

# 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



## 序. 本書のねらい

### コンテナラウンドユースの効果を広く示すこと 取組を紹介することで、事業者の活動に資すること 取組を共有することで、課題解決の一助とすること

埼玉県は、平成 26 年 10 月に「埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会 (SCRU)」を設立し、コンテナラウンドユース (Container Round Use : CRU) の推進に取り組んでまいりました。

県では、物流効率化施策を推進するため、構成員から CRU の実績を報告頂き、その実態を把握、検証する「埼玉コンテナラウンドユース社会実験 (社会実験)」を平成 26 年 11 月から実施し、平成 29 年 1 月末までに 3,196 件の貴重なデータを収集しています。

社会実験により空<sup>から</sup>でのコンテナ輸送を少なくすることで、コンテナ輸送距離を 32.3%、輸送時間を 39.0%、輸送コストを 21.0%低減させ、また CO<sub>2</sub> 排出量を総計で 240.1 トン削減できました。

これにより、CRU の取組は、企業の物流効率の向上だけでなく、港でのコンテナ搬出入の待機時間を短縮することによるドライバーの労働環境改善や温室効果ガス排出量の削減など環境への配慮に一定の効果があることを示したところです。

しかしながら、CRU の実施にあたっては多くの主体が関係し、輸出入情報の共有など、利害が異なる関係者間の調整が必要であることから、コンテナマッチングに至るまでのハードルが高く、現状では限定的な取組となっていることが実情です。

そこで、SCRU では、これから新たに取り組む事業者や、既に取り組んでいるが課題を抱えている担当者への一助とするべく、構成員の取組を取りまとめた本書を作成いたしました。

本書の作成にあたり御協力を賜りました関係者の方々をはじめ、多くの皆様の活動の一助となれば幸いです。

# 目次

1. コンテナラウンドユース (CRU) とは	1
2. CRU の取組の紹介	3
<b>【荷主】</b>	
(株) ニトリ	4
本田技研工業 (株)	6
(株) タニタ	8
東方物産 (株)	10
(株) コメリ	11
クラリオン (株)	12
藤倉ゴム工業 (株)	12
<b>【陸運事業者】</b>	
日本コンテナ輸送 (株)	15
日本通運 (株)	16
日本高速輸送 (株)	18
八潮運輸 (株)	19
タツミトランスポート (株)	20
ケービーエスクボタ (株)	21
日本フレートライナー (株)	22
<b>【船会社】</b>	
オリエントオーバーシーズコンテナライン	25
Pan Ocean コンテナ日本 (株)	26
SITC JAPAN (株)	27
南星海運ジャパン (株)	28
<b>【その他物流関係事業者】</b>	
濃飛倉庫運輸 (株)	30
トレードシフトジャパン (株)	32
(株) カンロジ	34
《参考》	
SCRU 標準チェックシート	36
用語の説明	38
埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会構成員名簿	41

# 1. コンテナラウンドユース (CRU) とは

コンテナラウンドユースとは、輸入で使用したコンテナを、港に返却せずに輸出で継続使用する取組です。

長時間の空走行・港での待機時間を減らし、物流の効率化・ドライバーの労働環境の改善・CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待できます。

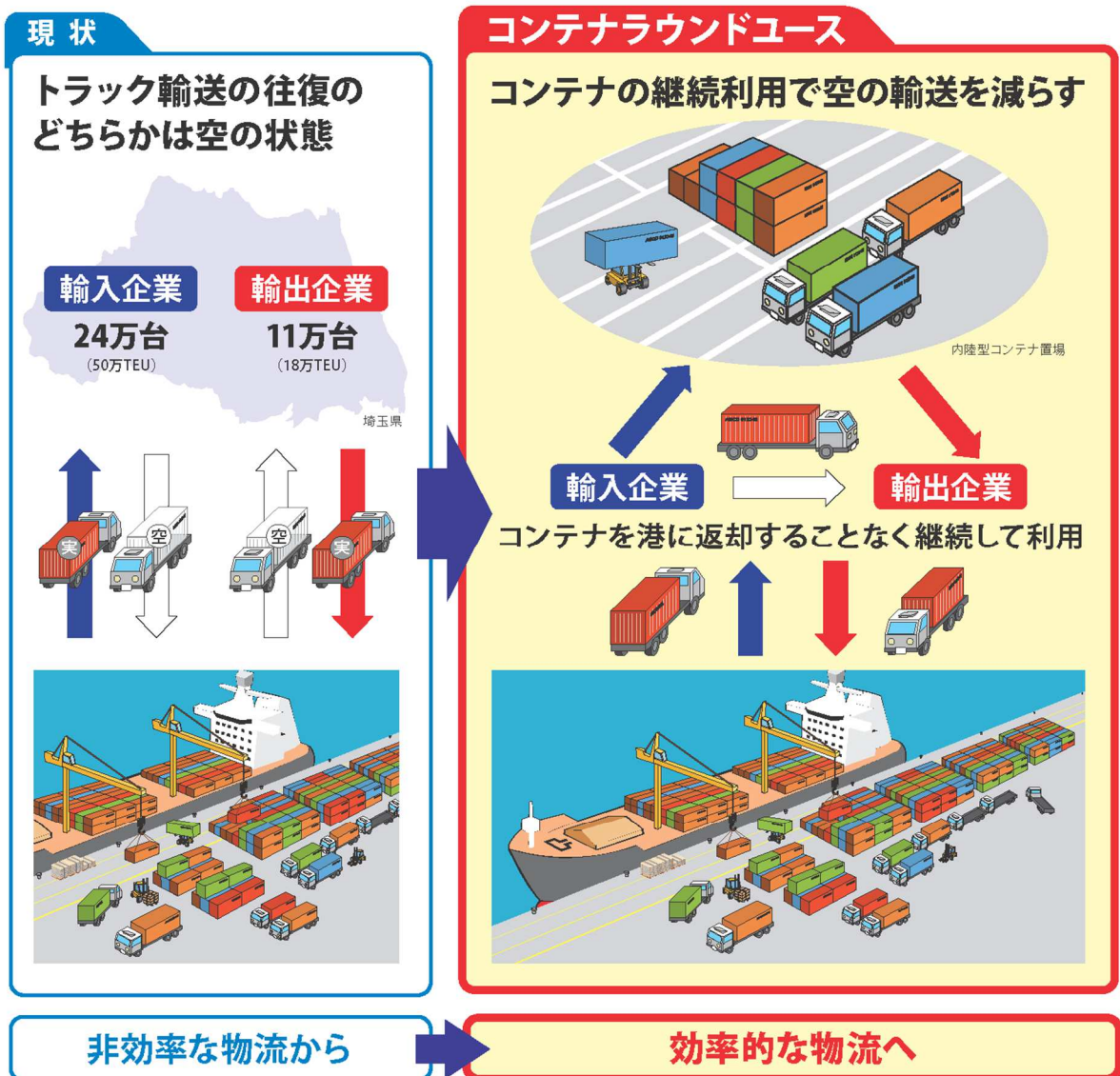


図 コンテナラウンドユース (CRU) とは

## コンテナラウンドユースの効果

### コンテナ輸送距離

**32.3**  
%減

平均 71.6km 減/ラウンドユース1回

実施前 703,882km

実施後 476,454km

### 輸送時間

**39.0**  
%減

平均 4.9 時間減/ラウンドユース1回

実施前 40,114 時間

実施後 24,450 時間

### 輸送コスト

**21.0**  
%減

算定条件 昭和 58 年タリフ

### CO<sub>2</sub> 排出量

**240.1**  
トン削減

スギ 17,148 本/年 CO<sub>2</sub> 吸収相当

1 ラウンド当たり

- 平均 5.4 本/年 CO<sub>2</sub> 吸収相当

---

埼玉コンテナラウンドユース社会実験 | 埼玉県

平成 26 年 11 月から平成 29 年 1 月まで

報告件数 3,196 件 (1 ラウンド: 1 件)

上記効果はうち内貨転用 21 件を除いて試算

輸入コンテナを荷卸後、輸出コンテナまたは国内貨物輸送として荷積して継続的に利用したもので、輸入コンテナの目的地または輸出コンテナまたは国内貨物の出発地が埼玉県内であるコンテナラウンドユースの実績から試算

---

## 2. CRU の取組の紹介

SCRU 構成員のコンテナラウンドユースの取組について紹介します。

荷主

陸運事業者

船会社

その他物流関係事業者



## CRU に取り組んだ経緯

弊社では、低価格・高機能な製品を調達するため、現在、商品の 90%以上を海外から輸入しています。その輸入コンテナ本数は 20ft コンテナ換算で年間 17 万本以上にもなり、圧倒的な低価格の実現のためには、海外で生産した商品を国内に輸入する際のコスト削減が重要な課題となっています。

そうした中、SCRU に参加したことで CRU に取り組み始め、情報交流の場でパートナーを発掘し、ドライバー不足等の諸課題及び輸送費・CO<sub>2</sub>削減を目指しています。

## CRU に取り組んだ成果



多数のお取引先にご協力を頂き、2016 年度、約 3,500 コンテナで CRU を実施し、空コンテナを輸送する無駄を省くことで約 230t の CO<sub>2</sub> 排出量を削減することができました。

## ラウンドユースコンテナ確定までの流れ

自社内に「貿易改革室」を設置し、コスト削減と安定した商品供給を実現していることが大きなポイントの 1 つです。コンテナのマッチング率を向上させるため、月・火曜日に CRU のパートナー企業から希望リストを頂き、水曜日に翌週の輸入情報を確定させるという運用を行っています。

