

シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告のポイント

- 「東アジア・シームレス物流圏」の確立に向けて、シャーシ等の相互乗入れについて、「日中韓物流大臣会合」準備会合や「日中物流協議」の場において、双方の関連する法制度の紹介等からスタートし、情報・意見の交換を行うこととする。また、平成18年初めに日中韓で共同刊行する「物流・流通報告書」において、本件について今後の検討課題として記述する。
- シャーシの平均走行距離の長さ等から、自動車検査証の有効期間の延長は困難である。定期点検整備については、車種全般にわたり、点検整備項目の削除、追加等について検討を行っているところであり、シャーシについても劣化・磨耗に関するデータ等を踏まえた検討を行う必要がある。
- 港頭地区の公共バース背後地をシャーシ等の保管場所として利用することができるよう、港湾管理者側において、行政財産の使用許可の運用のあり方について検討を行う必要がある。また、埠頭運営事業者への行政財産の貸付け制度が今後導入されることに伴い、その活用についても検討する。
- RORO 船やフェリーの運航の拡大に併せて、バースの増設やシャーシプールの整備など、環境整備を進めるとともに、「国際物流戦略チーム」の場などを活用し、ボトルネックの解消のための施策を実施する。

シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告

1 はじめに 検討の経緯及び目的

- (1) 近年、東アジア地域が生産拠点、消費市場として急発展し、我が国からも多数の企業が現地進出しているが、拡大する経済交流を支える円滑かつ効率的な物流システムの確立が課題となっている。特に、東アジア地域における物流は、我が国の国内物流と大差のない圏域で行われ、「準国内物流化」しつつあり、ジャストインタイム輸送、小口多頻度輸送、ドアツウドアの積替えなしの一貫輸送等の要請が高まりつつある。
- (2) こうした「東アジア・シームレス物流圏」の確立に向けた方策のひとつとして、最近、荷役効率の良い RORO 船、フェリーの運航が拡大しており、関係事業者からは、これら船舶の運航環境の整備、シャーシ等の相互乗入れによるドアツウドアの一貫輸送の実現等が要望されている。
- (3) また、迅速性、機動性、輸送品質の確保にすぐれたシャーシ等による一貫物流の実現は、国際物流のみならず、国内物流においても、海運利用の拡大（モーダルシフト）につながり、物流効率化や環境負荷の軽減に資することになる。
- (4) 「国際物流施策推進本部」が平成 17 年 7 月にとりまとめた今後の国際物流の具体的施策の中でも、こうした視点に立って、シャーシ等の相互乗り入れ、シャーシの運行実態に即した負担軽減策、RORO 船、フェリーの運航環境の整備策等について、省内横断的に検討する必要性が指摘されているところである。
- (5) 本検討会では、このような状況を踏まえ、省内関係課が連携のうえ、これまでに関係事業者からのヒアリングを含め 4 回にわたり、これらシャーシ等に係る物流効率化施策について検討してきたが、以下は、その検討結果を中間的に整理したものである。

2 シャーシ等の相手国及び自国への相互乗入れ

(1) 我が国車両の韓国・中国への乗入れ

韓国との間では、乗用車については、ジュネーブ協定による国際道路交通条約に基づき、既に相互乗入れが可能となっている。トラックについては、活魚車、冷凍車、冷蔵車、精密機械運搬のためのエアサスペンション車等の特殊車両について、個別許可により運行が認められている。法的根拠は、韓国の関税法に基づく告示であり、税関による検査を受け、許可を示すステッカーを貼付し、保険に加入したうえで、国際免許保有の運転手による運行が認められている。年間 4 千台を超える実績があり、増加傾向にある。

中国との間では、乗用車については、中国が条約未加入のため、相互乗入れは認められていない。トラックについては、活魚車、精密機械運搬のためのエアサスペンション車等の特殊車両について、個別許可により運行が認められている。液晶ディスプレイ製造装置を輸送するシャーシの乗入れが認められた事例を見ると、シャーシについてその都度、臨時輸入通関の手続を行う必要があり、事前に地元の税関、公安局、商品検査局のそれぞれの許可(包括許可が可能)を得る必要があり、運転手についても、日本から赴いた運転手が運行するのであれば、臨時運転免許を得る必要がある。実際の運行に当たっては、経路や運行時間の指定もなされている。

