

## 第5回横浜港シェアリングエコノミー研究会 議事概要

日時：令和4年3月24日（木）14:00～15:00

場所：横浜第二合同庁舎13階 131・132会議室（オンライン併用）

### ■議事

- (1) シャーシシェアリング社会実装に向けた課題と対応（案）
- (2) シャーシシェアリングの運営に係る検討
- (3) 第2回シャーシシェアリング実証実験の概要（案）
- (4) 研究会の今後のスケジュール

主な意見は以下のとおり。

[位置情報の活用に関して]

#### 【陸運事業者】

- ・当社は、去年の秋からシャーシにGPSを搭載したシステムを導入し、位置情報管理を行っている。画面上で車両・走行履歴を把握できるようになり、管理が省力化された。加えて、道路渋滞等の迅速な把握も可能となり、配車の変更も容易になった。顧客からの問合せに対しても、配達の様子が画面上で確認できるので便利である。シャーシシェアリングに位置情報の提供が導入されれば、同様に有効に活用できると思う。
- ・シャーシの位置情報が確認できることについて、配車担当からもリアルタイムで所在地がわかるのは有効という意見が出ている。顧客からの問合せに対し、漠然とした答えよりも、具体的な場所や到着予定時刻を回答できると、顧客もイメージをつかみやすい。

[利用条件設定について]

#### 【陸運事業者】

- ・利用者の条件については、まず安全の担保が第一である。一方、多くの事業者が協力会社を使い、一本のコンテナを自社と協力会社で運んでいる現状がある。例えば、メンバーとなった事業者が推薦する事業者であれば利用可能とするような利便性の高い条件にさせていただけると使いやすい。
- ・利用者の定義については、検討していただきたい。我々も安心して利用することは重要と考えている。Gマークを基準とすることは理解できるが、例えば親会社が協力会社の責任を負うことで登録可能にするなど、利用者拡大に繋がりやすい方策も検討していただきたい。事故対応など含めて社会実装を意識した検討が必要と考えている。今までにない施策であり、我々にとってもチャンスと考えている。

#### 【事務局】

- ・利用者の条件は、安全第一と考えている。協力会社についての条件は模索している。Gマークは条件の一例として挙げており、その限りではない。どういう条件にすべきか、いただいたご意見も参考に引き続き検討していきたい。

- ・安心して利用していただくことと、多くの人に使っていただくことのバランスが必要と考えている。利用登録時の条件、利用違反に対するペナルティのバランスを取りながら、検討を進めていきたい。

#### [予約システム・利用方法に関して]

##### 【陸運事業者】

- ・前回の実証実験時は予約の変更で苦労した。次回は予約システム上でいつでも変更キャンセルできるよう改善されるとともに、貸出時間は24時間対応、受付センターは7時から対応といずれも利用しやすくなると思う。
- ・夜間のオンシャーシ駐車が可能となることはメリットが大きい。利用率も伸びると考える。
- ・現状ではシャーシプールが不足し、余分にプールを持っているところは少ない。シェアリングのシャーシプールにてオンシャーシでの台切りが可能となると、利用率は上がると思う。

##### 【事務局】

- ・オンシャーシ駐車の効果については、次回の実証実験において、社会実装の観点からも、利用状況がどのように変わるか確認したいと考えている。

#### [社会実装に向けた意見]

##### 【陸運事業者】

- ・社会実装を見据えると、今回の実験台数10台を12社でシェアリングしても、効果はあまり期待できないのではないかと。当社はシャーシを400台有している。例えば、その半分200台をシェアリングするとか、船社がシャーシを保有するアメリカのシーランド方式（オンシャーシで蔵置）を国が推進するとか、規模が大きくなれば、先が見えてくると考える。2024年問題が迫っており、5～10年先、ドライバーは60代が中心となり、さらにその先はモノが運べなくなるという危機感がある。
- ・海コン輸送を始めるには、多くの資格が必要。大型特殊など複数の資格を取得するとなると100万円以上かかるが、それに対する労働対価が得られていない。シャーシシェアリングが大規模になり、維持管理費用が削減され、それが労働対価に還元できるようになればメリットがあると思う。
- ・荷主からの問合せは、数社から頂いている。あるフォワーダーと面談で話をしたところ、「興味深い」とのことであった。シャーシシェアリングは事業の一部分だけ切り取ると、特に荷主のメリットが見出せず、説明が難しい。様々な取組の将来像を打ち出しながら検討を進めていけると良いと考える。例えば、自動化に関しても北米では当たり前であり、名古屋もCTの自動化が進んでいる。官民挙げてスピーディに取り組んでいただきたい。

##### 【事務局】

- ・シャーシシェアリングは限られた領域で実証実験を行っている段階であるが、各施策と連携して物流全体の効率化にどのように寄与するのか、イメージが湧きやすい将来像の見せ方について検討していきたい。

**【陸運事業者】**

- ・横浜港では、全般的に車庫の確保が難しい。先日は 20ft3 軸のシャーシ不足が発生し、配達が遅延が生じた。シャーシシェアリングによって「いつでも借りられる」というのは心強い。本取り組みに期待している。

**【事務局】**

- ・実証や机上検討で課題を抽出し、シャーシシェアリングの活用に結び付けることができると考える。

**【陸運事業者】**

- ・前回の実証実験ではシャーシプールが南本牧に 1 か所しかなく、シャーシを使うためわざわざ遠回りしているという状況があった。シャーシプールが少ないと仕方なくそこまで行って利用するため、実験のための実験で終わってしまい、あまり意味がないと考えている。社会実装を考え、シャーシプールが複数か所設置して利用しやすいように検討いただきたい。

**【事務局】**

- ・前回の実証実験の結果、シャーシシェアリングを利用したことによりかえって走行距離が増加している事例もあり、次回の実証実験ではシャーシプールを 2 か所にして実施することを検討している。さらにシャーシプールを増やした場合の効果等については、机上で検討していきたい。

**【陸運事業者】**

- ・シャーシシェアリングでは、トラクタとシャーシの連結検討が問題になると考えているがいかがか。

**【事務局】**

- ・前回の実証実験において、連結検討は事前にトラクタ情報を提供いただき実施している。また、関東運輸局に協力いただき、事前にシャーシの車検証の備考欄に「実証実験期間中における牽引自動車との標準的な連結組合せは諸元表にある「組合せ可能な牽引自動車の車名及び型式」のとおり」と記載し、シャーシの車検証と連結が可能であるトラクタの車名及び型式を確認できる諸元表を一緒に携帯することで、実証期間中の車検証の記載事項変更は不要とすることで対応した。

**【陸運事業者】**

- ・シャーシの台数は段階的にどのように増やしていくことを想定しているか。

**【事務局】**

- ・今後、社会実装に向け、どのように台数を増やしていくかについては検討していく。

以上