月	火	水	木	金	土	日
①・②	③～⑦	確定				
月	火	水	木	金	土	日
			木曜日以降のスケジュールを水曜日に			
月	火	水	木	金	土	日
確定 (火曜日は納品なし)						

- ①【ニトリ】月曜日の夕方に、納品予定リスト（翌週木曜日～翌々週水曜日）を各輸出業者様へ送付する
- ②【輸出業者】月曜夕方～火曜日午前中に、ラウンドユース希望コンテナをリストで確認する
- ③【輸出業者】火曜日昼頃までに、ラウンドユース希望コンテナ（コンテナNo.・納品日時）を返信する
- ④【ニトリ】ラウンドユース希望コンテナ情報を、弊社関東 DC へ送付する
- ⑤【ニトリ】関東 DC にて、希望リストに沿ったデバンスケジュールを調整する
- ⑥【ニトリ】関東 DC から貿易改革室へラウンドユース確定リストを連絡する
- ⑦【ニトリ】ラウンドユース確定版を各輸出業者様・ドレー業者様へ報告する





# 本田技研工業（株） | 輸出・輸入荷主

URL | <http://www.honda.co.jp/>

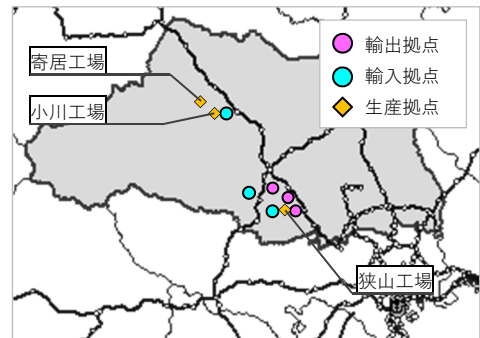
## 埼玉海外物流 BL の取組 - 埼玉製作所における CRU -

弊社は CRU を拡大することで、コスト削減および CO<sub>2</sub> 低減の両立を目指しており、埼玉製作所では 2014 年 4 月に、海外調達部品の増加に伴い輸入コンテナ本数が増加したことで、CRU が大幅に拡大できる状況となったため導入しました。

輸出入委託先様の全拠点で推進しており、自社施策によるマッチング率向上を図り、他社 CRU 展開も実施しています。

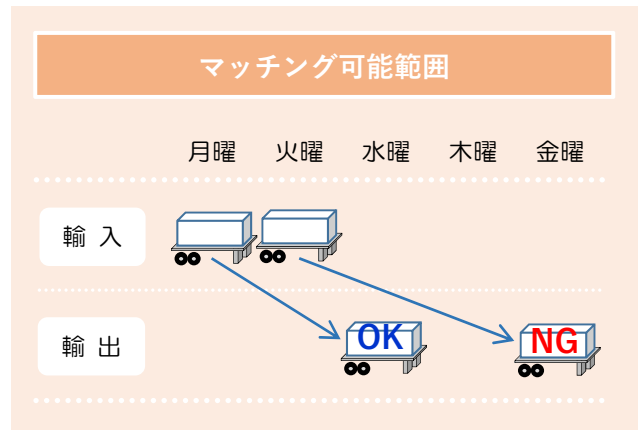
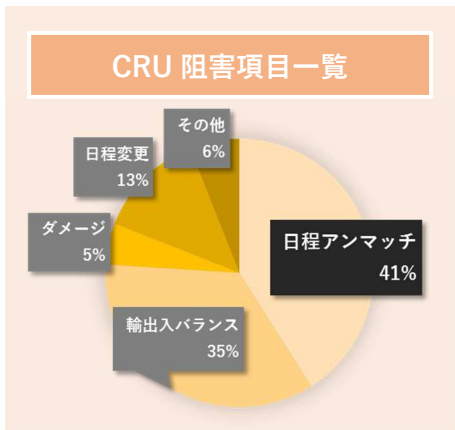
- 輸入**
- 貨物：4 輪部品 / リタナブル包装材
  - デバンニング拠点：
    - 日高市、狭山市、小川町 計 4 拠点
  - 輸入コンテナ本数：約 350 本 / 月

- 輸出**
- 貨物：4 輪部品
  - デバンニング拠点：狭山市 計 3 拠点
  - 輸入コンテナ本数：約 950 本 / 月



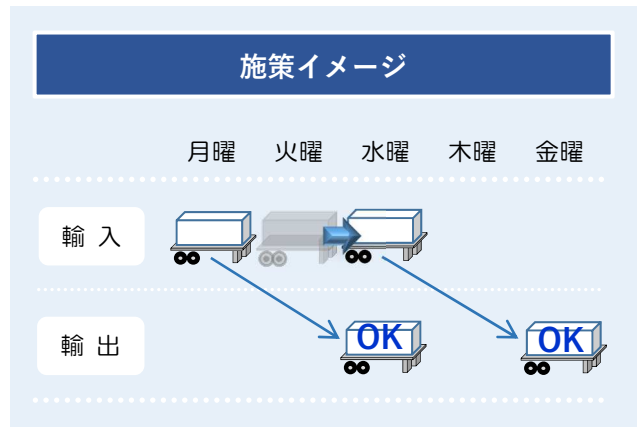
## 自社 CRU の課題と施策

- CRU マッチングを阻害する事象を分析し、自社内にて施策を実施



**施策**

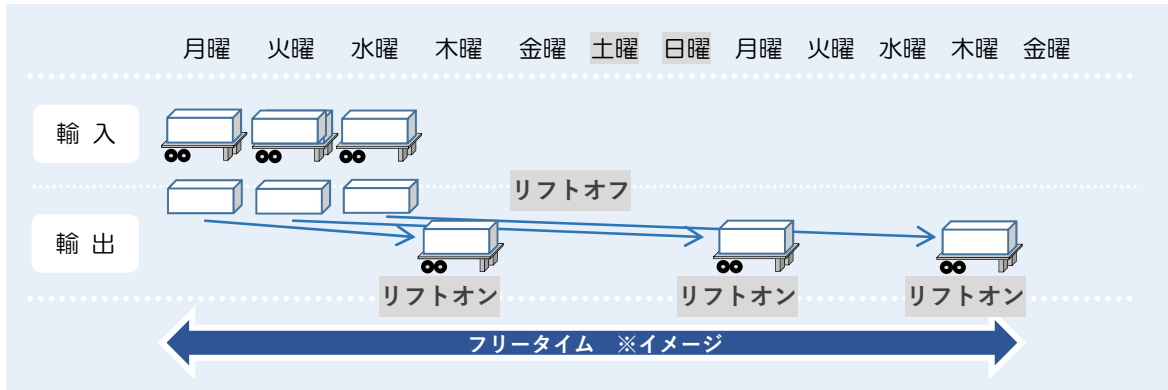
調整可能な”輸入デバンニング日程”を”輸出バンニング日程”へ合わせることで マッチング率を向上させる



## お試しデポ（タツミデポ）を活用した施策

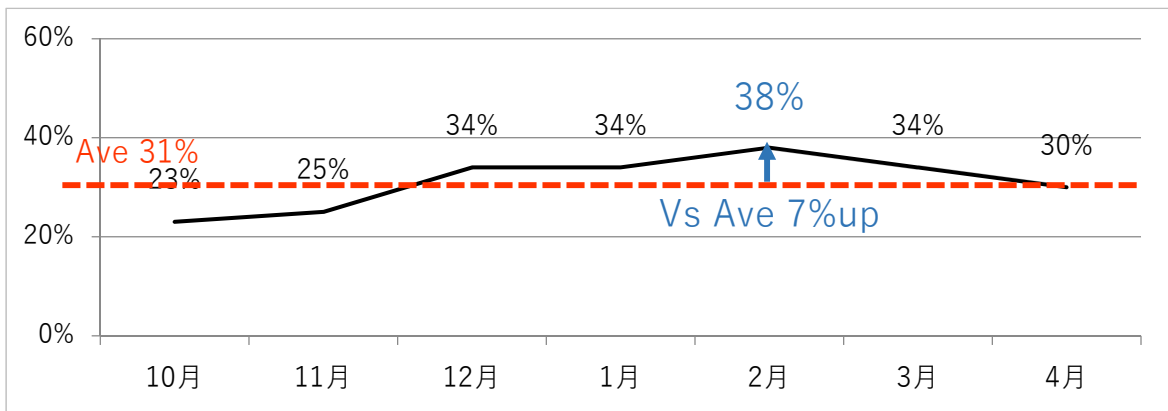
前項の自社施策だけでは、輸入日程を全数調整することは不可能であり、さらなる施策が求められます。

2016年2月に、お試しデポ（タツミデポ、埼玉県狭山市）を活用することで、各船社様ごとに契約したフリータイムを最大限活用し、輸入デバン～輸出バンニングまで最大8日間でのマッチングを、試験的に1カ月限定で自社CRUへ適用しました。



### ■ マッチング効果について（2016年2月 vs 7カ月マッチング率 Ave）

輸入量増によりマッチング率が低下した7カ月において比較



### ■ 施策あり vs 施策なし 2月単月

総輸入 538 本	施策なし	CRU 本数 162 本	マッチング率 30%
	施策あり	同 203 本 (41 本 up)	同 38% (8%up)
マッチング率向上の効果を実証			

## 他社 CRU 拡大における課題

他社との CRU を実施するには、輸出日程のアンマッチ・コンテナダメージ・リフト作業費・輸送業者様の仕事量確保が課題であり、船社様契約の内陸コンテナ保管基地を中心した CRU が必要と考えています。

