐの数が来ているよとか、何台ぐらゐやればつくると言っているよというような話を相互のご迷惑にならない範囲でつながせていただければと思っております。そういう点のご協力も公のガイドラインそのものと同じぐらゐ必要だと思っておりますので、ぜひお知恵を拝借できればと思っております。

○事務局（東専門官）

それでは、以上をもちまして本日の議事を終了とさせていただきます。

構成員とオブザーバーの皆様方におかれましては、3回の検討会にわたり、熱心にご議論をいただきましたことをお礼申し上げます。

それでは、これにて閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

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
松本 光昭 (大谷構成員代理)	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 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

○自動車運送関係

吉田 将一 (荻原構成員代理)	公益社団法人全日本トラック協会 交通・環境部 課長
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	株式会社パブコ 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 (伊奈構成員代理)	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
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 モーターズ株式会社	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	株式会社パブコ	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
-------	---------------------	-------