

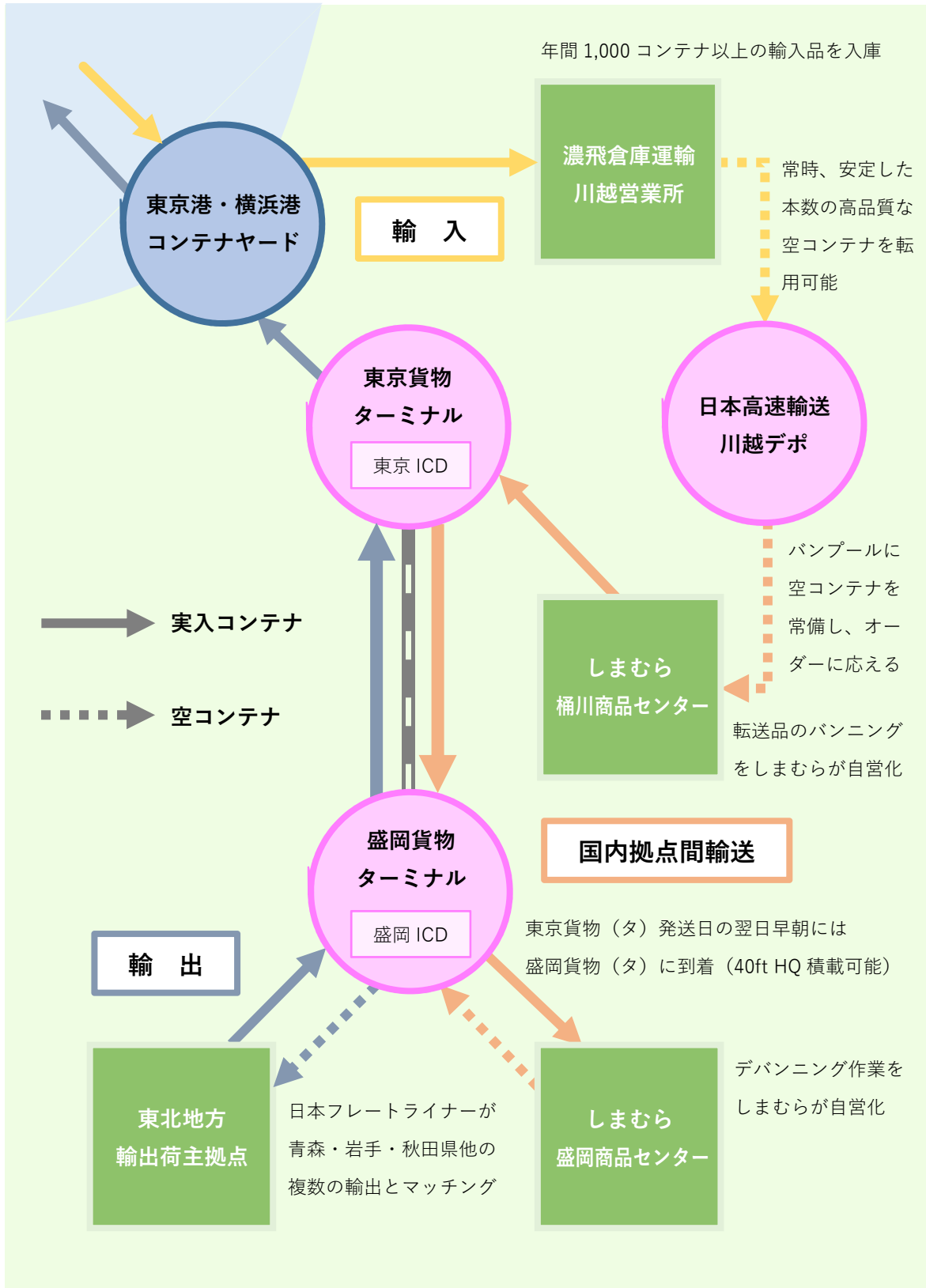
荷主

陸運事業者

船会社

その他物流関係事業者

海上コンテナの「内貨転用」と「CRU」を組み合わせた取組事例



取組を行うに至った背景と目的

■株式会社しまむら

- ・改正省エネ法特定荷主（取扱物量が多大）
- ・将来的なトラック乗務員不足による輸送力安定化対策
- ・CSR

■日本フレートライナー株式会社

- ・海上コンテナ専用列車の積載率向上
- ・東北地方の輸出者とのラウンドユースマッチング率向上

■濃飛倉庫運輸株式会社

- ・年間 1,000 本以上の輸入デバン後に空になった海上コンテナの再利用
- ・しまむら様に対する継続的な物流改善提案の必要性

■日本高速輸送株式会社

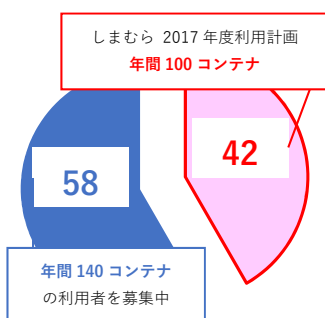
- ・輸入デバン後に空になった海上コンテナの再利用
- ・乗務員の労働環境を改善