# (株) タニタ | (輸出・輸入荷主)

## CRU に取り組んだ経緯

今から 20 年程前に弊社中国工場（広東省東莞市）から輸入が始まり、当初は東京港からトレーラーで新潟まで運んでおりましたが、輸送コストが高額であることや CO<sub>2</sub> の排出量が多くなるのが気になっており、何か解決策は無いかと試行錯誤をしていました。

丁度タイミング良く OOCL が深圳港発日本向けの本船を配船し始めたところであり、当時 OOCL 弊社営業担当であった ESCOT 藤本氏とこの問題について話す機会があり、議論を重ねた結果、“日本国内でインランドデポを有効活用して、空コンテナを走らせず往復実入りにすれば、輸送コストも CO<sub>2</sub> も大幅な削減になるのではないか”との結論に至りました。

当時の上司に内容を詳細に説明し、“人のやらないことをするのがタニタだから失敗しても良いからチャレンジしてみたら”との了解を頂き、直ぐに実行し、世の中に先駆けて CRU を始めることとなり現在に至っています。

ESCOT 藤本氏、さらにメンバーの皆様が色々な場所で時間を掛け、地道に荷主、運送会社などに個別に働き掛けしてきたことや、セミナー等を開催することで、運送業界での認知度が上がり、ドライバー不足などの要因も重なった結果、色々な地区で CRU が普及され始めたのだと思っております。

## CRU に取り組んだ成果

- 毎日、海上コンテナを新潟や秋田まで陸送、鉄道輸送をすることで、輸送コストの削減と大幅な CO<sub>2</sub> やリードタイムの削減が図られています。
- 陸送、鉄道輸送を有効的に活用し、状況に応じた輸送方法を選択することで、物流の効率化が図られています。

## 取組のポイント

- ① 荷主が中心となり CRU を推進していく必要があります。  
(輸送コストは荷主負担であるため)
- ② 埼玉県様のような CRU 推進協議会や荷主間での意見交換会が必要です。
- ③ 荷主が海上運賃ビットに CRU を必ず船会社に入れるようにすべきです。
- ④ 荷主物流担当者や船会社への CRU に対する啓蒙活動が必要です。
- ⑤ 輸入荷主はクリーンコンテナを供給することが重要です。
- ⑥ 船会社、運送業者、通関業者、複合輸送業者、其々の特性を生かして一つのチームとして、荷主がコントロールして行くことで CRU が上手く回ると考えます。

## 今後の取組について

- ✓ 関東域内（埼玉県、栃木県、茨城県）のインランドデポの有効活用を開始。
- ✓ 現在行っている海上コンテナ内貨転用の拡大を図る。
- ✓ 鉄道を利用した新たな輸送モードの実施。
- ✓ GLP 社等の倉庫デベロッパーとの情報交換による CRU の新たな取組への模索。

## CRU 活用によるタニタの物流

陸送や鉄道輸送を状況に応じて、効果的に組み合わせ、多様な輸送モードにより CRU を実施することで環境にやさしい効率的な物流を実現しています。



問い合わせ先 | (株) タニタ 国際物流管理室 担当：横山

TEL : 03-5918-6841



# 東方物産（株） | 輸出荷主

URL | <http://www.touhou-bussan.com/>

## CRU に取り組んだ経緯

弊社は再生原料を扱う商社であり、主に古紙を中国等へ輸出しています。現在は、京浜港から約 500 本／月の 40ft コンテナを輸出していますが、古紙という商材の性質上、他の貨物に比べてドレージ業者が確保しにくい問題があります。

関連会社で物流業も営んでおり、以前から CRU に取り組んでいましたが、SCRU に参加し多くの企業と出会ったことで、この取組を大きく拡大しています。

## CRU に取り組んだ成果

2016 年  
CRU 実施本数 約 **2,000** 本

輸出ベースで 50% 超のマッチング率を目標としています。

## 取組のポイント

関連会社である東方国際物流(株)が物流業を営んでおり、コンテナマッチングの際には柔軟な対応が可能です。

## 今後の取組について

取り扱う輸出荷物のバンニング先が関東一円に 100 箇所近くありますので、どの地域の輸入者様ともマッチングが可能です。

輸出入のスケジュールの同期が必要となる面でも有利に働き、高いマッチング率が実現できており、豊富なマッチング実績があります。

弊社は、CRU にご興味のある輸入荷主様や物流事業者様と提携して、さらにラウンドユースを拡大して参りますのでぜひ御相談ください。

## ラウンドユースマッチングまでの流れ

1. 輸入者が起用している船社が、弊社輸出と一致しているか確認する。
2. デバンニングとバンニングの予定が同じ日取りであるかを電話、メール等で確認し合う。予定が合う分をラウンドユース対象とする。
3. ラウンドユース予定のコンテナを船社に連絡して実際に使用可能か確認する。
4. 可能であればラウンドユースさせる。

埼玉県周辺の主なバンニング可能先



問い合わせ先 | 東方物産（株）事業推進課

TEL : 03-5833-8236

## CRU に取り組んだ経緯

コスト削減の一環としてラウンドユースの他社事例を情報収集していた際に、マッチング先と知り合う機会を持ち、打合せを進めて実施に至りました。

## CRU に取り組んだ成果

農機具メーカーとのラウンドユースを開始したことを契機として、北関東一帯のリサイクル貨物とのラウンドユースも可能となりました。

ラウンドユースの仕組みを取り入れる事により、マッチング出来た場合は勿論の事、出来なかった場合でもドレイジ費用削減効果を生む事が出来ました。

## 取組のポイント

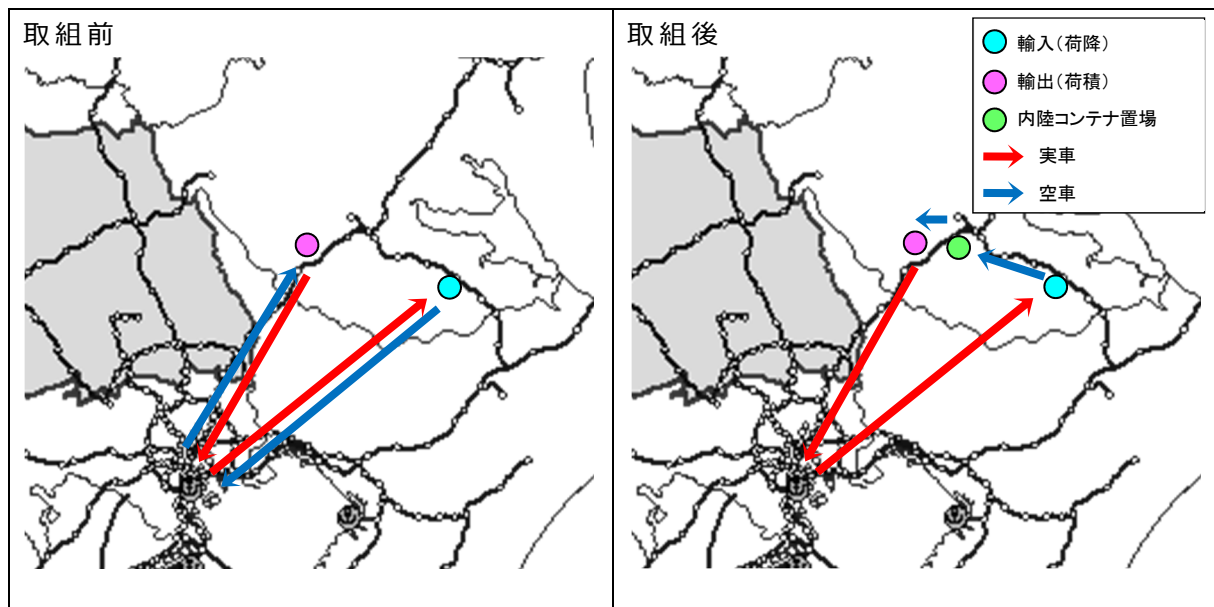
ラウンドユースを組立てるコーディネーターと、実施する通関業者及び配送業者間との協力が不可欠です。

## 今後の取組について

埼玉県内のマッチング先を対象とする群馬県高崎市と、三重県四日市市にある弊社物流センターでラウンドユースを水平展開することを検討しております。

## CRU 事例

弊社輸入拠点である茨城流通センター（茨城県稲敷市）と A 社（茨城県つくば市）とで、内陸コンテナ置場を活用して実施しています。



# クラリオン（株） | 輸出・輸入荷主

URL | <http://www.clarion.com/jp/ja/top.html>

## 業種区分

車載音響機器メーカー

## CRU の取組

弊社では、茨城県古河市にある(株)日立物流バンテックフォワーディングのコンテナ蔵置場を利用した自社と他社の間でのコンテナラウンドマッチングを実施しております。

仕向先は主に香港及びタイで、船社は TS-Line を起用しております。

今後も更なるマッチングの実現に向け推進してまいります。

## 問い合わせ先

クラリオン株式会社 TSCM 推進部 TEL:048-601-3615

# 藤倉ゴム工業（株） | 輸出・輸入荷主

URL | <http://www.fujikurarubber.com/>

## 業種区分

工業用ゴム製品の製造販売

## CRU の取組

弊社では、海外工場で生産した製品の輸入と、その生産に使用する材料等を輸出しております。自動車部品から印刷部材、ゴルフシャフトなど7つの事業部門を有する多種多様なメーカーです。

昨今の環境への配慮から、省エネ(CO<sub>2</sub>排出量削減)効果を考え、ラウンドユースを実施する事としました。

今後は輸出入のスケジュールを調整し、実施する本数を増やしていく事で、さらなる物流の合理化を図り、港湾地区の渋滞緩和やドライバー不足対策に寄与したいと考えています。

