

自民党トラック議連 事業法改正を今国会へ

自民党トラック輸送振興議員連盟（細田博之会長）の総会が20日に都内で開催され、「緊急に運転者の労働条件を改善する必要がある」として、貨物自動車運送事業法を改正し、今国会での成立を期す。



細田会長

大臣が荷主に働きかあけ

細田会長は、貨物自動車運送事業法の改正に触れ、「運転手不足により重要な社会インフラが滞ってしまうことのないよう、運転者の労働条件を改善すべく今国会での成立に向け努

力したい」と述べ、議員立法化の考えを示した。

改正点は、①規制の適正化②事業者が遵守すべき事項の明確化③荷主対策の深度化④標準的な運賃の告示制度の導入。

規制適正化は、法令に違反した者の参入を厳格化するため、欠格期間を2年から5年に延長する。処分逃れのため自主廃業を行った者に参入制限（参入不可期間として5年を設定）を設ける。他に許可の際の基準の明確化、約款の認可基準の明確化（原則として運賃と料金をとを区別して収受）。

荷主対策は、「トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難」として、特に荷主勧告制度を強化。国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定を新設し、荷主の状況に応じて働きかけの度合いが強まる仕組み。国土交通大臣が関係行政機関と協力して、「働きかけ」→「要請」→「勧告+公表」→「公正取引委員会への通知」を行う。

さらに、2023年度末までの時限措置として、「国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる」を規定する。

働き方改革の実現に向けては、2024年4月から時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）が導入予定だが、現状のままでは物流機能の維持が困難と指摘。事業法の改正で悪質な事業者を退出させ、ドライバーに法令を遵守する企業への移動を促す。新たなドライバー（若年層、女性など）が参画し、トラック運送業の輸送力の維持・拡大に繋げる。

全日本トラック協会は来年度税制改正・予算に関する要望書で、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化などを訴えた。

坂本克己会長は「本命は事業法の改正だが、道路改革も大事。ドライバーの生活に直結している問題」と訴えた。



坂本会長

年9月開始。各社の拠点から札幌貨物ターミナル上屋までは個社対応だが、札幌々からは4社共同で仕立て、釧路貨物ターミナルまで鉄道輸送。そこから4社混載または個社単位で届け先に配送する。

鉄道利用と共同配送による効果を試算。鉄道輸送時のCO₂排出原単位は22、トラックまたはトレーラ輸送時の原単位は173とし、16年7月の配送実績をもとに削減量を算出

した。共同配送実施の場合の排出量は年847トン、実施しない場合は年1177トンであり、削減量は330トン（削減率28%）となった。

一方、鉄道貨物輸送は、JR貨物による年間輸送214億トンキロ（17年度実績）すべてを自動車と船舶で輸送した場合のCO₂排出量を算定。トンキロあたり排出原単位は、鉄道21グラム、営業用貨物車240グラム、船舶39グラムで換算した。

鉄道貨物輸送の年間CO₂排出量は44万9400トンであり、鉄道で輸送されている貨物を自動車と船舶で輸送した場合の年間排出量は312万6000トンとなり、この結果鉄道貨物輸送による年間CO₂削減貢献量は267万6600トン（削減率14.4%）が見込まれるとした。