海上コンテナの内貨転用の課題について

事例のケースでは、関係各社が歩み寄り、オールウィンとなるよう調整したチームプレーによるものです。また内部努力だけでなく、拠点に至近のインランドデポなど外部環境を有効活用するなど、複数の要因が重なることで成立をしています。

	課題	期待
現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 国内輸送はトラックが主体である ◆ 海コン内貨転用は広がらない 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ トラックに頼りすぎる国内輸送モードへの問題意識 ◆ 海コン内貨転用を組合せた輸送力の多様化が世の中に広く浸透
荷主	<ul style="list-style-type: none"> ◆ トラックによる輸送であれば荷役作業は乗務員が行うもの ◆ 国内輸送に「今」は困っていない 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 海コン内貨転用の際の荷役作業を自ら行う ◆ 将来の対策を「今のうちに」検討実施
ドレージ	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ドレージは輸出入に伴う輸送 ◆ 乗務員は荷役作業を行わない 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 輸出入に伴う輸送の枠を取り払う ◆ 荷役作業を荷主と一緒に取り組む
コスト	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 輸送距離に応じた変動費が一般的 ◆ 同一車種、同一コンテナの際に、積載物量に応じて変動しない 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 輸送距離と積載物量に応じた変動費を、全関係者の共通認識のもとに設定する

今後の取組 - 関東から東北への国内輸送のご案内



海上コンテナ 40ftHQ の A グレードを関東⇄東北間で年間 240 コンテナを国内転用できる物流サービスをご案内いたします。(2016 年 9 月時点)

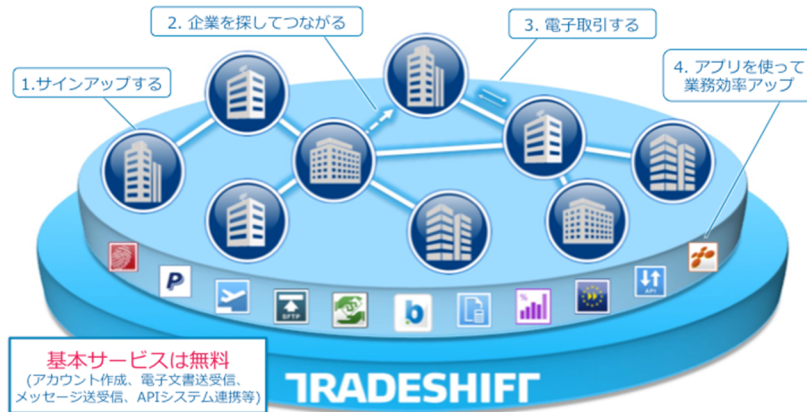
そこで現在、しまむら様以外に同サービスをご利用頂ける企業を広く募集しています。関東から東北への国内輸送についてお困りの方はお気軽にお声がけ下さい。

問い合わせ先 | 濃飛倉庫運輸（株） 営業開発部 営業企画課

TEL : 03-3273-5851

Tradeshift ～新しい形の企業向けソーシャルネットワーク～

Tradeshift は 190 カ国 80 万社以上の企業が参加する、企業間取引のプラットフォームサービスです。参加企業は新規取引先の開拓や、見積・注文・請求などの商取引に関わる文書をオンライン上で送受信することができます。基本機能は無料で使用することができ、機能を拡張するアプリを使うことでより複雑なビジネス課題の解決や業務改革を進めることが可能です。



CRU に取り組んだ経緯

近年、国内の物流業界の人手不足はかつてないレベルであり、事業者の大きな課題となっています。情報産業の立場からこれらに対してご支援できることはないかと探していたところ、SCRU の取り組みを知りました。その活動の中で、空きコンテナをマッチングする際の大きな課題として、空きコンテナ情報を自由に共有したり検索したりする場がないということを確認しました。この課題に対する一つの解決策として、また地球環境保全のため、Tradeshift を活用できると考え、取り組みを始めました。

キャパシティ・マッチング・アプリ Karatora(カラトラ)

SCRU における議論、また会議でお会いした方々のご意見を参考に、NPO エスコットと共同でキャパシティ・マッチング・アプリの「Karatora(カラトラ)」を 2017 年 3 月にリリースしました。