## 問い合わせ先

藤倉ゴム工業株式会社 生産管理グループ 松本憲和 TEL : 0480-72-6192





荷主

陸運事業者

船会社

その他物流関係事業者

# 日本コンテナ輸送（株） | 陸運事業者



URL | <http://www.ncyjp.co.jp/>

## CRU に取り組んだ経緯と実績

弊社は日本に初めて外航コンテナ船が就航致しました 1967 年に設立され、日本国内の海上コンテナ陸上輸送のパイオニアとして、常にお客様のニーズに応えるべくサービスを提供してまいりました。また、海上コンテナのラウンドユースには、1997 年から取り組んでおり豊富な実績がございます。

## 取組のポイント ～内陸デポを活用したラウンドユース～

全国の内陸デポを活用したラウンドユースを実施しています。

関東地区では、右図の内陸デポのほか、協力企業の拠点なども活用しマッチングに結びつけています。

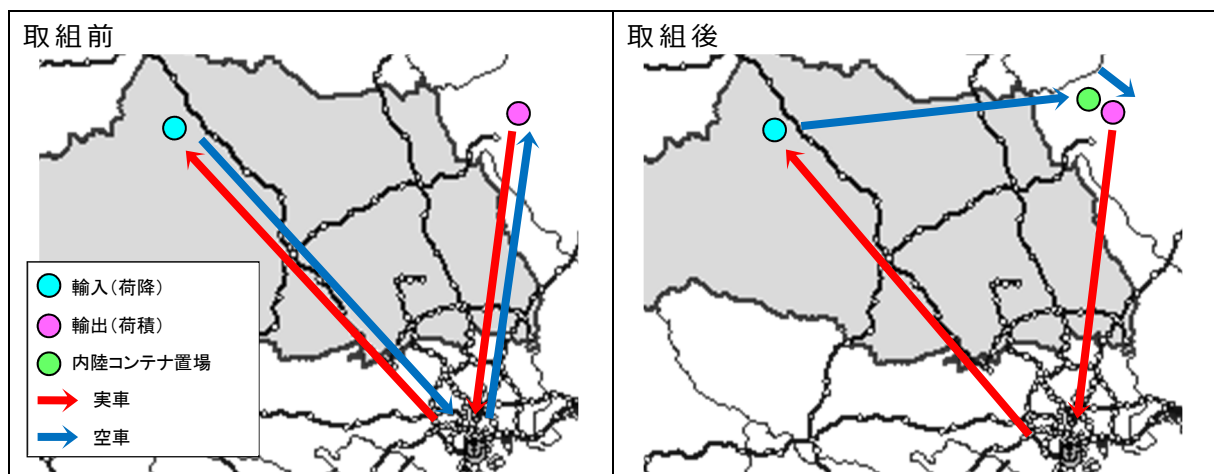


都道府県	福島	茨城	茨城	栃木	群馬
デポ	白河	ひたちなか	古河	宇都宮	高崎
保税地区	○	—	—	○	—
都道府県	群馬	埼玉	埼玉	滋賀県	兵庫県
デポ	太田	多摩	東松山	水口	三木
保税地区	—	○	—	○	—

水口デポ：滋賀県甲賀市 三木デポ：兵庫県三木市

## CRU 実例

輸入荷主 A 社（埼玉県深谷市）と輸出荷主 B 社（茨城県古河市）について、協力会社のデポを活用することでマッチングを実現しています。港での空コンテナ搬出入作業を省略することで、ゲートでの手待ち時間を解消し、ドライバーへの負担軽減と環境負荷軽減双方を達成しています。



問い合わせ先 | 日本コンテナ輸送（株）

TEL : 03-3790-1421

営業部 担当：桐原

E-mail : [c-kirihara@ncyjp.co.jp](mailto:c-kirihara@ncyjp.co.jp)

# 日本通運（株） | 陸運事業者

URL | <http://www.nittsu.co.jp/>

## 日通コンテナマッチングセンター

弊社は、2014年5月に、海上コンテナのラウンドユースを推進するためのコンテナマッチングセンターを設立しました。お客様から物流形態やニーズを集約し、集荷・配達の時間や立地条件などから集配ルートなどを設計し、様々なお客様同士を組み合わせた最適な輸送方法をご提案しております。

通常、海上輸送に伴う集荷や配達には、トレーラーによる空コンテナ輸送が頻繁に行われており、東京港周辺ではそれによる渋滞が慢性的に発生し、ドライバーの拘束時間の長時間化や物流費の高騰、そして環境負荷（温室効果ガスの排出）を生じています。

この状況を改善するための策として、ラウンドユースが有効であり、物流のリーディングカンパニーとして多くの荷主との接点を持つ弊社がコンテナマッチングを実現するべく、マッチング支援システム GCMS (Global Container Matching System) を導入し、マッチング輸送立案、設計および提案による運用を行っております。

## CRU に取り組んだ成果

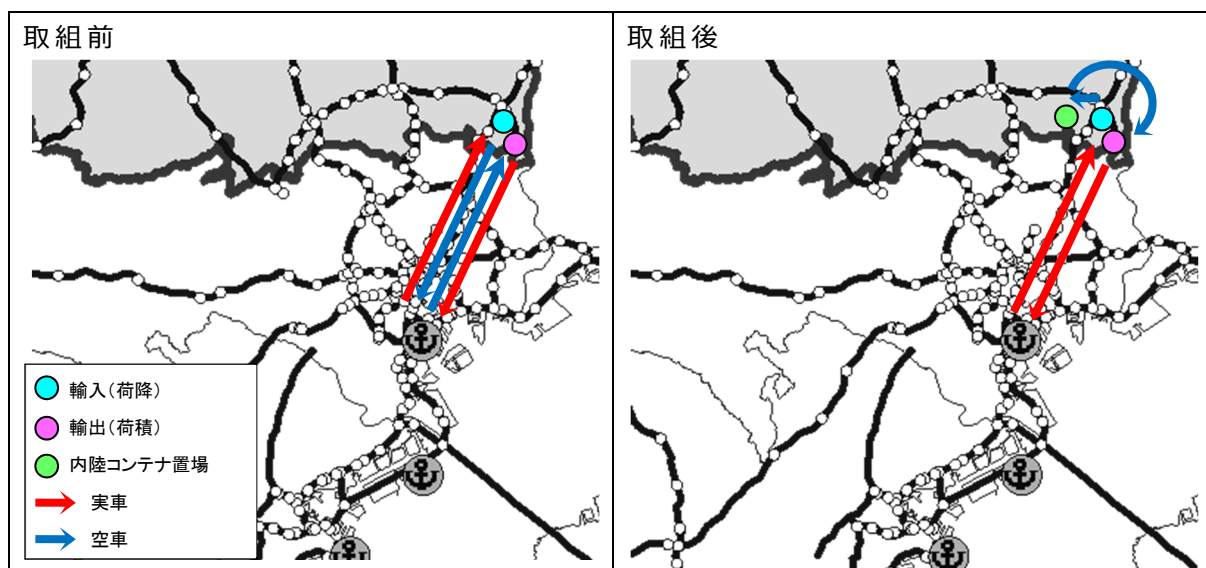
### コンテナマッチング実績本数

2014年	2015年	2016年（見込み）
268 TEU	972 TEU	1,600 TEU



## CRU 実例

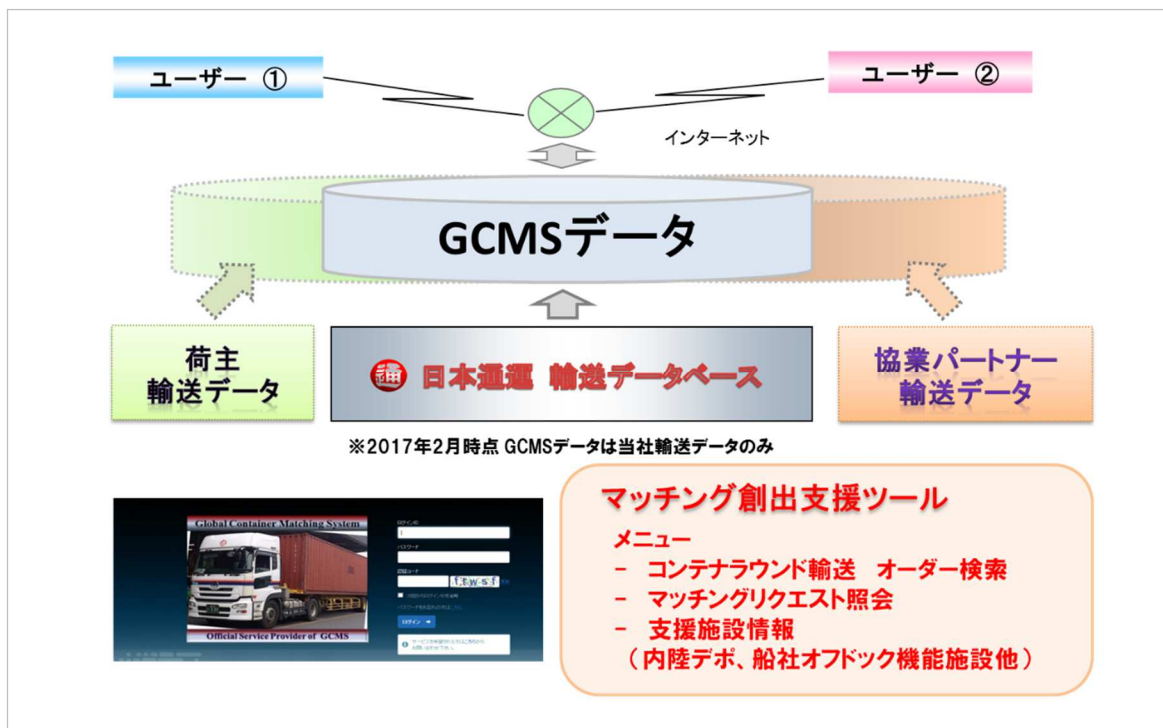
お試しデポ・八潮運輸デポ（埼玉県八潮市）でコンテナチェックを行うことで、輸入荷主A社、輸出荷主B社（埼玉県三郷市）について、CRUを実施しています。



