

平成22年10月8日(金)  
国土交通省 関東地方整備局  
関東運輸局

## 記者発表資料

### **45フィート国際海上コンテナ輸送の実証実験結果について** **マルチトレーラにより45ftコンテナ輸送を検証する我が国初の試み** (京浜港物流高度化推進協議会の取り組み)

平成22年9月25日(土)、京浜港物流高度化推進協議会は、45ftコンテナの国内輸送の実現に向け、我が国初の取り組みとして、マルチトレーラを使用した45ftコンテナ輸送における走行・荷役実証実験を実施しました。当該実証実験では、川崎港コンテナターミナル背後の東扇島総合物流拠点地区に立地する山九首都圏物流センター付近の公道における走行、同物流センターにおいて荷役等について、ドライバーや荷役作業員の作業性等を検証しました。

主な検証結果等は別紙のとおりです。今後は、京浜港臨海部及びコンテナターミナル間の走行・荷役実証実験を実施し、45ftコンテナ輸送およびマルチトレーラ活用の有効性の検証を続けていく予定です。

<日時・場所> 平成22年9月25日(土)

於 川崎港コンテナターミナル、山九首都圏物流センター及び同施設付近の公道

<検証内容> マルチトレーラによる45ftコンテナ輸送において、ドライバーや荷役作業員の作業性等を検証

<実験協力> APL、OOCL、(社)神奈川県トラック協会海上コンテナ部会、山九(株)、東洋埠頭(株)

#### 【京浜港物流高度化推進協議会】

関東地方整備局及び関東運輸局では、官民の京浜港の関係者により構成される本協議会を設置し、官民が一丸となり、協働で、同港の国際競争力強化に向けたあらゆる課題に取り組んでいます。本協議会では「京浜港物流高度化計画」に基づき、実証実験等を行い、外貨貨物物流の高度化に向けた取り組みを進めています。

※マルチトレーラとは、トレーラが伸縮することにより様々なサイズのコンテナを積載し輸送することができるトレーラです。我が国には45ftコンテナに適合するトレーラが存在しないため、本実証実験では海外製のマルチトレーラを使用しました。