資源エネルギー庁は、2017年度のエネルギー需給実績（速報）をまとめた。

最終エネルギー消費は1万3382ペタジュール（前年度比0.4%増）で、厳冬が影響して東日本大震災以降初の増加となったが、運輸のう

ち貨物部門は1260ペタジュール（同1.0%減）で、2011年度以降7年連続の減となった。

最終エネルギー消費は、企業・事業所ほか部門、家庭部門、運輸部門で構成。

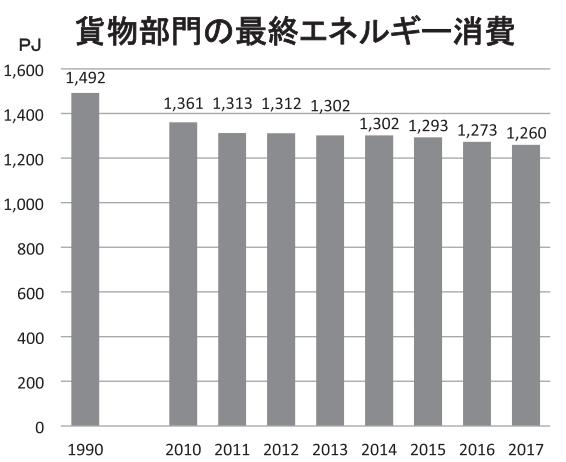
17年度の消費割合は企業・事業所ほか部門のうち製造業43・4%、

農林水産鉱建設業2.9%、業務他15.7%、家庭部門14.9%、運輸部門のうち旅客13.7%、貨物9.4%。

家庭部門と製造業が若干増え、業務他は横ばい、運輸部門は旅客・貨物とも割合を0.2ポイント低下させた。

貨物部門は、1990年度にはエネルギー消費全体の11.0%を占めていたが、2010年度以降は9%台にとどまっている。

ペタジュールは、エネルギー単位（ジュール）で、原油換算にすると0.0258を乗じると原油百万キロリットルが算出される。



日本は、2030年の温室効果ガス削減目標を13年度比26%減に設定している。17年度のエネルギー起源CO₂排出総量は11億1200万トンで、これは13年度比10.0%減。貨物部門は17年度は8660万トンで、13年度比3.9%減。

今後、年率1.5%減が求められる中、目下の状況では目標達成は困難。貨物についていえば、CO₂排出量が極めて少ない自動車など各輸送モードの技術開発、モーダルシフトなど1度に多くモノを運ぶ方法の抜本的見直しが迫られる状況にある。

セイノーHD

運賃収受率7.5%伸長 採用増へ自動車学校買収

セイノーホールディングスは、2019年3月期中間決算で輸送事業の売上高2257億5200万円（前年同期比5.0%増）に対して、営業利益は111億7800万円（同27.5%増）となった。

量は、個人宛て商品の減少や災害影響による減少で同1.9%減となったが、運賃収受率は7.5%伸長した。

しかし、まだ伸びしろは残っているとして、15年タリフ以前の契約で平均収受率を割り込んだ荷主には、運賃交渉時に18年タリフに変更するな

ど、運賃収受率（10年タリフ換算）を中間期末の61%から来期末には65%にする目標を設定。

物量減は、下期には前年度レベルに回復させる。営業強化策として、多くを占める月間100万円以下の取り引きの顧客に対して、タブレットやスマホにより、どの便に載せれば良いかなどを荷主軒先で即答し、成約に素早く結びつける。

ロジスティクス機能の強化も目指す。5月には静岡にターミナル一

型保管庫を稼働し、集荷の必要がなくなった分、オーダーを遅くまで受けられ、データ入手により手配がスムーズにできるようになった。今後、成田、深川、つくばで一体型を整備する。また、顧客とのシェアリングも指向。1～2階のみ使用し、3階以上は顧客が使用する方法を名古屋、岡山などで採用していく。

同社は、人手不足対策の一環として自動車学校を買収し、岐阜県海津市に西濃自動車学校を設立。トラック免許未取得の人が入ってきても、自社で免許を取得しやすい環境を整え、ドライバーの採用強化と交通安全に貢献していく。

日本経団連 鉄道貢献度14.4% CO₂見える化事例示す

日本経団連は、温暖化対策を実行するにはバリューチェーン全体から輩出されるCO₂に着目し、あらゆる主体が連携して取り組む必要があるとして、グローバル・バリューチェーンを通じた削減貢献の「見える化」事例をまとめた。物流に関しては、ビー

