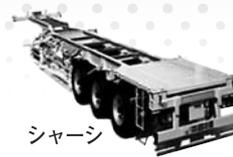


## シャーシの相互通行

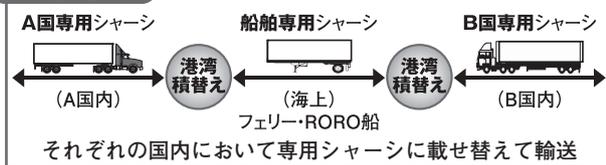


シャーシ

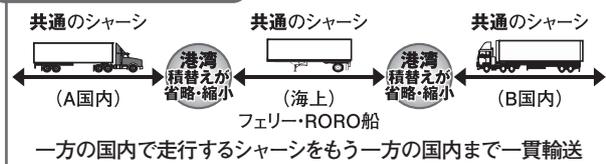
### 国際海陸一貫輸送の現状

近年、サプライチェーンの高度化や我が国とアジア地域との物流量の増大などにより、特に、我が国と東アジア諸国間の国際物流において、高い水準の輸送サービスが求められている。これに対応して、国際定期コンテナ輸送よりも円滑で早い輸送サービスとして、フェリーやRORO国際定期海上輸送航路による国際海陸一貫輸送サービスが注目されている。フェリーやRORO船による輸送では、船上ではコンテナを海上輸送用のシャーシ（被牽引車両）に乗せて輸送するため、仕出港と仕向港において、公道走行のために検査・登録された陸上走行用シャーシと海上輸送用シャーシとの間でコンテナの積み替えが行われている。

#### 現状



#### シャーシ相互通行の実現



シャーシ相互通行

### シャーシの相互通行とその利点

シャーシの相互通行とは、国際海陸一貫輸送サービスにおいて、双方あるいは一方の国で検査・登録されたシャーシを、輸出国の仕出地から海上輸送を経て、輸入国の仕向地までを通して通行することを可能にする形態をいう。

シャーシの相互通行においては、これらの専用シャーシへの積み替え作業が省略・減少となるため、積み替え作業にかかる作業時間も省略・減少となり、その分のリードタイムを削減することが可能となるとともに、積み替え作業時に生じやすい貨物へのダメージリスクを軽減させることが可能となる。さらに、ダメージリスクの軽減により貨物の簡易梱包が可能となるなどの利点を有している。こうしたことから、シャーシの相互通行は自動車や機械類の部品ある

いは製品、金型や半導体あるいは鮮魚等生鮮品など、小口多頻度輸送や迅速性、機動性、輸送品質の確保等が求められる貨物の輸送に適していると考えられている。

### シャーシの相互通行における課題

シャーシの相互通行については、交通安全の確保等の観点から、公道を走行するための車両の検査・登録のあり方や車両基準への適合、シャーシの通関上の取扱い、保険、自動車関係諸税の課税のあり方、国際的な車両管理など様々な課題がある。

例えば、車両の検査・登録については、貿易相手国での検査・登録により自国でも走行を可能とする方法（シングルナンバー制度）と貿易当事国双方で検査・登録する方法（ダブルナンバー制度）があるなど、多くの課題において、貿易当事国同士での調整が重要となる。

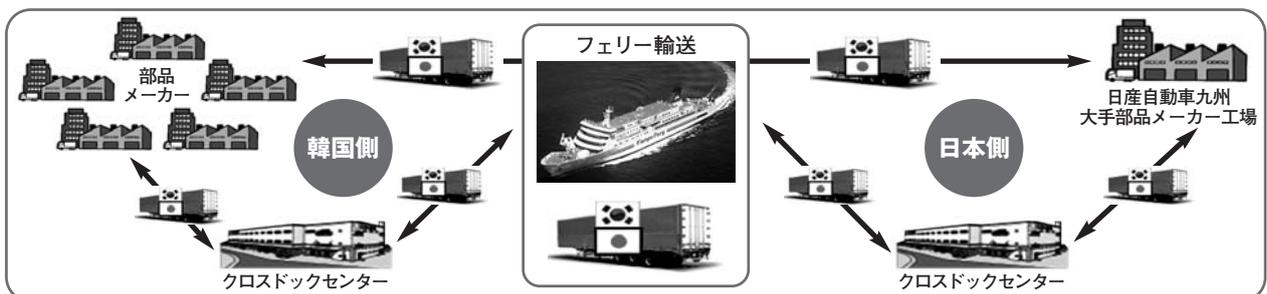
### シャーシの相互通行にかかる取り組み

上記のような諸課題を民間ベースで、その都度、個別に折衝することにも限界があるため、現在、2006年から実施されている「日中韓物流大臣会合」の下、我が国、中国、韓国の政府当局間で、実現に向けた相互協力を推進しており、中韓間においては、2010年12月よりシャーシ相互通行を実施している。

我が国は、2012年7月の第4回日中韓物流大臣会合において、韓国との間で「2012年後半に開始予定のパイロットプロジェクトを成功裏に実施するために、相互に協力を行う」こと、中国との間で「パイロットプロジェクトの実施可能性について共同研究を実施する」ことを、それぞれ合意した。その後、2012年10月より日本製シャーシ（日本のシングルナンバー）の韓国国内通行が開始され、韓国製シャーシ（日韓両国のダブルナンバー）の日本国内通行については準備中となっている。

#### 【参考文献】

- 国土交通省「シャーシに係る物流効率化等検討会の中間報告」（平成18年2月）
- 国土交通省「国際フェリー・RORO船を活用した物流効率化検討調査報告書」（平成24年3月）



日韓パイロットプロジェクトの概要