アプリのご紹介 無料で使える空きコンテナ・トラックの情報共有アプリ

Tradeshift にアカウントを持つ企業、組織は、どなたでも無料でアプリを利用することが可能です。帰り便の空コンテナの輸送経路や情報を掲載頂くことで、それを利用したい企業が検索し、アプリ上でコミュニケーションを図ることができます。

空きトラック情報

(未選択) ↓
メンバーを表示

まずはトークを選択してください

送る

概要

案件ID	TRK10	公開案件	<input type="checkbox"/>
案件名 *	狭山市→東京港	状況 *	商談中 ↓
期間(開始日) *	2017/05/01	期間(開始時刻)	0:00
期間(終了日) *	2017/05/31	期間(終了時刻)	0:00
荷卸し場所(名称)	狭山市近郊		
荷卸し場所(都道府県)	埼玉県 ↓		
荷卸し場所(市区町村)	狭山市		

輸送経路情報

発地(名称) *	狭山市近郊	着地(名称) *	東京港
発地(都道府県) *	埼玉県 ↓	着地(都道府県) *	東京都 ↓
発地(市区町村) *	狭山市	着地(市区町村) *	大田区
経由地	関越道		

空きトラック情報

恵比寿運輸株式会社用トーク
トークを追加 | メンバーを表示 | メンバーを管理

こちらの案件の詳しいお話をお伺いしたいと思います、まだ空きございますでしょうか。

恵比寿運輸株式会社 鈴木 花子 2017/03/14 11:31:0

お問い合わせ頂きありがとうございます。
はい、空きはございます。いつ頃より利用をご希望でしょうか？

送る

残り文字数:255

概要

案件ID	TRK14	公開案件	<input type="checkbox"/>
案件名 *	佐野→川崎港(4-9月)	状況 *	募集中 ↓
期間(開始日) *	2017/04/01	期間(開始時刻)	0:00
期間(終了日) *	2017/09/30	期間(終了時刻)	0:00
荷卸し場所(名称)	佐野市近辺		
荷卸し場所(都道府県)	栃木県 ↓		
荷卸し場所(市区町村)	佐野市		

詳しい利用方法の説明については、アプリ内にあるサポートページをご参考ください。

キャパシティ・マッチング・アプリ「カラトラ」

<https://go.tradeshift.com/#/apps/Tradeshift.AppStore/apps/TSJ.GlobalCapacityMatching>

今後の取組について

Karatora を、多くの企業にご利用頂き普及させていくためには、まだ多くの改善の余地が残されていると考えています。今後、ユーザー企業様のご意見やフィードバックなどを頂きながら順次機能を拡張していく予定です。

問い合わせ先 | トレードシフトジャパン(株) TEL : 03-6434-1185

(株) カンロジ | 通関業者

URL | <http://klc.itclogi.com/>

カンロジについて

弊社では通関業・港湾運送業など、物流の総合サービスを展開しております。創業以来、「迅速・正確・丁寧」をモットーに、お客様の多様なニーズにフレキシブルに対応。高品質な物流サービスにより、お客様の“物流”を支援いたします。



通関業
Customs Clearance



港湾運送事業
Port transportation business



保税蔵置場
Hozei warehouse

CRU に取り組む姿勢

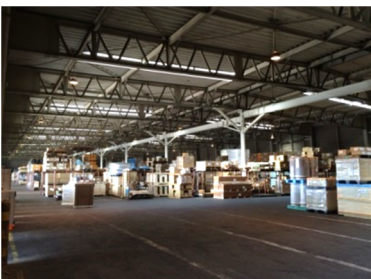
通関業者という立場から、現場に近いところで地球環境への負荷低減やドライバー不足、輸送の効率化等の諸課題に対処するため CRU に取り組み始め、SCRU に参画し情報交流の場でパートナーを発掘することで、取組を拡大してまいります。

取組のポイント

コンテナのマッチング率を向上させるためには、協力会社への呼びかけを行い、双方の会話を継続しながら、荷主の背景を収集することが重要であり、弊社が進んで情報を提供いたします。

今後の取組について

埼玉県内をはじめとする顧客先に対して、お客様が認識されていないロス、環境負荷の情報を提供し、ベネフィットを生み出すべく対応してまいります。



神戸摩耶倉庫

問い合わせ先 | (株) カンロジ 東京海上営業部 TEL : 03-5753-5121

《参考》SCRU 標準チェックシート

埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会では、ラウンドユース実施時のコンテナチェックに活用して頂くため、チェックシートを作成しました。

ラウンドユースにぜひ御活用下さい。



SCRU 標準チェックシート(案)