## コンテナマッチングシステム GCMS

ラウンドユースを実施するためには、マッチング対象となるコンテナがいつ、どこにあるか、また様々な条件が合致するか、その情報を効率良く収集する必要があります。

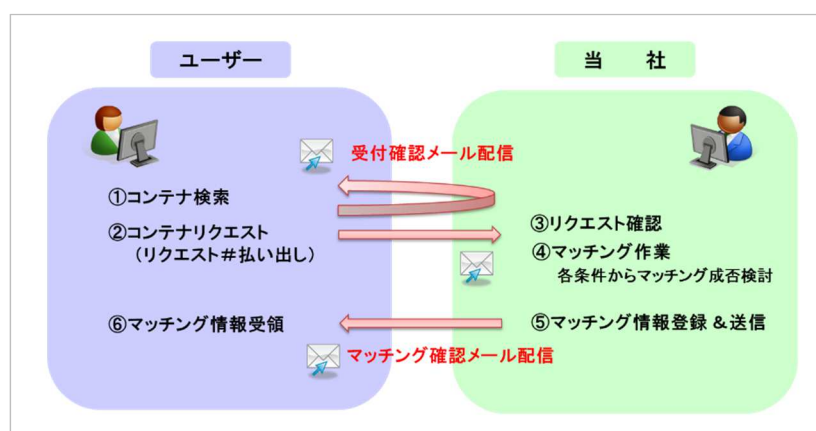
GCMSはそうしたマッチングの創出を支援するツールであり、全国に渡る物流ネットワークを有する弊社のデータベースを基に作られています。



マッチング相手を探すためには、登録されているデータ量が多ければ多いほど、マッチング確率が高くなります。GCMSは、月間3万件以上の弊社取扱ドレイジデータを核として、コンテナの共同利用を希望される事業者から輸送データを登録いただくことで、その分母を増やし、更なるマッチング率の向上につなげたいと考えております。

登録ユーザーは、マッチングとなる可能性のあるコンテナ情報の検索や、リクエストがインターネット上で可能であり、さらなる利便性の向上に向けて取り組んでまいります。

主に東京/横浜/名古屋/  
大阪/神戸/福岡、ほか  
地方港一部も収録



問い合わせ先 | 日本通運 (株) コンテナマッチングセンター

TEL : 03-6251-1620 E-mail : cont\_matching@nittsu.co.jp



## CRU に取り組んだ経緯

弊社は、海上コンテナの内陸輸送のパイオニアとして、また、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸の主要コンテナ港に直営基地を持つ数少ないコンテナ陸送業者として、お客様の多様なニーズにお応えしています。

そうした「物流」という大きな課題に取り組み、輸送の効率化に努めてきた中で、コンテナラウンドユースにもいち早く取り組んでまいりました。

## 取組のポイント 川越デポを活用したラウンドユース

弊社は、埼玉県川越市に船社 OOCL 指定のデポ（中継車庫地）を設置しています。

東京港からの直接配送に比べ、東京港の混雑や、配送ルート of 道路状況による影響が少なくなります。また、配達時間帯についても幅広くご要望に対応することができます。



コンテナラウンドユースの実施に当たっては、空コンテナを、東京港ではなくデポに一旦集積することにより、東京港までのコンテナ輸送にかかる費用や時間、CO<sub>2</sub>を削減できます。



## 今後の取組について

東京営業所では、現在、業務拡大のため、協力会社を募集しています。

今後も、日々変化する時代のニーズに即応し、川崎汽船グループのネットワークと全国に広がる弊社のネットワークを通じ、国内のみならず国際複合輸送の一端の担い手として、あらゆるご要望にお応えできるシステム作りとサービスの向上に力を注いでまいります。

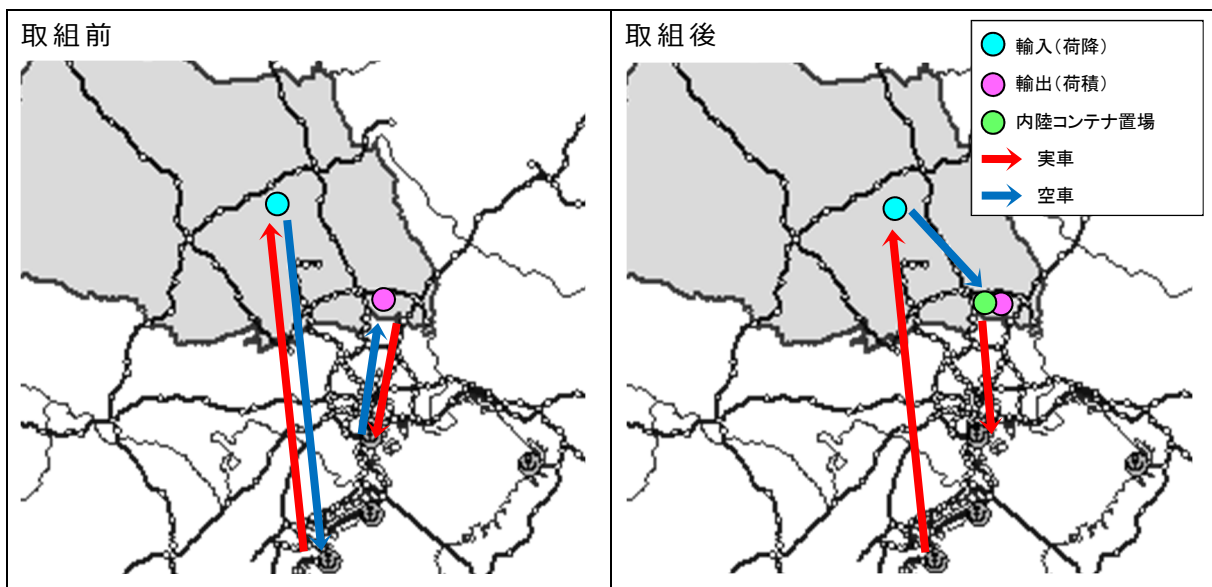


## CRU に取り組んだ経緯

荷主への安定輸送を提供する為に、海上コンテナ特有の無理、無駄を削減し、永続的な荷主とのパートナーシップを実現するため CRU に取り組み始め、SCRU に参画しました。

## CRU 実例

A 社上尾工場（埼玉県上尾市）と B 社八潮工場（埼玉県八潮市）とで、八潮デポを利用し実施しています。



## CRU 実施までの取組手順（上記の場合）

- ① 輸出荷主利用船社との協議（責任所在の確定等）
- ② 輸入荷主とのスキーム作成（作業開始時間調整、コンテナチェック手法等）
- ③ 船社との協議（横浜揚げコンテナの東京搬入許諾・コンテナ利用手順の確認等）

## 当社の取組のポイント

### 八潮デポ（お試しデポ）を活用したラウンドユースのコーディネート

- ✓ 紙パルプ関連の輸出荷物を中心に、輸出案件を月間 300 本以上（40FT HQ）取扱っているため、輸入コンテナとのマッチング成約ができます。
- ✓ 八潮デポでは独自のチェックシートで空コンテナチェックを実施しています。
- ✓ 輸入荷主様がラウンドユースを希望される場合は、弊社が輸出企業様、船会社との交渉を実施し、ラウンドユースをトータルコーディネートさせていただきます。

# タツミトランスポート（株） | 陸運事業者

URL | <http://tatsumi-transport.jp/wp/>

## CRU に取り組んだ経緯と実績

協議会の趣旨（地球温暖化抑止に繋がるコンテナの効率化輸送）に賛同し、運送会社の諸課題に対処するために 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、取組を拡大しています。

### CRU 実施本数

2014 年度 2016 年度  
0 本 → 391 本

## 取組のポイント

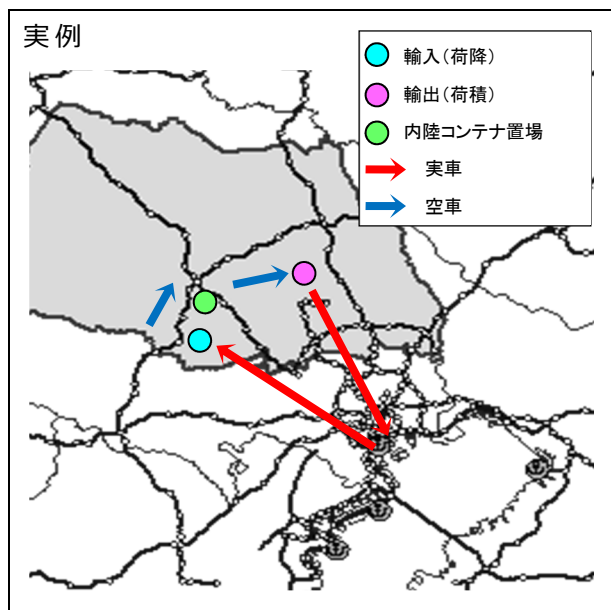
マッチング率を向上させるため、輸出入者を訪問し、空コンテナの状況を相談してバンニングに合わせたスケジュールを組むなど、関係会社と連携しながら運送事業者として CRU を推進する体制を構築しています。