このように必要に応じ、その都度、企業が関係当局に対し許可申請を行うことにより、シャーシや特殊車両の相手国への乗入れが一定の条件の下に認められているが、手続に時間を要するほか、地元当局の取扱いが明確になっていない場合もあり、円滑な物流の実現に支障を来している状況にある。

(2) 韓国・中国車両の我が国への乗入れ

交通安全の確保、環境保全や道路構造保全の観点から、我が国国内の公道を走行するためには、有効な車検証、登録番号標の交付や、車両の重量・寸法等が基準値を超える場合は通行許可、基準緩和等の手続きが必要であるが、この要件は海外で登録されたシャーシ等が国内を通行しようとする場合であっても同様に適用される。このため、短期的な対応としては、現行の制度に基づき両国内で所要の手続きを行うこと(ダブルナンバー制)が現実的である。なお、韓国・中国車両の我が国への乗入れに対するニーズは、現在のところ顕在化していないが、今後、東アジア域内での RORO 船、フェリーの運航拡大に伴い、具体的要望がなされる可能性がある。

(3) 二国間協議での検討

「東アジア・シームレス物流圏」の実現の観点からは、シャーシや特殊車両の相手国への乗入れをめぐる、民間ベースで、その都度、個別折衝することにも限界があるので、政府当局間において、「日中韓物流大臣会合」準備会合の活用や新たに創設する「日中物流協議」の場を通じて、本件に関係する双方の法制度の紹介等からスタートし、情報交換や意見交換を行うこととする。また、平成18年初めに日中韓の3国が共同で刊行する「物流・流通報告書」の中で、本件について今後の検討課題として記述することとする。

二国間協議に当たっては、上記のダブルナンバー制を前提とした短期的対応では、将来、迅速かつ円滑な物流の実現に支障が生ずるおそれがあるので、シングルナンバー制(一方の国において登録し、安全基準等を充足していれば、他方の国においても所定の付加要件を充足すれば走行を可能とする考え方)に近い方式の導入を双方の国が目指す必要がある。

本件は、その解決のためには、物流担当部局のみならず、税関、警察、港湾管理者、道路管理者等との連携が不可欠であり、二国間協議に当たっても、これら関係行政機関との連絡を密にして臨む必要がある。

3 シャーシに係る負担軽減措置

(1) 自動車の検査及び点検整備について

自動車の検査制度については、昨年度、検査対象車種全般にわたり専門技術的な観点からの検討を行い、トレーラ（被牽引車）については、車検証の有効期間1年の延長は困難であるとの結論が得られている¹。

日本長距離フェリー協会の調査結果（同協会が平成16、17年度の2年間にわたって250台について調査した結果）によれば、シャーシの月間平均陸上走行距離は、約1,600キロであり、乗用車と比較すると約1.8倍の走行距離となっており²、この調査結果は、部品の損耗度、経年劣化等の観点から、車検証の有効期間（現行1年）の見直しを妥当とするほどのものとは言い難い。また、自動車は、時間に応じて劣化する部分があること、海岸近くで使用される場合には、腐食のスピードが速いこと等、走行距離のみが劣化に影響するものではないことを考慮する必要がある。

定期点検整備については、車種全般にわたり、劣化・磨耗に関するデータ等を踏まえつつ、点検整備項目の削除、追加等について検討を行っているところであり、シャーシについても劣化・磨耗に関するデータ等を踏まえた検討を行う必要がある。シャーシ保有会社においても、安全運行確保のため、定期点検整備の確実な実施に努める必要がある。

¹ 「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討結果報告書」（平成17年3月）では、トレーラに関し以下のとおり分析した上で、有効期間を延長することは、自動車の安全確保と環境保全に対して大きな悪影響を及ぼすと考えられるとした。

近年、ホイールボルト折損による車輪脱落事故を初めとする整備不良による事故が大きな社会問題となっており、大型車についてはより適切な保守管理が求められている。また、普通貨物車の車両要因を伴う事故は、他の車種と比較し加害性が高い。