ル4社による道東での共同配送および鉄道貨物輸送を例示している。

17年度のエネルギー消費 貨物 13年度比3.9%減

ビール4社による共同配送は、昨

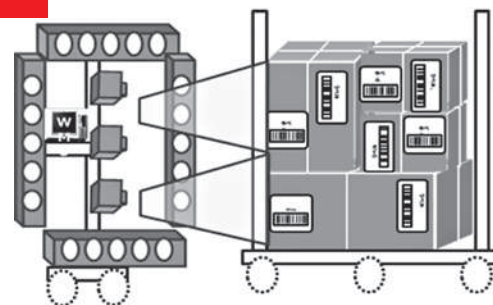
日立物流

一括検品可能に 映像検品認識装置 特許を取得

日立物流は、日立物流ソフトウェアと共同で、バーコードラベルの読み取り処理を短縮できる「映像検品認識装置」の特許を取得した。

台車に積まれた複数の商品を、全体画像からラベル情報を読み取

り、さらにラベル情報からバーコード部分のみの画像を読み取ることで、一括検品作業を完了させることができる。検品結果は即時にモニター上に表示されるため、検品作業の効率化



映像検品イメージ

を図ることができる。

映像検品システムは、今後は商品やニーズに合わせてオーダーメイドで対応することになっている。



作業間口のポート

そこで同社は、医療施設への医療器具の確実な提供を続けるための体制づくりを検討。選択したのは物流施設の機能強化だった。同社の物流ネットワークは羽田、札幌、神戸、新砂、福岡の5拠点体制。ハブ拠点となる羽田DCの機能を強化した。

整形外科領域の関連し品は数万種類におよび、年々増加する一方だ。事故など、緊急手術が行われるケースでは、症例に合致した製品を正確

にピッキング、出荷する必要があるため、ベテラン作業スタッフが手作業でこなしてきた。

羽田 DC に導入したオートストアは、グリッド上面を縦横無尽に走行する61台の「ロボット」がグリッド内に格納されたコンテナ(ピン)を吊り上げ、5間口あるポートまで自動搬送する。

作業スタッフは製品のバーコードをスキャン、搬送先別のコンテナに積載することで、ピッキング作業と検品が完了する。製品の専門知識に依存しない正確な作業が可能となった。ピッキング効率で50%、従来の保管棚からの保管効率では25%向上した。

また、羽田 DC では、腰や身体の

負担を軽減するワークウェア「サポートジャケット」のトライアル導入を開始、荷役作業の負担も視野に入れ、購入を検討するという。



サポートジャケット

ダイフク

新千歳空港に国内初 手荷物搬送システム納入

ダイフクは、東京2020オリンピック・パラリンピックおよびラグビーワールドカップ2019日本大会の開催に向け増改築を進めている新千歳空港ターミナルビルディングが運営する国際線旅客ターミナルビルに、最新の手荷物搬送システムを納入する。同社としては国内で初めての受注となる。

同社は現在、海外のグループ会社連携し、世界の500以上の空港に手荷物搬送システムや関連機器の

ほか、運用や保守・管理サービスを提供し、世界トップクラスのシェアを誇っている。

今回、新千歳空港に納入するシステムは、世界中の空港で使用実績のある各種コンベヤのほか、最新のカメラ式バーコードスキャナーや、搬送中の手荷物を常時監視・追跡するための先進的なソフトウェアなどで構成されている。

従来型システムと比較して、手荷物タグの読み取り精度が向上し、3

次元リアルタイムでの手荷物情報管理が可能となるため、受託手荷物の遅延や未着を未然に防止することで管理コストの軽減を図り、旅行者の顧客満足度の向上にもつながる。

国内では、12年に836万人であった訪日観光客が17年には2869万人と、ここ5年で3倍を超えており、今後も飛行機の利用者増加が見込まれる。

同社は「今回の新千歳空港への受注を契機に、海外の納入案件で培った技術とノウハウを生かした先進的な空港向けシステムを、日本国内の空港に向けて導入展開を積極的に進めていく」としている。