## 今後の取組について

埼玉県西部エリアを拠点とする荷主様へお試しデポを利用することによるジャストインタイムの効率化を提案します。また荷主様の要望を把握することや、船社様との協力を継続することで、双方にメリットのある取組をしてまいります。

## CRU 事例

A 社荷主（所沢市）、B 社（さいたま市）と弊社デポ（狭山市）を利用し実施しています。



問い合わせ先 | タツミトランスポート（株） TEL : 04-2946-9450

E-mail : [office@tatsumi-transport.jp](mailto:office@tatsumi-transport.jp) / [nishimura@tatsumi-transport.jp](mailto:nishimura@tatsumi-transport.jp)



## CRU に取り組んだ経緯

### 2010 年から異業種他社とのラウンドユースを開始

当初はオンシャーシのみであり、全体の 3 割程度のマッチングが限界。

### 2012 年内陸デポ運営を開始

現在では輸出出荷の 8 割程度をラウンドユースコンテナにて出荷しています。

## CRU に取り組んだ成果

CRU 実施本数

2016 年

**6,919** 本

CO<sub>2</sub> 排出量

2016 年

**1,024** トン削減

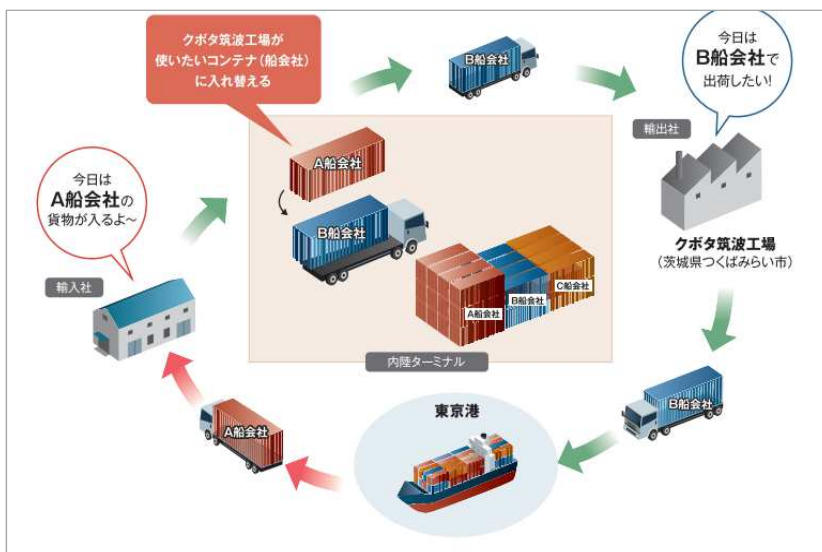
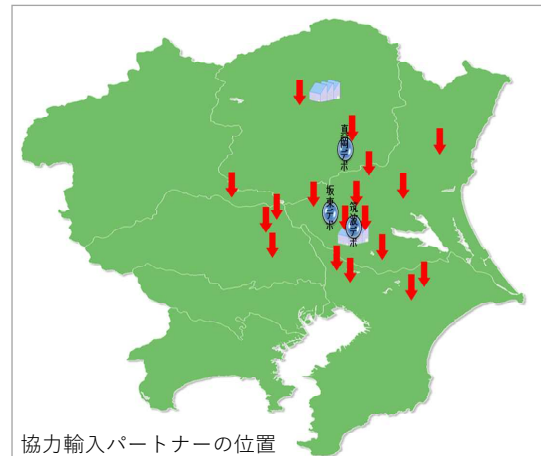
コストダウンはもちろんのこと、出荷作業の定時性も改善され、繁忙時期の車両不足や港湾地区渋滞による作業遅延等も解消されました。

## 取組のポイント

協力輸入パートナーと定期的な情報交換を行い、起用船社の動向や摺合せを積極的に行っています。

## 今後の取組について

関東における弊社運営デポがつくば・坂東・真岡の 3 拠点と拡大しており、今後は N 対 N を目指して、クボタ以外にもオペレーションを拡大していきたい。



問い合わせ先 | ケービーエスクボタ（株）海外グループ コンテナラウンドユース推進チーム

TEL : 0297-25-2007 E-mail : kbs\_g.cru@kubota.com

## 日本フレートライナーについて

弊社は、全国ネットワーク機能を有する鉄道コンテナ輸送において、国鉄からそして現在の日本貨物鉄道株式会社（JR 貨物）と一体となって鉄道とトラックの協同一貫輸送の推進に努めてきました。

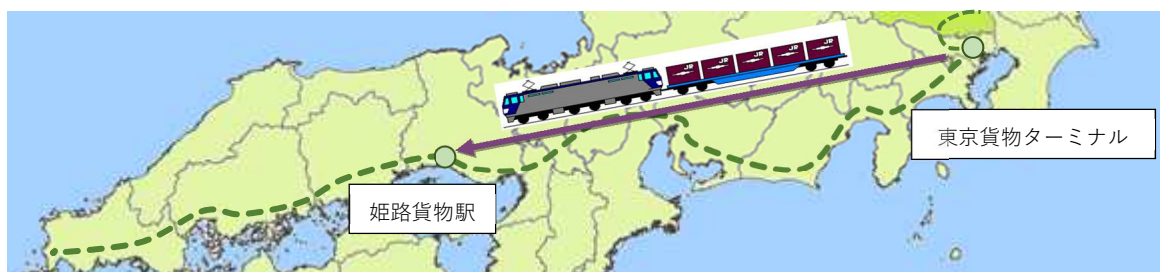
平成 28 年 3 月 31 日には、同じ JR 貨物グループの(株)ジェイアール貨物・インターナショナルと合併し、国内の鉄道利用運送を基軸としつつ、国際輸出入貨物の運送取扱事業および通関事業を加え、総合物流企業へ向けて大きく舵をきっています。

従来、主力としてきた「積合せトラック事業者」の鉄道窓口の重要な機能を果たしつつ、輸出入貨物輸送に対応し、フォワーディング・通関から国内の鉄道・トラック輸送までを含む一貫サービスをワンストップで提供し、顧客満足度の向上を図ってまいります。

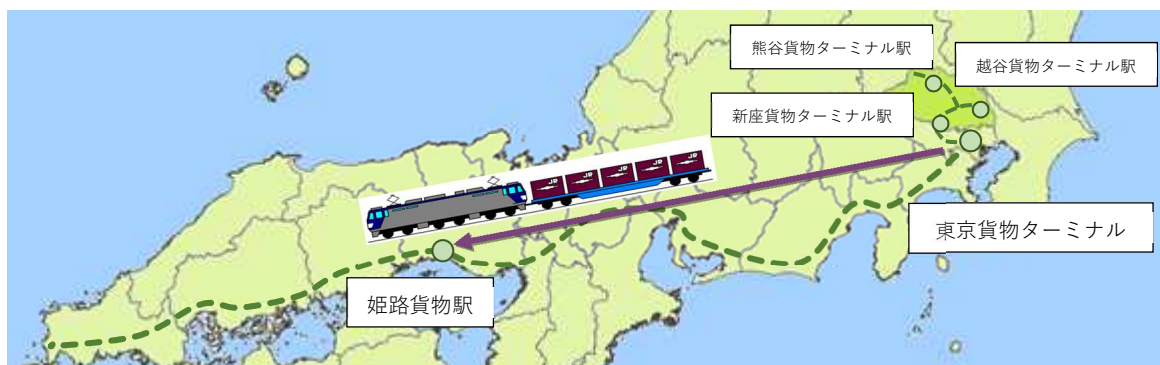
## 20ft 空コンテナの回送とコンテナラウンドユースとの組み合わせ

通常 20ft の空コンテナは、各船社様のご依頼により、主に東京地区より地方に回送しており、今回、新たに姫路地区への回送を計画しています。

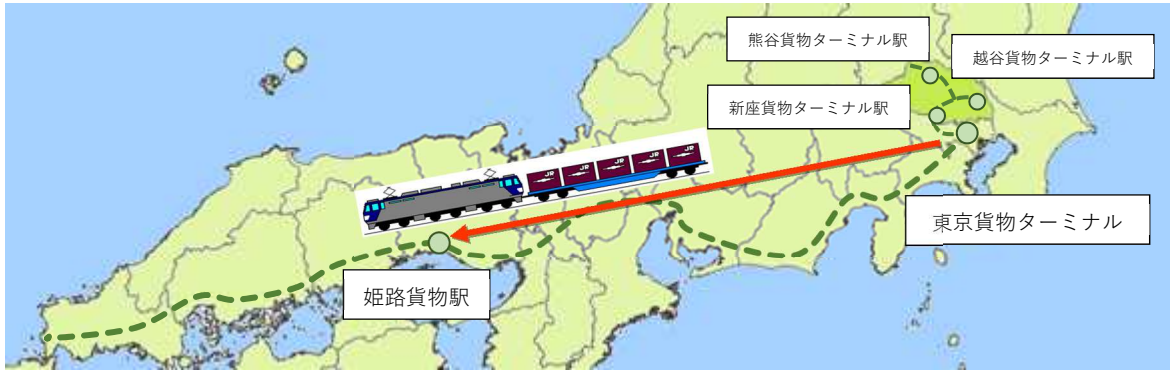
そこで、例えば埼玉県内でデバンされた空コンテナを最寄駅で引き取り、そこから直接姫路へ回送すれば、東京港地区の VANPOOL での引き取りの手間が省けます。さらに、内貨の輸送に転用すれば、CRU と組み合わせることができます。



