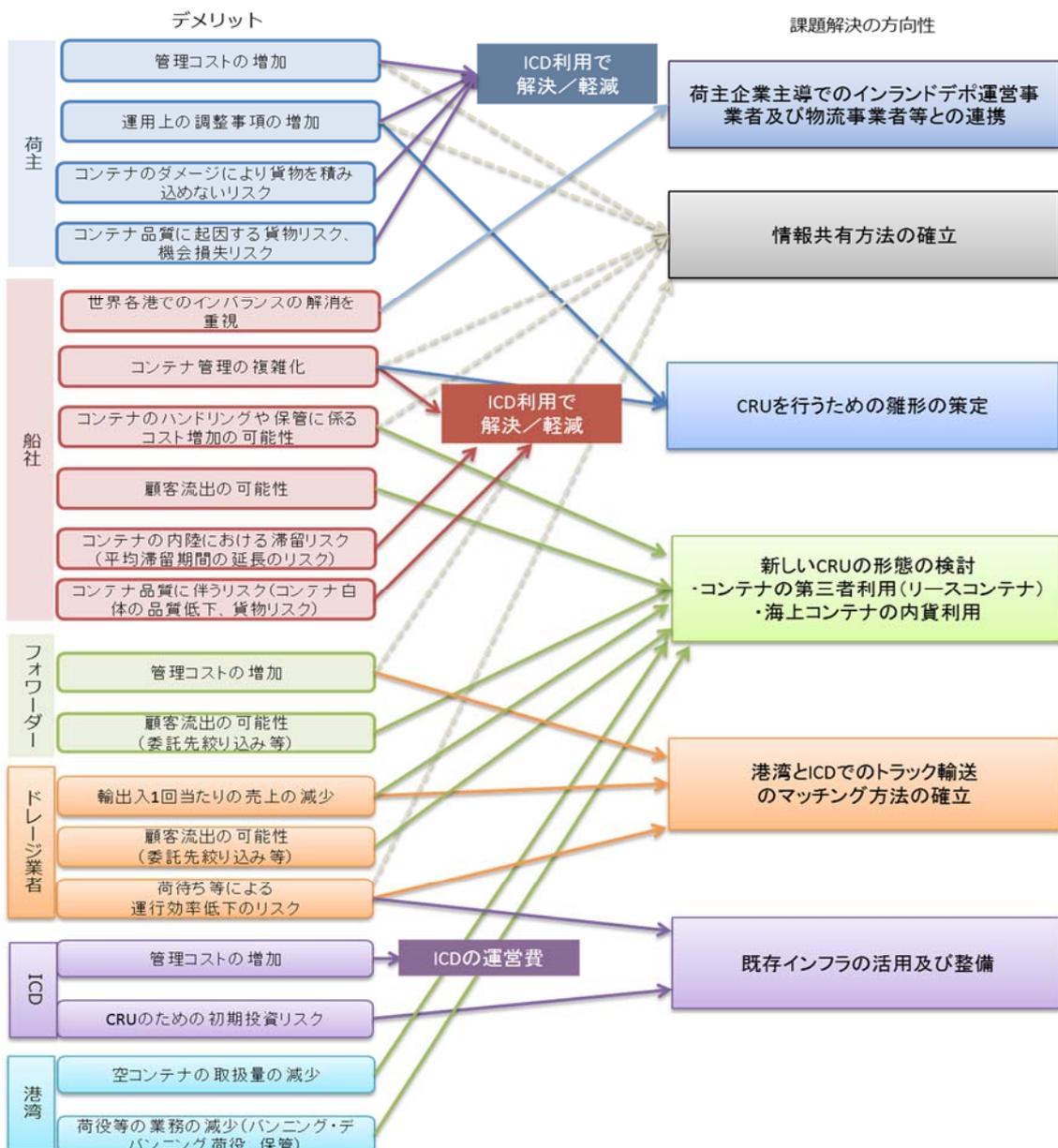


コンテナラウンドユース推進に向けた方策案

1. 課題解決の可能性

これまでの議論で整理した CRU 形態別各主体別の課題点を踏まえて、それらを解決するための方策案を検討する。各主体のデメリットと課題解決の方向性を整理すると以下の通り。オンシャーシでの取組や ICD を経由する CRU 取組を行うことで課題解決/軽減を行うことができるものを整理して、その後残りの課題点の解決に資する方策案について整理している。