DATE:
REF. NO

【PROCESS 1】輸入コンテナPICK UP時のEIRチェック

日時	年 月 日 (曜日) AM / PM 時 分	運用ルール
場所		記入例：搬出時にダメージが確認されたときは、輸入荷主へ返却をお願いします。
会社	TEL:	
担当	様 MAIL.ADD:	※EIR入手後は速やかにご提出願います。
乗務員	氏名: TEL:	チェックシートの提出先: E-mail、FAX
番号	コンテナ: 車番:	確認者印

【PROCESS 2】デバンニング後のチェック

日時	年 月 日 (曜日) AM / PM 時 分	運用ルール	
会社	TEL:	① デバンニング前後にダメージが確認されたときは、写真付きのメールで〇〇〇〇に連絡をお願いします。(EIR/ダメージ箇所/コンテナ番号)	
担当	様 MAIL.ADD:		
項目	異常・ダメージと判断基準	チェック	
判断基準により判断	1 コンテナピンホール	コンテナの中に入り、ピンホールの有無を確認。あればNG。	OK / NG
	2 床面	補修による段差、釘、めくれ、破損、波うち、汚れ、えぐれ(5cm以上)が無い事。釘がある場合は抜く。抜けなければOK。	OK / NG
	3 ドアパッキン	ドアパッキン(ガスケット)に切れが無い事。ピンホールを確認した際に光漏れが無ければOK。	OK / NG
	4 コンテナダメージ	サイドパネルのダメージを確認。±5cm以内の凹凸であればOKとする。	OK / NG
	5 結露	天井、床面、側面に水滴がついていない事。手に水滴が付かないレベルである事。自然乾燥・拭き上げが可能であればOK。	OK / NG
〇〇〇〇に連絡	6 ラッシングリング	片面8か所以上ある事。無い場合は輸出荷主に連絡し、RU可否を判断する。	OK / NG
	7 ドア開閉	人力でのドア開閉及び封印が出来る事。出来ない場合はNG。	OK / NG
	8 ドア止め用フック	両サイドにフックがある事を条件とするが、ピンホールが無ければOKとする。無い場合は〇〇〇〇に写真付きで連絡。	OK / NG
		② デバンニング後に必ずコンテナ洗浄を実施し、クリーンな状態とする。	
		③ 上記①と②でラウンドユースでの使用が不可となった場合の代替とし、同日の他コンテナ転用に関して、最大限の協力を行う事とする。	
		④ 左記のチェックについては、相違が無いように責任を持ってチェックを実施する。(形骸化しないように留意する)	
		天候、交通事情などで遅延等が発生する場合には、〇〇〇〇に連絡する事。	
		その他問題発生時の詳細内容	担当者
			㊟

【PROCESS 3】バンニング作業前のチェック

日時	年 月 日 (曜日) AM / PM 時 分	運用ルール	
場所	バンニング場所:	① バンニング前にダメージが確認されたものについてはラウンド使用不可とする。	
担当	TEL: Mail:		
項目	異常・ダメージと判断基準	チェック	
1	コンテナの中に入り、ピンホールが有無を確認。あればNG。	OK / NG	
2	補修による段差、釘、めくれ、破損、波うち、汚れ、えぐれ(5cm以上)が無い事。釘がある場合は抜く。ただし、輸送品質及び安全上問題無い範囲であればOKとする。	OK / NG	
3	ドアのパッキン(ガスケット)に切れが無い事。上記①のピンホール確認時に光が漏れていなければOKとする。	OK / NG	
4	サイドパネルのダメージを確認。±5cm以内の凹凸であればOKとする。	OK / NG	
5	天井、床面、側面に水滴が付着していない事。自然乾燥や拭き上げ可能であればOKとする。	OK / NG	
6	ラッシングリングが片面8か所ある事。ただし、バンニング及び貨物保定に問題無ければOKとする。	OK / NG	
7	ドアの開閉(ハンドルロックを含む)に問題が無い事。封印機能に問題が無ければ使用可能。	OK / NG	
8	コンテナ両側のドア止め用フックを確認。確認できなければ、損傷具合を確認の上、ドア固定用具を使用する。	OK / NG	
		② バンニング前に問題が確認されたものについては、ラウンド使用の協議を実施する。	
		③ PROCESS 2におけるチェック内容及びコンテナ内クリーンの認識に齟齬が発生した場合は、バンニング前に写真撮影の上、関係者に報告することとする。ただし、使用可能な限りラウンドに使用することとする。万が一、最終仕向け地で当該事由によるコンテナ洗浄等が発生した場合には、当該要因を発生させたと推測される起因者負担を原則とする。	
		④ ラウンドユース最終判断	担当者
		OK / NG	㊟
		NGの場合、主たる理由:	