**第一段階** 東京バンプール→姫路バンプールへの空回送  
(着駅から直接集荷、輸出もあり)



**第二段階** 東京近郊の駅で 20ft 空返却受付→姫路バンプールへの空回送  
(着駅から直接集荷、輸出もあり)



**第三段階** 東京近郊の駅で20ft空返却受付→内貨積込発送  
 →姫路近郊で配達→姫路バンプールへの空回送→輸出積込

一般的に、短距離での内貨転用をする場合、コスト等により効果が見えにくいですが、長距離の場合は比較的メリットがあります。現時点では、第一段階の実施でございますが、このように鉄道ネットワークを活用することで、環境にやさしいサービスを提供できる可能性がありますので、ぜひご相談ください。

## 東北エクスプレスサービスのご案内



下記区間で週6日（月～土）毎日1往復の鉄道による海上コンテナ輸送

東京（夕）・横浜本牧 — 宇都宮（夕） 間

東京（夕） — 盛岡（夕） 間

### 盛岡（夕）駅内に『インランドコンテナデポ』を設置

北東北3県（青森・秋田・岩手）の京浜港への窓口機能として、契約船会社のコンテナの返却、持ち出しが可能になったことによって利便性が向上しています。

輸出と輸入のお客様で海上コンテナを相互往復利用（マッチング）することでコスト削減、リードタイム短縮、CO<sub>2</sub>削減につなげています。また、保税蔵置場（FCL対応、CY機能）を設け、鉄道保税輸送も展開しています。



### 盛岡 ICD での CRU 状況

H27 年度

508 件 1,415 TEU

H28 年度 (H29.2 月末まで)

582 件 1,632 TEU

問い合わせ先 | 日本フレートライナー（株） 営業本部 国際事業部 担当：池田  
 TEL : 03-5493-1112 E-mail : ak-ikeda@jrfreight.co.jp

荷主

陸運事業者

船会社

その他物流関係事業者



# オリエントオーバーシーズコンテナライン | 船会社

URL | <http://www.oocl.com/japan/jpn/>

## オリエントオーバーシーズコンテナラインについて

OOCL は世界最大級の国際コンテナ輸送、物流、ターミナル運営を行う組織の一つであり、顧客志向のソリューション、高品質な提案、継続的な技術革新を提供することで業界でも高い評価をいただいております。

## CRU の取組状況

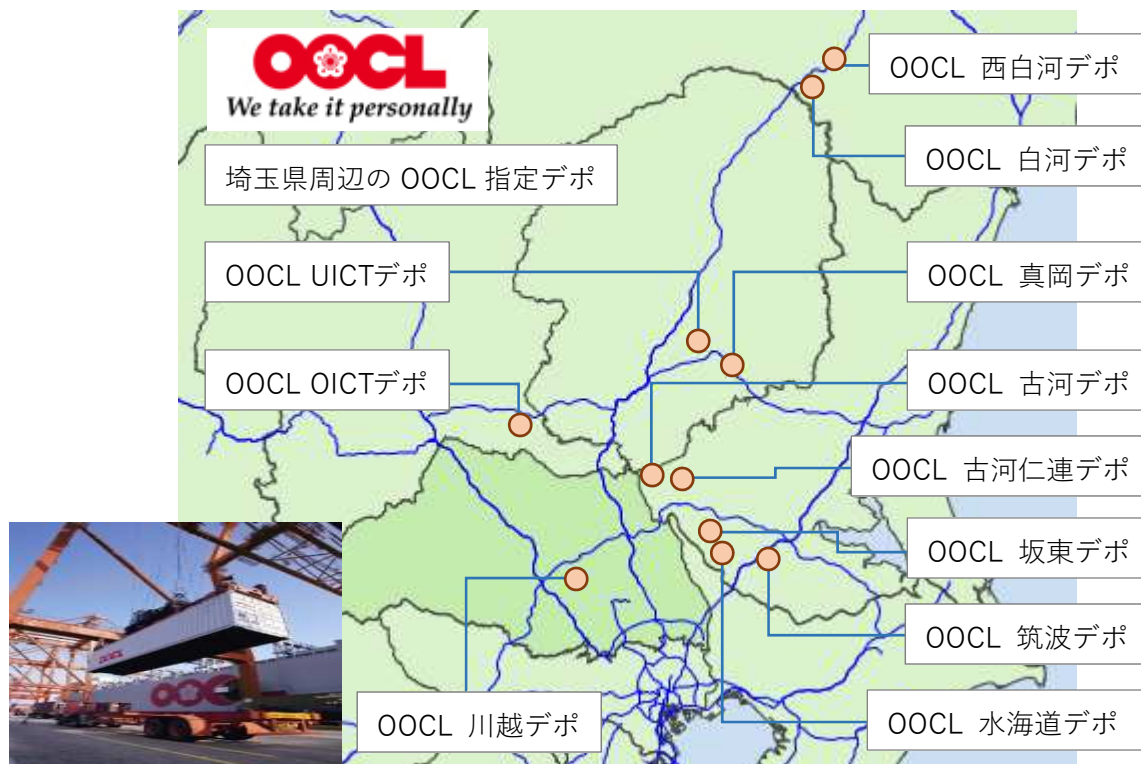
### ○内陸デポを利用しないラウンドユース

弊社ではコンテナラウンドユースを、デポを利用しないコンテナの往復利用と定義しており、船会社として内陸での追加コストが不要であること、コンテナの回転率の向上といったことから、顧客から要望により調整のうえ協力しています。

### ○内陸デポを利用するラウンドユース

デポを利用する場合はコンテナ管理の複雑化や、長期間コンテナがデポに滞留する懸念があることや、転用したコンテナのダメージリスクを輸出者に負って頂くことなど、実施にあたっては解決すべき問題が多数あります。

弊社においても、ラウンドユースは、取扱輸出コンテナ全体の2～3%ではありますが、引き続き関係者と連携しながら、対応を検討いたします。



問い合わせ先 | オリエントオーバーシーズコンテナライン 日本支社  
オペレーション部 TEL : 03-3493-6087

# Pan Ocean コンテナ日本（株） | 船会社

URL | <http://www.panocean-container.co.jp/>

## Pan Ocean コンテナ日本について



PAN OCEAN（パンオーシャン）は、1966年に韓国で設立されて以来、鉄鉱石、石炭、穀物、肥料、原木、鉄鋼などの乾貨物（Bulk貨物）海上輸送サービス分野で独歩的な地位を占め、世界の主要港を拠点に様々な貨物を輸送するグローバル海運会社に成長し、コンテナ船、タンカー、LNG船、重量物運搬船サービスなどの高付加価値分野でも、信頼を築いてきました。

弊社は、Pan Ocean コンテナ部門の日本総代理店として2011年に設立され、日本での海運代理店業を行っています。

## CRU の取組状況

弊社では、埼玉コンテナラウンドユース社会実験における埼玉県内の2ヶ所のお試しデポに対して、ラウンドユース案件があればデポ契約を行うつもりでおります。

これまでICDを利用したコンテナラウンドユースの実績案件はございませんが、お客様の御要望に応じて、取扱を検討してまいります。

お試しデポを利用したコンテナラウンドユースに限らず、関連したご相談があれば、是非お問い合わせください。

### サービスルート（ダイレクトサービス） | 京浜港関連



問い合わせ先 | Pan Ocean コンテナ日本（株） 営業チーム

TEL : 03-5425-3702

## SITC JAPAN について

SITC JAPAN 株式会社は、1995 年にアジア域内専門の海上コンテナ専門船社である SITC Container Lines の日本総代理店として設立されました。安全・安定・安心の AAA サービスを基盤とし、2017 年現在はアジア域内へ 700~1,800TEU 型のコンテナ専用船を 78 隻投入し運航し、アジア域内 12 ヶ国 59 港を結ぶ 63 航路、週当たり約 367 寄港のサービスをしております。

海上コンテナを取り巻く様々な状況変化の中、弊社はアジア全体での輸送品質・利便性の向上は無論のこと、Booking・B/L 発行等のオペレーションに対する IT 化と見える化、種々の情報提供に対する質・量・タイミングの高度化、コンテナラウンドユース等の様々な合理化協力等々多岐に渡って価値の提供をおこなっております。

## CRU の取組状況

現在、コンテナラウンドユースに関しては、船会社として顧客の物流効率化の取組に対して、輸入コンテナの輸出への継続使用を基本に実施しております。また、ラウンドユースを契機とする集荷活動も展開しています。コンテナラウンドユースは課題もあり、関係者がそれぞれメリットを享受できる仕組みが必要です。関係者と一緒になり、このような仕組作りを行い、荷主様の物流効率化及び CO<sub>2</sub> 削減に引き続き取り組んでまいります。





# 南星海運ジャパン（株） | 船会社



URL | <http://www.nsl-japan.co.jp/>

## 南星海運ジャパンについて

弊社は、日本/韓国及び中国間航路を配船している韓国の船会社「南星海運株式会社」(NAMSUNG SHIPPING CO.,LTD.)の日本総代理店としてその集荷運航管理業務を引き受けるべく設立されました。

2002年には同じく韓国の船会社「東暎海運株式会社」(DONG YOUNG SHIPPING CO.,LTD.)の日本総代理店としての業務も開始しています。(代理店ブランド、ペガサスコンテナサービス)

近年では、東南アジア航路のサービス拡充など新しい営業展開にも力を注ぎ、経験豊富な本船運航の実力チームの高品質サービスのご提供と併せて、お客様のお役に立ちご満足いただけるよう日々新たに努力を続けております。