船社は、世界各港におけるコンテナのインバランス解消を重視しており、現時点では、自らが主体となり積極的に CRU の取組を進めていくことは考えていないと思われる。そのため、荷主企業主導でインランドデポ運営事業者及び物流事業者等と連携して CRU を進めていくことが重要。



また、各方策案については、現在取組が行われているものと今後考えられる解決の可能性についての具体案を以下に示す。但し、「情報共有方法」については、本項では言及せずに、「2.CRU の推進方法の提案」において、その具体的内容について整理する。

1.1 CRU を行うための事前合意に関する雛形の策定

オンシャーシでの CRU について、現在行われている取組では、輸出入荷主間での管理責任の明確化と同時に、船社と荷主間での合意も行われている。具体的には、以下に示すような内容で合意を得ている。

輸入荷主：①CRU として使用すること、②CRU として使用する場合の運用方法についてのみ記載した簡易的な書類により船社に通知する。

輸出荷主：船社と事前にコンテナ運用方法に関する合意文書（覚書）を締結する。合意文書の内容は、船社がコンテナ品質の保証ができないため、荷主自らコンテナをチェックした際に見逃した点に起因する問題については、船社は責任を負わないこと等が記載されている。

また、ICD を利用した CRU の場合の管理責任については、輸入荷主は ICD へコンテナを返却した時点で管理責任は ICD に移る。また、輸出荷主がコンテナをピックアップした時点で管理責任は ICD から輸出荷主に移る。

上記のような事例を参考にして、荷主、ICD 及び船社との管理責任等の合意方法について、個社別に取り組むのではなく、各社が共通して利用できる雛形を整備することにより、共通基盤となる取組方法を確立することが望ましい。

1.2 港湾と ICD でのトラック輸送のマッチング方法の確立

ICD を経由する CRU を実現するためには、空コンテナと輸出貨物とのマッチングに加えて、トラックの往復輸送を港湾及び ICD のそれぞれの拠点で調整することが重要となる。例えば、現在行われている ICD 側での事例では、輸入コンテナの運送トラックと、輸出コンテナとのマッチングを行い、ICD から港湾への帰り荷を手配している。具体的なマッチング手順としては、トラックについては「コンテナ搬入日中の貨物」を手配、コンテナについては「搬入日の翌日以降で荷詰め可能な貨物」を手配している。

上記のようなマッチング手順にならって、マッチングシステムを確立させることができれば、ICD を経由する CRU の取組を普及させることが可能である。また、CRU の拠点となる ICD で導入すると同時に、港湾においても同様のマッチングシステムを導入することにより、ICD 近郊を拠点とするドレージ業者、港湾近郊を拠点とするドレージ業者ともに、CRU のメリットとして、往路復路ともに実入りコンテナを輸送することで、内陸と港湾地区間の輸送における収益率を向上させることができる可能性がある。

1.3 新しい CRU の形態の検討

現在行われている CRU の取組は、COC (Carrier's Owned Container : 船社が保有するコンテナ) を利用したオンシャーシ取組や ICD を経由する CRU 取組である。一方で、今後 CRU の取組を行う主体を拡大させていくには、新しい CRU の形態 (内貨輸送への転用や船社以外の主体によるリースコンテナの活用) を検討していくことも一案。

(1) 海上コンテナの国内貨物輸送への利用

海上コンテナを国内貨物輸送に利用することを検討することで、海上コンテナの利用可能性を広げるとともに、輸出入コンテナの距離的な隔たりを縮める手段ともなり、CRU 実施率を高めることが可能である。このような取組は、免税コンテナの国内貨物輸送への転用に関する近年の規制緩和により実施可能となっており、その具体化が望まれる。海上コンテナの国内貨物輸送への利用における各種規制等の課題点が解決されて、海上コンテナの内貨利用が可能になるという前提のもとで、CRU の取組方法を検討すると以下の 2 種類のパターンに大きく分類される。