定期点検（3月点検）実施率が19%と非常に低く、ユーザーの保守管理意識が低いため、自己責任原則に依存することは危険である。

交換部品の耐久性能は過去10年間で大きな変化がない。

日本の有効期間は、諸外国の有効期間と比較して同程度である。

² 同報告書によれば、月間平均走行距離は以下のとおり。

自家用乗用車	881キロ
自家用貨物車（8トン以上）	3111キロ
事業用貨物車（8トン以上）	5648キロ

(2) 自動車税について

上記(1) に示すとおり、シャーシの月間平均走行距離が比較的長いので、大幅な負担軽減は難しい状況にある。

実際、被牽引自動車の課税額は、年額7,500円に8トンを超える部分1トン毎に3,800円を加算した額となっているが、この税額は、他のトラックや牽引自動車と比べて、高額なものとは言えない状況にある。

(例1)

シャーシ(最大積載量10トン)	15,100円	
牽引自動車	15,000円	計30,100円
トラック(最大積載量10トン)	38,900円	

(例2)

シャーシ(最大積載量15トン)	34,100円	
牽引自動車	15,000円	計49,100円
トラック(最大積載量15トン)	61,900円	

(例3)

シャーシ(最大積載量20トン)	53,100円	
牽引自動車	15,000円	計68,100円
トラック(最大積載量20トン)	85,400円	

(3) 自動車損害賠償責任保険について

交通事故は、主に牽引自動車が原因で起こるものであり、シャーシが原因で起こる事故はほとんどないとの指摘があるが、一方、ジャックナイフ事故(シャーシが走行中にジャックナイフのように折れ曲がって惹起される事故)、路上駐車中における追突事故等、シャーシに起因する事故が「自動車の運行による」と判断された裁判例もある。そもそも、保険金支払いの寄与率によって保険料率が決定されており、シャーシはその寄与率に応じて、既に低額に抑えられている状況にある。

保険料率は、保険金支払いの寄与率によって決定されることから、安全運転の徹底により、事故を減らし、牽引車を含めた全体としての保険料負担の軽減を図る努力をした方が妥当と言える。

シャーシ	4,990円
牽引普通貨物自動車(2トンを超える営業用トラック)	} 67,960円
普通貨物自動車(2トンを超える営業用トラック)	
牽引普通貨物自動車(2トン以下の営業用トラック)	} 46,740円
普通貨物自動車(2トン以下の営業用トラック)	

(4) 車庫について

自動車の保管場所の確保等に関する法律(車庫法)は、自動車の所有者に対し、自動車の保管場所の確保を義務付け、保管場所として道路を使用することを禁止し、一方、これを担保するため、貨物自動車運送事業法において、事業計画に車庫の位置及び収容能力を記載させ、車庫要件として、使用の権原を有することとし、具体的には、自己所有又は契約期間1年以上の賃貸借契約若しくは1年に満たない賃貸借契約の場合は自動更新制の契約を締結していることを要件としている。

港頭地区の公共バース背後地は、港湾管理者の管理する荷さばき地等であるが、その一部をシャーシ等の保管場所として、船社又はシャーシ保有会社が利用可能となれば、事態の改善につながる。しかし、当該用地は、効率的な港湾機能の発揮に資するための行政財産であり、地方自治法上、原則として貸し付けはできないこととなっており、港湾管理者の監督の下に、公共的利用を図るため、使用許可制度により、利用が認められているものである。多くの港湾においては、港湾空間の制約から、まずは港湾機能に不可欠な港湾物流を業としている港湾運送事業者や船社に限り、使用許可している実態にあるが、許可に当たっては、その用途について具体的な要件を定めていない。当該用地をシャーシ等の保管場所として、船社又はシャーシ保有会社が利用できるか否かは、港湾管理者の判断に係るところであるが、