## CRU の取組状況

弊社では、顧客のニーズに柔軟に対応するべくセールsteamとカスタマーチームでの連携を図り、長期的に良い関係を築ける顧客を多く創出する事を目指しています。

これまでコンテナラウンドユースには取り組んでおりませんが、平成28年10月に埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会に参加したことを契機として、関係会社の皆様と連携をして実績を積み上げてまいります。

**寄港地** 函館・苫小牧・釧路・新潟・八戸・秋田・酒田・仙台・小名浜・常陸那珂・  
東京・川崎・横浜・清水・名古屋・富山・大阪・神戸・和歌山・  
水島・浜田・伊予三島・松山・今治・広島・岩国・大竹・下関・  
門司・ひびき・博多・大分・細島・油津・志布志

大連  
新港  
仁川  
青島  
平海  
蔚山  
釜山  
連雲港  
張家港  
大連  
光臨  
南通  
上海  
寧波  
蘇州  
南京  
重慶  
武漢  
黄浦  
東莞  
中山  
珠海  
香港  
ハイフォン  
バシコク  
レムチャパン  
ホーチミン  
マニラ

**NAMSUNG**

南星海運ジャパン株式会社 〒101-0044 東京都千代田区鍛冶町2丁目9番12号 神田徳力ビル1階  
■東京 TEL.(03)5843-6111 FAX.(03)5843-6110 ■横浜 TEL.(045)228-2080 FAX.(045)228-2082  
■大阪 TEL.(06)6535-9011 FAX.(06)6535-9013 ■富山 TEL.(0766)45-0006 FAX.(0766)45-0007  
<http://www.nsl-japan.co.jp>

問い合わせ先 | 南星海運ジャパン株式会社 セールスグループ

TEL : 03-5843-6104



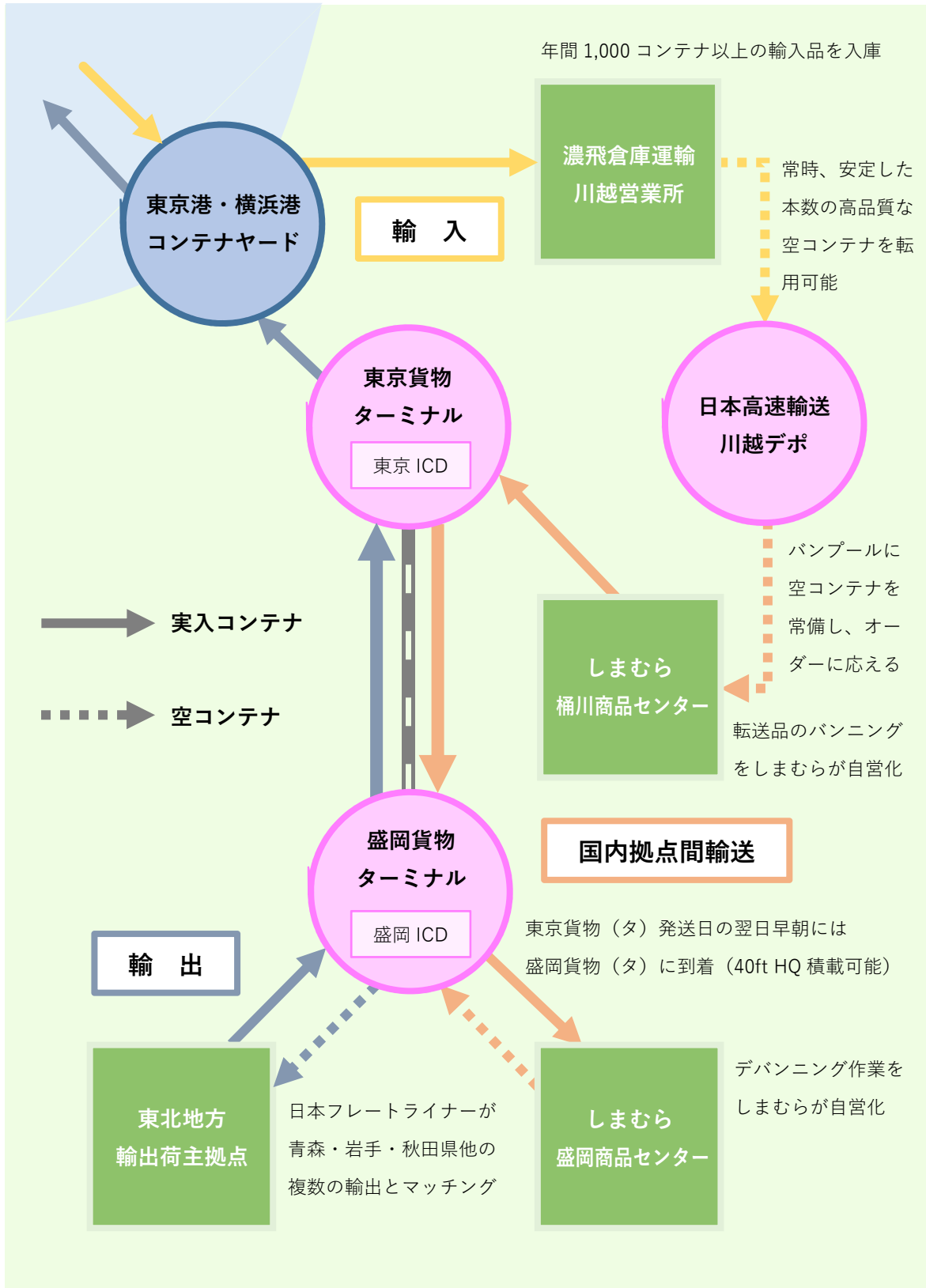
荷主

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

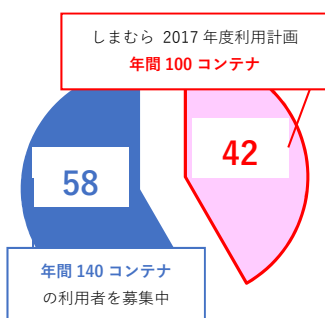
- ・輸入デバン後に空になった海上コンテナの再利用
- ・乗務員の労働環境を改善

## 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"> <li>◆ 国内輸送はトラックが主体である</li> <li>◆ 海コン内貨転用は広がらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ トラックに頼りすぎる国内輸送モードへの問題意識</li> <li>◆ 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</li> </ul>
荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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</li> <li>◆ 国内輸送に「今」は困っていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 海コン内貨転用の際の荷役作業を自ら行う</li> <li>◆ 将来の対策を「今のうちに」検討実施</li> </ul>
ドレージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ドレージは輸出入に伴う輸送</li> <li>◆ 乗務員は荷役作業を行わない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 輸出入に伴う輸送の枠を取り払う</li> <li>◆ 荷役作業を荷主と一緒に取り組む</li> </ul>
コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 輸送距離に応じた変動費が一般的</li> <li>◆ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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</li> </ul>

## 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)

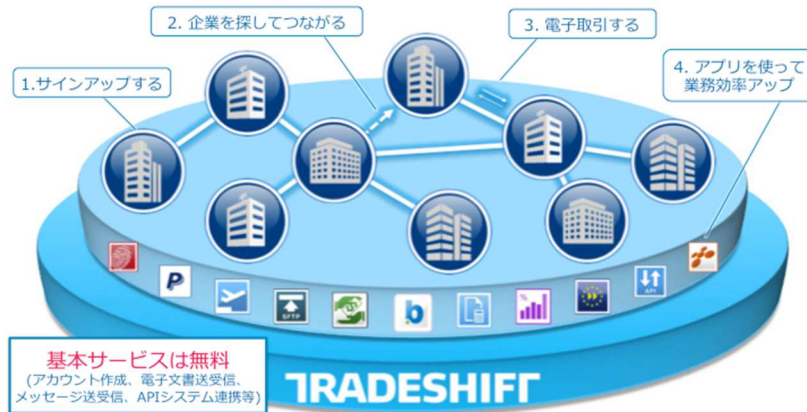
そこで現在、しまむら様以外に同サービスをご利用頂ける企業を広く募集しています。関東から東北への国内輸送についてお困りの方はお気軽にお声がけ下さい。

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。

The image shows two screenshots of the Tradeshift app. The top screenshot displays a form for listing a truck. The bottom screenshot shows a chat window with a message and a response.

**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

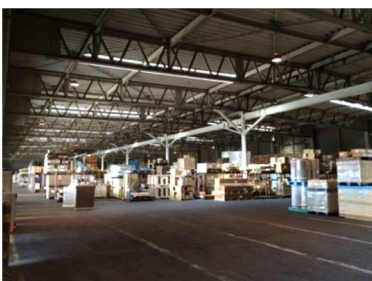
通関業者という立場から、現場に近いところで地球環境への負荷低減やドライバー不足、輸送の効率化等の諸課題に対処するため CRU に取り組み始め、SCRU に参画し情報交流の場でパートナーを発掘することで、取組を拡大してまいります。

## 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
			輸入コンテナPICK UP時のチェック	デバンニング後のチェック	バンニング作業前のチェック
ラウンドユースの可否  <b>OK / NG</b>  (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	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。抜けない場合は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

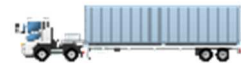
ドレイジを行う車両としては、国際海上コンテナ運搬用セミトレーラが多く用いられている。この車両は、トラクターヘッドおよびシャーシからなり、ヘッドとシャーシは切り離す (台切り) ことができる。

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 <sup>3</sup>	76.0m <sup>3</sup>	67.3m <sup>3</sup>	33.1m <sup>3</sup>	18.7m <sup>3</sup>
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