本取組を実施する上で解決すべき事項を整理すると以下の通り。

- 物流拠点の整備：ドックレベラー等の作業場と運搬トラックの高さに対して柔軟に対応可能な設備の物流拠点での導入を促進させる。
- ドライバーの契約体系の整理：コンテナトレーラーのドライバーの契約に荷役作業を含める。但し、これには、荷役作業が可能な設備 (ハンドリフトやラッシング等) を同時に整備することが必要となる。

(2) 船社以外の荷主、輸送事業者、デポ運営者が主体のリースコンテナの活用

CRU を実施するにあたっては、コンテナ保有者 (船社) へ確実にコンテナを返却する必要があるため、取組の範囲がコンテナ保有者の活動拠点の範囲内となっている。この状況下、広範囲に取組を拡大するためには、船社以外の荷主、輸送事業者、デポ運営者が主体のリースコンテナの活用が考えられる。上記の船社以外の主体がコンテナリース会社から直接コンテナを借りることで、SOC (Shipper's Owned Container : 荷主が所有するコンテナ) となる。リース料金と輸送料金の検証は必要であるが、SOC の場合、往路復路で船社を揃える必要がなくなり、さらにフリータイム等の期限がなくなるため、同一荷主内での取組や他企業との取組において、コンテナのマッチング率が高まると考えられる。

1.4 既存施設・設備の活用及び整備

CRU を実施するために ICD を中心に施設・設備の整備をする必要がある一方で、既存のドレージ会社や JR 貨物が保有するデポを有機的に活用するなどの検討も重要である。ドレージ会社や JR 貨物が保有するデポは、備えられている設備や提供可能なサービスが一律でないため、どの地域にどのような設備・サービスが提供可能なデポがあるのかについて、荷主や輸送事業者が把握できるような情報整理が重要である。このようなデポを利用することにより得られるサービスでは以下のようなものが想定される。

- CRU マッチング拠点：空コンテナ返却、空コンテナのピックアップ場所
- バンプール拠点：空コンテナの保管場所、洗浄、修復サービス
- 内陸での荷物受取拠点：輸入貨物の B/L 発行

2. CRU の推進方法の提案

以上の検討を踏まえ、現状の課題への対策の普及やまだ実施されていない対策の実現を念頭に、荷主企業間での連携やインランドデポ運営事業者や物流事業者等との連携を推進・拡大し、今後さらに CRU を推進する方法を提案する。

2.1 CRU 運営のための情報共有・提供

CRU をさらに推進していくためには、海上コンテナを使った輸出入を多く行っている事業者を把握し、内陸部でのコンテナの動きを分析した上で、マッチングの機会を増やしていく必要がある。また、運用上のノウハウを普及し、取り組みやすくしていく必要がある。このため、以下のような方策を推進すべきである。

(1) 既存の取組との連携による情報共有の拡大

既存の事例でも示すように、荷主や輸送事業者等関係者間連携を基盤にマッチングするコンテナの組み合わせを見出すことも重要である。このような連携先の事業者を見出す機会として既に各地で情報共有の機会などが設けられているが、このような機会を利用しさらに充実させていく必要がある。具体的な方法を以下に示す。

●催事の開催、情報連絡会の開催等

より多くの事業主体への情報共有を目的とし、催事等の一度に多くの事業者が参加できる会の開催又は自治体等が個別に行っている活動への協力、さらには、最新情報の共有や普及方法を検討するために、個別に活動を行っている自治体等との情報連絡会を開催する。

●地方自治体や製・配・販連携協議会等との連携、案件創出

CRU の取組支援やインランドデポ設置を検討している自治体等と連携し、関心のある荷主への情報共有等の連携を図っていく。また、製・配・販連携協議会のような荷主企業が集まる場において CRU の取組概要を紹介する等の情報共有を行うことで、CRU の普及・啓発を促し、CRU の取組に参加する企業の母数を増やすことを目指す。

(2) NACCS を活用したコンテナ内陸輸送情報の共有

CRU を多数成立されるためには、マッチング可能なコンテナをできるだけ多く把握する必要がある。このためには CRU 対象となりうるコンテナの所在を確認できる仕組みが必要である。コンテナの情報を取扱う仕組みとしては輸出入及び港湾・空港手続とこれに関連する民間業務を処理する官民共同システムである NACCS があり、同システムでは輸出入に関わる全てのコンテナの港湾での各種手続きを取り扱うことができるようになってきているが、輸入コンテナが港湾から内陸にどのように輸送されるかの情報は含まれていない。このため、NACCS の関連業務の中に「輸入におけるデバンニング地等の情報の入力欄新設」などを行い、CRU 実施希望者がデータを入力して相互に開示する仕組みを設けることができれば、CRU のためのマッチングに必要な情報を収集する仕組みとなり得る。