同社は日本の医療ニーズに対応するため、外科、循環器系、整形外科のニーズに注力するが、「中でも整形外科領域は最も重要な位置づけ」と岩屋氏は指摘する。



オートストア

スタッフの負担軽減を狙う。

12日に開かれたメディアツアーでは、デビューシンセス事業本部・岩屋孝彦バイスプレジデントが、ピッキング作業にロボット・ストレージシステム「オートストア」を導入した背景を紹介した。

都トライアル 発注認定制度

ジャロックの 「ニコキャリア」が認定

東京都は11月14日から16日までの3日間、東京ビッグサイトで「産業技術交流展2018」を開催。「東京都トライアル発注認定制度」コーナーで、2018年度認定商品を展出了。

10年目を迎えた同制度は都内中小企業が開発した新商品などを東京都が認定、試験的導入を経て、市場

投入を支援する。今年度は応募総数91件から新たに11件を認定。物流関連では、マテハンメーカーのジャロックが「NICO キャリーランナー」を展示した。

車輪の代わりにクローラー（帯状のベルト）を搭載した業務用台車。段差を容易に乗り越え、デコボコした道

でも最小限の揺れで走行が可能。豊洲市場や東京オリンピック会場、病院などでトライアル導入が決定した。



ニコキャリア

PALTEK

イノフィス社の装着型 バランスの販売開始

PALTEK（本社＝横浜市）は、東京理科大学発ベンチャーのイノフィスが開発した、人の手で重量物を取り扱うシーンで腕と腰の動きを補助し、作業効率向上や身体負担の軽減

を図る装着型バランス「マッスルアッパー」の販売を開始した。

「マッスルアッパー」は、背面のフレームに内蔵された空気圧式人工筋肉の働きによって上体と上肢を引

き上げ、腰部より高い位置まで重量物を持ち上げることや、身体から離れた場所に重量物を置くことを可能



装着イメージ

にする。一般のクレーンやバランサーは固定設備のため、装置を上から吊り下げるのに天井にレールを引いたり、床置きタイプではアンカーボルトを打って土台を固定する必要がある

が、**装着型バランサー**は自由に持ち運びでき、駆動源となる空気を供給するコンプレッサー用の電源さえあれば、使う場所を選ばない。
本体寸法は高さ 920 ミリメートル×

幅 830 ミリメートル×奥行 310 ミリメートル(背面部厚み 180 ミリメートル)、本体重量 8.1 キログラム(カバーを除く)。

矢崎エナジー タイで求荷求車開始 トラボックスなど 3 社協業

矢崎エナジーシステムは、国内の求荷求車ビジネス最大手のトラボックス(本社＝東京、吉岡泰一郎社長)と、タイの商用車テレマティクスビジネス最大手の DTC Enterprise 社(同＝タイ・バンコク市、トサポール・クナバムシリ社長)と 10 月 25 日、タイで合同記者会見を開き、求荷求車サービスの開始を発表した。

3 社は事業主体として新会社「TR@MOVE (トラムーブ)」を設立。提供するの、運んで欲しい荷物情報(荷主)と、運びたい車両情報(運送会社)を WEB 上でマッチングさ

せるサービス。登録料とサービス料は、荷主は無料、運送会社はそれぞれ月間 1000THB(タイバーツ)。

初年度は 3000 社の会員獲得を目指すとしている(詳細は 5 月 25 日付既報)。

「空きトラックの効率的なマッチングや荷物の輸送状況案内サービス、運賃保証サービスなど効果的な輸送品質向上に向けたコンテンツとし



中央左から矢崎、クナバムシリ、吉岡の 3 氏

てもラインアップしたい」(矢崎航社長)、「ASEAN 諸国の物流効率化に貢献していきたい」(吉岡社長)、「このサービスを普及させ、空車運行が引き起こしている社会問題を解決していきたい」(クナバムシリ社長)と語っている。