- ・ 港頭地区は、港湾物流機能を中心に利用されており、通常、シャーシ等の保管場所として許可しておらず、使用許可を得たうえで、業務の一環として、待機場又は一時置き場として利用がなされているのが現状
- ・ 行政財産の公平・平等な使用の確保のため、使用許可の期間は、短期間(1か月から1年以下)が通例であり、1年未満の場合についても自動更新制の許可は困難
- ・ 当該用地での業務秩序の保全と使用責任の明確化のため、使用許可を得た者が第三者に転貸することを禁止しているため、船社が許可を得た場合は、その用地をシャーシ保有会社に利用させることは困難

といった理由から、シャーシ等の保管場所としての利用は、通常、認められていない状況にある。

今後、港湾管理者としては、港頭地区の用地の使用許可に当たって、港湾の活性化及び利用促進の観点から、本来の機能を確保しつつ公共目的に反しない限りにおいて、使用許可対象者の拡大、1年未満の許可の場合における許可期間終了後の自動更新制の導入などについて、港湾毎の実情を踏まえて、その可否を検討していくことが望まれる。

さらに、シャーシの多くは船内に置かれている時間が長い(例えば、航海時間30時間以上の2地点間に100台積みのフェリーを就航させた場合、デイリーサービスを実施するためには、本船4隻とシャーシ400台が必要となり、出発地、到着地それ

それに200台分ずつの車庫の確保が必要となるが、シャーシが車庫に置かれている時間は限られている。)ので、関係業界としては、車庫1区画に対し、複数台の登録を認めてほしい旨を要望している。しかし、シャーシの使い回しの実態が明確化できない以上、こうした運用は困難と考えられる。

今後とも、港湾地区におけるシャーシ等の保管場所の確保がモーダルシフトの推進に果たす役割が大きいことに鑑み、長距離フェリー事業者等から個別の港について具体的な要望がある場合には、その実現に向けて関係者において検討を行う必要がある。なお、駐車場を含むフェリー埠頭等を一体的に運営しようとする者に港湾管理者が行政財産を貸付けることを可能とするための港湾法等の改正が今国会に提出を予定されているが、こうした行政財産の貸付けを受けた埠頭の運営者がシャーシ保有会社等に一定の要件の下にさらに貸付けることが可能か否かについても検討を行う。

また、シャーシ等の運行の特殊性に鑑み、シャーシ等に係る車庫のあり方についても引き続き検討することとする。

4 シャーシによる一貫輸送促進のための港湾環境整備

- (1) 港湾における岸壁使用料は、12時間単位での設定が通例となっているが、例えば、姫路港、東播磨港、鳥取港、境港など、加算料金部分について6時間ごとに設定している港湾管理者があり、できる限り停泊した実時間に近い方式での料金設定を港湾管理者側において工夫することによって、船社負担の軽減、港湾利用の拡大等を図っていくことが望まれる。

【岸壁使用料の料率例】

(主要8港)

- ・係留時間 12時間以内： 10.05円/総トン
- 12時間超12時間までごと：6.70円/総トン

(主要8港以外の平均的港湾)

- ・係留時間 12時間以内： 8.93円/総トン
- 12時間超12時間までごと：5.95円/総トン

- (2) 「東アジア・シームレス物流圏」の確立や環境負荷が少なく輸送効率の高い国内海上輸送に資するよう、主要港湾において必要に応じて、RORO船やフェリー対応バースの増設、シャーシプールやモータープールの整備など、環境整備の促進を図っていくこととする。

- (3) シャーシに対する通関や検疫の手続の迅速化が図れるよう、地域ごとに設置された「国際物流戦略チーム」の場などを活用しつつ、ボトルネックの解消のための施策を実施するとともに、関係当局に具体的な改善要請を行っていくこととする。

シャーシに係る物流効率化等検討会 構成員

- (委員) 道路局 企画課 道路経済調査室長
- 自動車交通局 貨物課長
- 保障課長
- 技術安全部 整備課長
- 技術安全部 技術企画課 国際業務室長
- 海事局 国内貨物課長
- 国内旅客課長
- 大臣官房参事官(海事局併任)(企画担当)
- 港湾局 総務課長
- 港湾経済課長
- 計画課長
- 北海道局 企画調整官
- 政策統括官付政策調整官(物流)
- 政策統括官付貨物流通システム高度化推進調整官
- (事務局) 政策統括官付政策調整官(物流)付