【PROCESS 4】コンテナラウンドユース実施報告

作業完了	※バンニング作業実施者が記載 年 月 日 (曜日) AM / PM 時 分	運用ルール
特記事項		記入例:作業終了後、速やかにSCRUに報告して下さい。
		㊟

SCRU 標準チェックシート(案) 簡易版



コンテナ番号			PROCESS1	PROCESS2	PROCESS3	
ラウンドユースの可否 <div style="font-size: 24px; text-align: center;">OK / NG</div> (NGの理由)		年月	年 月 日 (曜日)	年 月 日 (曜日)	年 月 日 (曜日)	
		時間	AM / PM 時 分	AM / PM 時 分	AM / PM 時 分	
		会社				
		担当	Ⓜ	Ⓜ	Ⓜ	
		TEL				
		MAIL ADD				
		項目		チェック	チェック	チェック
		1	コンテナ ピンホール	コンテナの中に入り、ピンホールの有無を確認。あればNG。	OK / NG	OK / NG
2	床面	補修による段差、釘、めくれ、破損、波うち、汚れ、えぐれ(5cm以上)が無い事。釘がある場合は抜く。抜かなければNG。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
3	ドア パッキン	ドアパッキン(ガスケット)に切れが無い事。ピンホールを確認した際に光漏れが無ければOK。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
4	コンテナ ダメージ	サイドパネルのダメージを確認。±5cm以内の凹凸であればOKとする。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
5	結露	天井、床面、側面に水滴がついていない事。手に水滴が付かないレベルである事。自然乾燥・拭き上げが可能であればOK。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
6	ラッシング リング	片面8か所以上ある事。無い場合は輸出荷主に連絡し、RU可否を判断する。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
7	ドア開閉	人力でのドア開閉及び封印が出来る事。出来ない場合はNG。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
8	ドア止め用 フック	両サイドにフックがある事を条件とするが、ピンホールが無ければOKとする。無い場合は○○○に写真付きで連絡。	OK / NG	OK / NG	OK / NG	
		備考	備考	備考		

PROCESS 4	コンテナラウンドユース実施報告		
作業完了	※バンニング作業実施者が記載 年 月 日 (曜日) AM / PM 時 分		
特記事項	運用ルール 記入例: 作業終了後、速やかにSCRUに報告して下さい。		Ⓜ

《参考》用語の説明

○コンテナラウンドユース

コンテナラウンドユース (Container Round Use : CRU) とは、輸入時に使用したコンテナを港頭地区における船社が指定する場所へ返却せず、輸出時に再利用する方法。コンテナラウンドユースは、和製英語。

なお、同一荷主による CRU のみを CRU と呼び、異なる荷主間で CRU を行うものは「コンテナマッチング」と区別して呼ぶ場合もある。

○ドレイジ

ドレイジ (drayage) とは、国際海上コンテナを、陸上輸送すること。ドレイ (dray) とも呼ばれる。

○国際海上コンテナ運搬用セミトレーラ／トラクターヘッド／シャーシ

ドレイジを行う車両としては、国際海上コンテナ運搬用セミトレーラが多く用いられている。この車両は、トラクターヘッドおよびシャーシからなり、ヘッドとシャーシは切り離す (台切り) ことができる。

トラクターヘッド：コンテナが搭載されたシャーシを牽引する輸送機器。

シャーシ：海上コンテナを積載する台車のこと。

オンシャーシ：シャーシにコンテナが載った状態のこと。

なお、海上コンテナ用シャーシには、2軸のもの、3軸のものがある。



トラクターヘッド シャーシ



40ft コンテナを積載した3軸トレーラー



20ft コンテナを積載した2軸トレーラー

出典：「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」(国土交通省、H17.12)

○実入コンテナ／空コンテナ

実入コンテナ：貨物が入っているコンテナ

空コンテナ：貨物が入っていないコンテナ。空バンとも呼ばれる。

○バンニング／デバンニング

バンニング(vanning)：空のコンテナに貨物を積めること。バン、バン詰めとも呼ばれる。

デバンニング (devanning)：上記の逆で、実入コンテナから貨物を取り出すこと。デバンとも呼ばれる。

○コンテナヤード (CY) /バンプール (V/P)

コンテナヤード (Container Yard : CY)：実入コンテナの置場。バンプールと兼ねていることも多い。

バンプール (VAN POOL : V/P)：空コンテナの保管場。コンテナの点検、洗浄、修理、保管等が行われる。

○インランドデポ

港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地。貨物の集配、通関業務、保管等が行われる。多くの貿易貨物がコンテナ化されている現在、主としてコンテナの集配、コンテナへの荷詰め・取り出し、空コンテナの一時保管等が行われる。