三菱地所など 福岡に運搬ロボット

三菱地所と三菱地所リテールマネジメントは、福岡市中央区の商業施設「MARK IS 福岡ももち」の 11 月 21 日の開業に合わせ、館内清掃ロボットと物流を担う運搬ロボットを導入する。

フランスのロボットメーカー Effidence 社製の運搬ロボット「EffiBOT (エフィボット)」は、最大積載重量 300 キログラムと人の手では運べない量の荷物を運搬。日本初の施設内運用となる。

センサー認識により人に付いて走

る追尾運転機能と、事前に認識した地図情報に従い指定したルートを実行して障害物を避けながら走行する自動走行機能を有する。

荷捌きや貨物の運搬をサポートし、館内バックヤードで通常営業時の運用を予定。商業施設バックヤード特有の狭い通路内での動作に加え、将来的な館内や館外への搬送も見据えた検証も行う。

館内物流・ビルメンテナン



エフィボット

ス管理における資材運搬の効率化・省力化、働き手の間口が広がるなどの効果が期待される。

施設概要は、本体棟が地上 4 階・塔屋 1 階建て、アネックス棟が地上 8 階建て、延べ床面積約 12 万 5000 平方メートル、店舗数 163。

ドライバーの長時間労働改善ガイドライン 発注量平準化など対応例示す

2 年間のパイロット事業で得られた知見をもとに、国土交通省は「トラックドライバーの長時間労働改善ガイドライン」を公表。荷主とトラック運送事業者の協力による予約受付システムの導入や発注量の平準化など 13 の対応例(表参照)を示した。

予約受付システムは、導入によりバスごとの荷役予定時間をあらかじめ決めることができる。これにより、トラック事業者は到着時間を見越した運行計画が策定でき、着荷主側は庫内作業の準備が行えるため荷受け作業を効率化することができ、荷待ち時間を減らすことができる。

山梨県の事例では、発着荷主、トラック事業者の三者で話し合って、予約受付システムの導入とともに、同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用。着荷主で

の滞在時間を短縮した。

福井県の事例では、発荷主が外部倉庫の活用を前提とした生産計画に組み替え、元請け事業者が入退場・進捗管理システムを構築し、実運送事業者に公開。実運送事業者はシステムを活用してドライバーの出勤時間を調整した。

発注量の平準化は、貨物の入出荷の平準化につながる。荷主にとって、生産体制の見直しを検討することが、荷主自身の作業効率化につながるができる。

東京都の事例では、着側の処理能力を考慮して発側が出荷台数を抑制し、入荷量を平準化することでトラックの待機時間を延べ 12 時間から 3 時間へと減らすことができた。

福島県の事例では、発荷主が高いコンプライアンス意識を発揮。ピー

ル工場で入場バッチを導入し、入場車両を分散。接車バースも柔軟に変更し、構内滞留車両を分散した。積み込み作業は、ピッキング品は事前にバース近くに収集して積み込み専念できる体制を構築。さらに、サービス品質を保った上で適切なタイミング、適切な場所への人員配置を行うマネジメント手法を導入して見える化を図り、稼働率を高めたレイバー・スケジューリング(労働者稼働計画)を実現した。

対応例

①予約受付システムの導入
②パレットなどの活用
③入出荷情報などの事前提供
④幹線輸送と集荷配送の分離
⑤集荷先や配送先の集約
⑥運転以外の作業部分の分離
⑦出荷に合わせた生産・荷造り
⑧荷主側の施設面の改善
⑨十分なりードタイム確保
⑩高速道路の利用
⑪混雑時を避けた配送
⑫発注量の平準化
⑬モーダルシフト