#### 発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、横浜海事記者クラブ、物流専門紙

#### 問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室

室長 まさおか たかし 正岡 孝、課長補佐 のぐち たかし 野口 孝俊

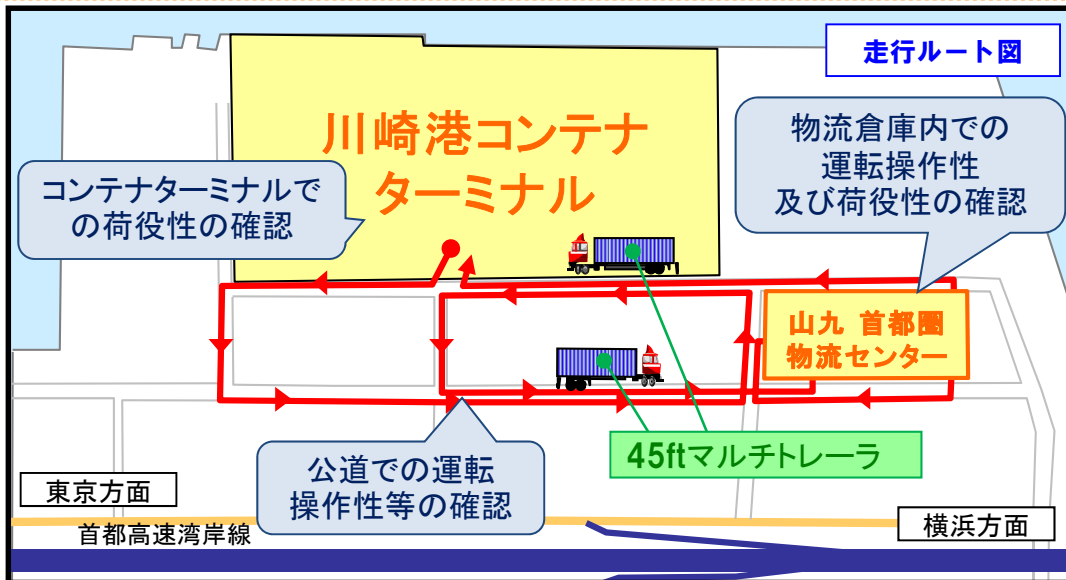
TEL: 045-211-7437、FAX: 045-211-0204

# 臨海部における45ft マルチトレーラ走行・荷役実証実験

別紙

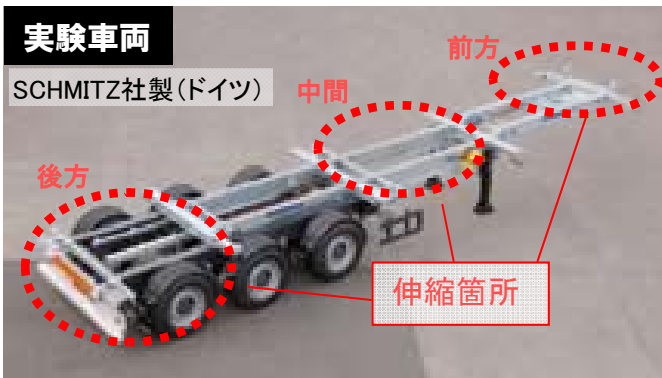
## 実証実験の概要

- 実験日 : 平成22年9月25日(土)
- 協力事業者 : APL、OOCL、(社)神奈川県トラック協会海上コンテナ部会、山九(株)、東洋埠頭(株)
- 実験場所 : 川崎港コンテナターミナル、山九首都圏物流センター及び同施設間の公道
- 検証内容 : マルチトレーラによる45ftコンテナ輸送において、ドライバーや荷役作業員の運転操作性や荷役作業性の検証

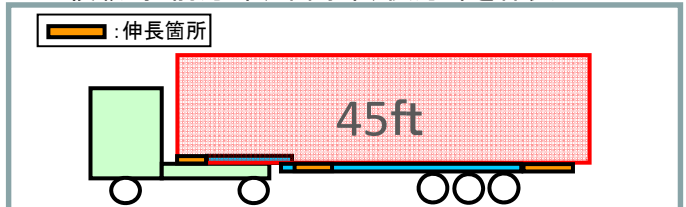


分類	検証項目
45ft積載	<p>【運転操作性】コンテナ積載状態での公道での右左折、キャブバックの間隔の安全性、ランプ部での走行、トラックバース部への着車時の後進の運転操作の検証</p> <p>【荷役作業性】貨物の積み降ろし作業の確認、コンテナの積み降ろし作業の検証</p>
20ft積載	<p>【伸縮作業性】コンテナ積載状態でのトレーラ伸縮操作の検証</p> <p>【荷役作業性】貨物の積み降ろし作業の確認、コンテナの積みつけ作業の検証</p>
空車	【伸縮作業性】トレーラの伸縮操作の検証

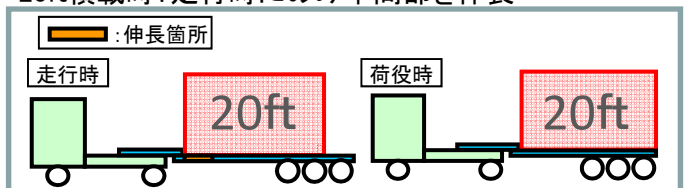
### ■ 45ft、40ft、20ftコンテナが積載可能なマルチトレーラ



45ft積載時: 前方部、中間部、後方部を伸長



20ft積載時: 走行時にのみ中間部を伸長



40ft積載時: 中間部、後方部を伸長

## 実証実験結果の総括

### 【運転操作性】

- ・公道での運転操作等については、40ftトレーラと比べ、コンテナの肩の出やトレーラ後方の振り出しが大きくなることに注意が必要であるが、特に問題はなく安全に走行可能と考えられる。
- ・また、キャブバックの間隔が狭いことによるブレーキホースの絡まりが懸念されたが、実走では特段の支障は無く、問題がないと考えられる。
- ・物流倉庫内での運転操作についても、上記のような注意が必要であるが、ランプ部及びトラックバース部ともに、大きな問題はなく安全に走行可能であると考えられる。
- ・45ftマルチトレーラの最後輪から後端までの距離が40ftトレーラに比べ長い為、倉庫出口から公道に出る際、トレーラ後方バンパーが路面と接触することがあった。倉庫等への出入の際は、低速で走行することや、エアサスペンションで車高を上げることなどで対応は可能である。



キャブバックの状況



トラックバースへの着車



ランプ部での走行



車両後端と路面との接触状況



### 【荷役作業性】

- ・フォークリフトによる貨物の積降作業は、40ftトレーラとの特段の問題はなかった。トラクタのエンジン停止時等の車高自動調整機能が働かない際は、トラックバースとの高低差に変動が生じる可能性がある。
- ・コンテナターミナルでの荷役性については、45ftマルチトレーラ側のコンテナ据え付け位置の視認が難しいため、時間を要した。

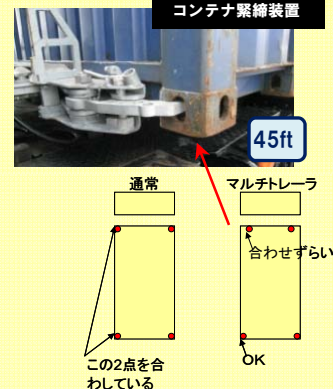
貨物の積み降ろし作業



コンテナの積み付け作業



トレーラ前面のコンテナ緊締装置



### 【伸縮作業性】

- ・トレーラの伸縮操作、20ftコンテナ積載状態でのトレーラ伸縮操作は、問題はなく安全に作業可能である。



※本実証実験では、トラクタのドライバー、フォークリフトオペレーター、トランスファークレーンオペレーターからのヒアリングやビデオカメラ撮影等により検証