○FCL 貨物／LCL 貨物

FCL 貨物(Full Container Load)：コンテナ 1 本を満たした貨物

LCL 貨物(Less than Container Load)：コンテナ 1 個分を満たすには足りない小口貨物

○コンテナフレートステーション (Container Freight Station : CFS)

船会社は、通常 FCL 貨物の場合は貨物の受けや渡しをコンテナヤード(CY)にて行うが、LCL 貨物の場合は貨物の受けや渡しをコンテナフレートステーション(CFS)にて行う。

CFS は、通常は、コンテナターミナルの一部に設置された荷捌き用の施設であり、貨物をコンテナに詰め、又はコンテナから取り出す作業を行う場所である。

○バンプール契約（指定）

バンプールは、コンテナが船会社の所有物であることから、船会社が確保している。

バンプールの多くは港頭地区にあり、船会社の委託を受けた事業者が管理・運営を行っているが、内陸にある場合もある。インランドデポにおいては、船会社とバンプール契約（指定）が行われている場合、港頭地区のバンプールと同様に、コンテナの返却・ピックアップ場所として運用される。なお、バンプール契約は、船会社が個別に契約・指定するものである。

○空コンテナのポジショニング（空ポジ）

特に輸出入のインバランス（不均衡）が生じている場合、輸出に使用する空コンテナを調達するため、船会社は、空コンテナが余っている港から空コンテナの回送（ポジショニング）を行う。内陸の船社指定バンプールで空コンテナが余った場合、港への回送は船社負担で行われることになる。

○フリー・タイム（Free Time）

コンテナ・ヤード（CY）、コンテナ・フレイト・ステーション（CFS）に搬入されてから、引取りが猶予される「無料保管期間」のこと。

a.船： 通常5から6日間（第1週は土曜日、日曜日、祭日を除く。航路、船会社等で異なる）

b.ドライ・コンテナ以外の特殊コンテナ： 3日間

c.航空貨物： 成田空港の場合入庫の翌日から24時間

○デマレッジ（Demurrage）

「超過保管料」のことで、本船から陸揚げしコンテナ・ヤード（CY）、コンテナ・フレイト・ステーション（CFS）に搬入されたコンテナ、貨物が一定の無料保管期間（フリー・タイム）を過ぎてもCY、CFSから引取られず引き続き留置された場合に課せられる。料金は、使用するCY、CFSにより異なる。

○ディテンション・チャージ（Detention Charge）

「返却延滞料金」のことで、コンテナ・ヤード（CY）から納入先にコンテナを運搬し、バンプールに返却されるまでの日数がフリー・タイムを超過した場合に課せられる。料金は船会社等により異なる。

○フォワーダー

基本的に自らは輸送手段を持たずに実際に輸送している他の運送業者に貨物を委託して運ばせて、荷主に対して運送責任を持つ運送業者のこと。輸送手段を所有して実際に運送する業者をキャリア（carrier）と言い、それに対してフレイトフォワーダー（Freight Forwarder）が存在する。

我が国では、フォワーダーと呼ばれるのは、貨物利用運送事業者のことであり、荷主から貨物を預かり、他の業者の輸送手段（船舶、航空、鉄道、貨物自動車など）を利用し運送を引き受ける事業者を指す。一般的には貨物利用運送事業者のうち国際輸送を取扱う業者を指す。航空輸送を得意とする業者をエア・フレイト・フォワーダー、海上輸送を得意とする業者をNVOCC（非船舶運航業者、Non Vessel Operation Common Carrierの略、NVと略されることもある）と呼ぶこともある。

○COC/SOC

COC（Carrier's own container）：船会社が所有しているコンテナ

SOC（Shipper's own container）：荷主が所有しているコンテナ

通常、海上輸送で使用されるコンテナは、船会社、若しくはコンテナリース会社が所有するものを船会社が借り受け、荷主に貸し出す形式をとっており、COCという。それに対し、海上輸送コンテナの中で荷主自身が所有、あるいはNVOCCが用意し船積みされるコンテナのことをSOCという。

現在、SOCは、タンクコンテナ等で多くみられる。タンクコンテナ等の特殊用途に使用されることが多いコンテナは使用頻度が少ないため高コストであり、船会社所有のものはドライコンテナ等と比べて数が少ない状態にある。そのため、荷主やNVOCCがコンテナを所有し、必要に応じて使用する形式が取られることが多い。