ESR ブランド初 久喜 DC 埼玉最大級の 15 万㎡

ESR は 1 日、埼玉県久喜市に竣工した物流施設「ESR 久喜ディストリビューション(DC)」の内覧会を開催



ESR のロゴ

した。

総投資額は約 250 億円。東京理科大学跡地から約 8 万 1000 平方

メートルを取得し、敷地一部 2259 平方メートルを久喜市に寄贈。市街化調整区域ながら都市計画法第 29 条で認可され、開発を行った。

容積率 200% の高さ制限 31 メー

トルをクリアした 4 階建て施設で、埼玉県最大級の延べ床面積 15 万平方メートル、1 フロア 3 万 5000 平方メートル。マルチテナント型で、最小賃貸区画は 2400 坪から。

国内市場では 17 件目の開発案件だが、2016 年にレッドウッド・グルー



バースは 40 フィートコンテナセミトレーラー対応

プ・ジャパンから ESR に社名変更後の 1 号案件。ESR ブランドのロゴが初めて建屋サイドに設置された。

東北自動車道・久喜 IC から 2.5 キロメートル、圏央道・白岡菖蒲 IC から 5 キロメートル、県道 12 号線川越栗橋線に直結。首都圏・東北地方への交通アクセスに優れ、周辺に民家が多くパート雇用にも有利なエリア。建築中に看板を見た近隣住民か

ら、パート募集の問い合わせも多数あったという。

ハザードマップ上でも水害に強く、利根川・荒川地域に 100 年に一度の大雨が 3 日間続いた場合でも、浸水は 0.5 メートル程度だという。非常用電源も確保、自家発電で約 18 時間の稼働が可能。

テナントは約 3 割の面積を大手 3PL 企業が内定、残りは電機メー

カーと商談中。

施設内には ESR が推進する「ヒューマンセントリックデザイン」が随所にみられ、遊び心あふれる従業員向け共用ラウンジ「KLUBB KLUBB Lounge」や売店「KLUBB Shop」をはじめ、パート従業員のための託児所「BARNKLUBB」も稼働準備中。

西濃運輸

Web 受領書照会サービスを導入

西濃運輸は、6 月から開始した配達時の電子サインの普及率が高まってきたことを受け、11 月 1 日から会員版 Web サービス「マイセイノー」に、新サービス「Web 受領書照会サービス」を導入した。

これまで顧客から受領印の問い合

わせがあった場合は FAX などを受領印を送付しており、作業に時間を要していたが、電子サインで受領したものであれば顧客自身で検索することが可能になり、待つ時間と手間を省けるようになった。事務員の受領印対応の効率化も図れるとみている。



受取書照会イメージ

佐川急便と山城ヤサカ交通 タクシー初の貨客混載

佐川急便と京都府南部を営業区域にしているタクシー会社の山城ヤサカ交通(本社＝京都府京田辺市)は 10 月 29 日から、過疎地域の京都府笠置町で人と荷物を同じ車両で運ぶ貨客混載輸送を開始した。

人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域で、人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、国土交通省が一定の条件のもとで、貨物、旅客両運送事業の“かけもち”を行うことができるようにした措置を活用。

山城ヤサカ交通が、「一番ハードルは高かった」(桑田晃穂社長)という一般貨物自動車運送事業の許可を

取得。

同社のタクシーが、佐川急便の京都精華営業所(精華町)で時間の指定や冷凍・冷蔵の必要のない荷物を受け取り、空き時間を利用して笠置町へ荷物を配達する。

これまでの貨客混載輸送は、一定の区間輸送をコラボレーションするのが中心だったが、今回山城ヤサカ交通のドライバーは佐川急便で宅配サービスの研修を受け、集荷・配達の際は佐川急便のユニフォームを着用して業務する。

集荷作業までをタクシードライバーが担うのは全国初という。

26 日、山城ヤサカ交通で行った出発式で、佐川急便の内田浩幸取締役は「荷物の配達と預かりの両方を担ってもらえるメリットは大きい。自動化が難しい運送を異業種に補ってもらうことで、業務を効率化したい」と期待を語った。

佐川急便と山城ヤサカ交通は笠置町を足掛かりに、他町にも貨客混載のエリアを広げる方針。



出発式で握手を交わす佐川急便の内田取締役(左)と山城ヤサカ交通の桑田社長



預かった荷物をバーコードリーダーで読み取り

広域 B C P 策定・非常電源導入など 物流の防災機能強化求める

6 月 18 日の大阪府北部地震、7 月 5 日を中心とする平成 30 年豪雨、8 月 9 日の台風 13 号、9 月 4 日の台風 21 号と同 6 日の北海道胆振東部地震など自然災害が立て続けに日本列島を襲い、物流インフラにも多大な損害をもたらした。これを教訓に、防災機能の強化が求められている。

台風 21 号は、関西国際空港の国際貨物地区で上屋、荷役・検査機器やシステムに被害が生じ、関空連絡橋にタンカーが衝突して空港が一時孤立状態となった。

貨物輸出入ルートを確認するため、成田や中部への代替により両空港は常態を大きく超える貨物の処理に追われた。

このため航空貨物運送協会(JAFA)は、今後も起こり得る自然災害の強靱性の観点から、交通規制

が行われる場合の物流車両通行への配慮、主要空港でのアクセス道路など機能を確保するための検証、代替空港を活用した広域的な BCP の策定を国土交通省に要望している。

10 月 30 日に開催された物流倉庫振興推進議員連盟の総会でも、日本倉庫協会と日本冷蔵倉庫協会は災害からの復旧や災害に備えた物流機能強化を求めた。

日本倉庫協会は、特に台風 21 号からの復旧支援として、被害を受けた倉庫事業者に対する緊急支援、港湾など公共施設の早期復旧とともに、災害に備えるための非常電源装置については関連工事費の助成と、なるべく高いところに設置できるよう屋上に設置する場合の高さ制限緩和を要望。

日本冷蔵倉庫協会も、非常用発電装置の導入補助を強く求めるとともに、被害を受けた大阪・神戸市港湾部全域の防潮堤かさ上げ、防潮堤扉の開閉手段改善、地盤沈下による排水溝の修復と整備を求めた。

日本物流団体連合会(物流連)は 10 月 29 日、「物流関連基盤インフラの防災機能強化」について、田村修二会長が国土交通省の松本年弘物流審議官を訪れ要望を手渡した(写真)。被害が広範囲・長期に及ぶと企業の経済活動や国民生活に影響を及ぼすとして、復旧にあたっては防災機能の強化に配慮すること、被災地以外でも基盤インフラの点検と防災対策を行うよう要望した。



センコー 北京物流センターが稼働 中国の冷凍物流機能強化

センコーは 10 月 31 日、冷凍・冷蔵物流事業を展開するグループ会社のランテック(本社＝福岡市)、中国国営の航空貨物輸送会社であるシノトランスエアの 3 社による合弁会社「中外運扇拡国際冷链物流(上海)有限公司」(本社＝中国・上海市)が、北京市内に冷凍・冷蔵機能を持つ物流センターを稼働させると発表した。

北京物流センター(写真)は、鉄筋コンクリート造 2 階建てで、延べ床面積 937 平方メートル。このうち冷凍・冷蔵倉庫に 8615 平方メートル

充てている。

冷凍・冷蔵倉庫のトラックバースには、16 台接車可能なドックシェルターを備え、外気温に触れることなく保管商品の荷捌きが可能。ドックレベラーや貨物用エレベーター 3 基により、荷役効率の向上を図った。

また、冷凍・冷蔵設備に省エネ型の自然冷媒冷凍機を採用するなど、CO₂排出量削減と地球温暖化対策に対応している。



中外運扇拡は、センコーグループが中国国内の冷凍・冷蔵物流需要に対応するため設立した企業で、北京物流センターは同社初のセンター。北京首都国際空港から 5 キロメートルに位置し、空港と北京市をつなぐ高速道路のインターチェンジから 2 キロメートルと至近で、北京市全域をカバーできる好立地。