CRUにおいては、SOCであれば、船社の一致を考慮する必要がなくなるという点で、注目する意見がある。

○コンテナの種類

コンテナの種類としては、下表のような種類があるが、温度調整を必要としないドライコンテナが大部分を占めている。

表 主なコンテナの種類

資料：JETRO 資料に基づき作成。

ドライコンテナ (Dry Container)	一般貨物用に使用される通常のコンテナのことで、コンテナの種類の中で最も多く使用されている。
リーファーコンテナ (Reefer Container)	コンテナ内部に備え付けられた冷凍・冷蔵装置により、コンテナ内の温度調整ができる。果実、野菜、肉、魚介類などの冷凍・冷蔵貨物の輸送に適している。
オープン・トップ・コンテナ (Open Top Container)	上部のないコンテナ。嵩高物、重量物の輸送に適している。屋根部分が開放されていることにより、上部から貨物を積み込むことができる。
サイド・オープン・コンテナ (Side Open Container)	側面のない、または開閉可能な構造となっているコンテナ。長尺物に適している。
フラット・ラック・コンテナ (Flat Rack Container)	外枠のないフラットなコンテナ。屋根部分、両側面、扉面を持たず左右および上方から貨物を積み込める。長尺物、重量物、またはコンテナ詰めできない大型貨物に適している。
タンク・コンテナ (Tank Container)	鋼製フレーム内にタンクが格納されているコンテナ。酒類、醤油、食料品、液体化学薬品などの液体貨物に適している。

○コンテナのサイズ

国際大型コンテナは、ISO（国際標準化機構）が寸法と最大総重量を定めている。現在は、長さが40フィートと20フィートのものが一般的で、高さについては、最近では、9フィート6インチのハイキューブ（high cube、HQ、背高、クンロク）のものが増えてきている。

なお、45フィートについては、2005（H17）年に、ISOにて規格化されて以降、アジア主要国、米国においては国内陸送も可能となり利用が拡大しているが、日本国内においては、道路交通法により45フィートコンテナ積載車両の公道走行は認められておらず、宮城県で輸送実験が行われているにとどまっている。（45フィートコンテナは、40フィート背高コンテナに比べ積載容量が約13%大きい、コンテナの積載最大重量は変わらないため、軽い貨物の輸送に適している。）

表 主なコンテナのサイズ（ドライコンテナの場合）

資料：JETRO 資料、国土交通省資料に基づき作成。

	45フィート	40フィート・ハイキューブ	40フィート (ハイキューブ以外)	20フィート	12フィート
長さ	13,716mm (45ft)	12,192mm (40ft)	12,192mm (40ft)	6,058mm (19ft 10-1/2in)	3,715mm (12ft)
幅	2,438mm (8ft)	2,438mm (8ft)	2,438mm (8ft)	2,438mm (8ft)	2,450mm (8ft)
高さ	2,896mm (9ft 6in)	2,896mm (9ft 6in)	2,591mm (8ft 6in)	2,591mm (8ft 6in)	2,500mm (8ft 6in)
最大総重量	30,480kg	30,480kg	30,480kg	20,320kg	5,000kg
最大積載重量	26,530kg	27,480kg	27,610kg	28,080kg	-
純積載容積	85.6m ³	76.0m ³	67.3m ³	33.1m ³	18.7m ³
備考	日本では道路交通法により公道走行に制約				主に内航用。 JRコンテナもほぼ同じ大きさ

埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会 構成員

(平成29年 3月30日現在)

荷主	株式会社ニトリ	貿易改革室 担当
	曙ブレーキ工業株式会社	ロジスティックス改革推進室 室長
	本田技研工業株式会社	生産統括部 SCM統括部 海外部品物流部 埼玉海外物流ブロック ブロックリーダー
	国際紙パルプ商事株式会社	グローバルビジネス統括本部 グローバルビジネス製紙原料営業本部 東日本営業部 貿易課 主事
	レンゴー株式会社	八潮工場 物流部 部長
	水野産業株式会社	商品部
	東方物産株式会社	事業推進課 課長
	白石カルシウム株式会社	国際部 業務課 課長
	ヴィリソン商事株式会社	代表取締役
	株式会社タニタ	国際物流管理室 室長
	横浜ゴム株式会社	タイヤ販売物流部 担当
	株式会社コメリ	商品開発部 リーダーマネージャー
	UDトラック株式会社	ロジスティックスサービス マネージャー
	クラリオン株式会社	生産技術本部 TSCM推進部 業務G 課長
	三菱電機株式会社	ロジスティクス部 部長
	株式会社オーヤマ	業務部 マネージャー
日本紙通商株式会社	古紙部 部長	
藤倉ゴム工業株式会社	技術製造本部 生産管理グループ グループリーダー	
株式会社エコマット産業	物流管理課 チーム長	
陸運事業者	関東紙運輸株式会社	営業部 営業部 部長
	日本コンテナ輸送株式会社	営業部 部長
	株式会社日新	国際営業第1部 次長
	一般社団法人埼玉県トラック協会	海上コンテナ部 部会長
	日本通運株式会社	海運事業部 専任部長
	日本高速輸送株式会社	京浜支店 取締役京浜支店 支店長
	西濃シエンカー株式会社	海外輸送部 部長
	八潮運輸株式会社	経営企画部 部長
	タツミトランスポート株式会社	代表取締役
	吉田運送有限会社	代表取締役
	伊藤忠ロジスティクス株式会社	食品・プロジェクト部 課長
	株式会社住友倉庫	営業第一部 部長
	株式会社エムティ輸送	代表取締役
	青伸産業運輸株式会社	東京支店 支店長
	シーティナー株式会社	センター長
	ケービーエスクボタ株式会社	東日本チーム長
	株式会社エスユーライン	取締役営業部長
	東京ドレージサービス株式会社	専務取締役
	芳賀通運株式会社	東京営業所 部長
	有限会社ツカガ	代表取締役
	ブリヂストン物流株式会社	営業本部 営業企画部 部長
	東海運株式会社	京浜事業部 埠頭部 品川コンテナセンター 所長
	日本フレートライナー株式会社	国際事業部 部長

船会社	オリエントオーバーシーズコンテナライン	日本代表
	NYK Container Line株式会社	営業部 部長
	株式会社ケイラインジャパン	マーケティンググループ グループ長
	Pan Ocean コンテナ日本株式会社	営業部 代理店総括理事常務
	ワンハイラインズ株式会社	営業部 営業三課 副課長
	SITC JAPAN株式会社	営業本部 本部長
	南星海運ジャパン株式会社	代表取締役
その他 物流関係 事業者	郵船ロジスティクス株式会社	海上事業部 商品開発課 課長
	株式会社ユニエックス	営業推進グループ グループ長
	一般社団法人 日本海事検定協会	業務執行理事常務
	i CONNECT GLOBE株式会社	代表取締役
	トライウォールジャパン株式会社	東日本事業部 担当セールスエンジニア
	トレーディア株式会社	京浜支店営業第1部 部長
	株式会社日成	営業部 副部長
	濃飛倉庫運輸株式会社	営業開発本部 営業企画課 課長代理
	川崎陸送株式会社	通関東京営業所 所長
	一般社団法人 全日検	東京支部 支部長
	OOCL LOGISTICS JAPAN LTD.	企画開発営業部 マネージャー
	三井倉庫株式会社	運輸課 課長
	SGHグローバル・ジャパン株式会社	所長
	新世紀海運株式会社	代表取締役
	一般社団法人 日本貨物検数協会	常務理事
	トレードシフトジャパン株式会社	ゼネラルマネージャー
	株式会社中央倉庫	東京国際貨物営業所 所長
	株式会社日立物流バンテックフォワーディング	海上部港運課 部長補佐
	京葉流通倉庫株式会社	東京営業所 営業所長
	株式会社共同フレイターズ	カスタマーサービス部 主任
	株式会社EFインターナショナル	営業部 部長
	U-Pallet (有限会社デジレ)	千葉営業所 専任担当
	株式会社タムラ流通センター	代表取締役
	関東サービス株式会社	代表取締役
	凸版物流株式会社	国際物流本部 情コミSP部 課長代理
	株式会社カンロジ	東京海上営業部 部長
	日通NECロジスティクス株式会社	プラットフォーム本部 通関業務部 マネージャー
保険会社	東京海上日動火災保険株式会社	神奈川支店 川崎支社長代理
	損害保険ジャパン日本興亜株式会社	物流開発部 部長
金融機関	株式会社武蔵野銀行	県庁前支店 支店長
	株式会社埼玉りそな銀行	県庁支店 支店長
県	埼玉県 都市整備部 都市計画課	課長
	埼玉県 都市整備部 田園都市づくり課	課長
オブザーバー	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
	NPOエスコット	理事長
	埼玉県警察本部	刑事部 組織犯罪対策局 捜査第四課 課長

**コンテナラウンドユース
構成員の取組紹介**

平成 29 年 3 月

埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会
埼玉県

【問い合わせ先】

埼玉県 都市整備部 都市計画課 総務・企画担当（企画チーム）
〒330-9301 埼玉県さいたま市浦和区高砂三丁目 15 番 1 号 第二庁舎 2 階
電話：048-830-5337 FAX：048-830-4881