この仕組みは、行政機関に対する手続きではなく純粋な民間業務であるため、その開発には NACCS の民間利用者間でのコンセンサスの形成が必要となる。また、新規のシステムの開発投資及び運用に要する費用については、NACCS では利用者負担を原則としていることから、仕組みを利用する者がこれら費用を負担して開発運営できるようにする必要がある。このことから、このような仕組みに関するニーズを把握し、具体的な運営方法を確立する必要がある。

また、新しい情報を付加することが難しい場合には、既存の輸入者情報やコンテナ搬出メニューを用いることの可能性も検討する必要がある。

NACCS とは

NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) は、入出港する船舶・航空機及び輸出入される貨物について、税関その他の関係行政機関に対する手続及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステムである。

海上貨物の場合には、船舶の入港、輸入貨物の船卸しから国内引取りまで、輸出貨物の保税地域への搬入から船積み、出港までの一連の税関手続及び関連民間業務をシステムで処理している。

行政機関（税関等）や通関業者に加え、船社、銀行、NVOCC（フォワーダー）、荷主も利用している。

出典：輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社ホームページ (<http://www.naccs.jp/>)

(3) 今後参入を希望する事業者に対する情報共有

今後取組を開始する事業者の場合には、CRU の進め方や関係者間での責任範囲の設定等を把握していく必要がある。このため、以下のような情報共有を進めることが有効と考えられる。

●「コンテナラウンドユース推進の手引き」の改訂

新規に CRU の取組を始めようとする事業者を対象にして、CRU の取組のメリットや実施する際のポイントを記載した「コンテナラウンドユース推進の手引き」を平成25年度に策定した。現状では、取組のメリットが中心に掲載されているが、取組を始めるにあたっての調整事項や負担となると考えられる事項についても使いやすいものとするために追加して掲載する。また、取組事例についても、取組を実施するに際してより参考となるものを選定し掲載する。

●CRU を実施する際の関係者の役割と責任を示した雛形の策定

通常の海上輸送においては、コンテナのダメージに起因する貨物の汚損等のリスクがあるが、船社が責任を負っている。しかし、CRU の取組においては、港湾にコンテナを返却しないため、内陸部で船社のコンテナの状態チェックが行われない。そのため、荷主間でリスクを負担することもあり、取組実施の前に事前の取り決めをすることが必要となるケースが多い。そこで、あらかじめ役割と責任の雛形を用意することにより、CRU の取組の円滑化を図る。

●複数の荷主の要求条件を整理したコンテナ取扱基準の策定

CRU の取組を進めるに際し、荷主間で両社が求めるコンテナの状態を整理しておく必要がある。例えば、食品メーカーと製造機械メーカー間においては、それぞれ必要とするコンテナの状態が異なっている。そのため、必要なコンテナの状態を整理しておくことにより、マッチングにおける荷主間の意思疎通を容易にする。

2.2 ICD の機能充実及び活用

(1) ICD の機能充実と更なる活用

ICD として利用されている施設はまだ一部にとどまっているが、類似の機能を備え、ICD として利用可能と考えられる施設も存在すると思われる。このため、それらの施設も含めた情報を集約し、わかりやすく提供することで CRU の検討を支援することが考えられる。

また、ICD が荷主企業や船社の求める機能を充実させるため、荷役機械やコンテナの整備体制の確保を行うことも重要である。

さらに、ICD の活用可能性を広げるため、ICD で実入りコンテナを扱う CRU や ICD が保有するシャーシによる CRU 等の新たな取組手法についても実施可能性の検討を行うことも有用と思われる。

(2) J R 貨物の ICD を活用した方策の検討（盛岡デポを利用した取組の横展開等）

既存の取組事例でも鉄道貨物輸送を活用した事例があるが、これは鉄道駅をコンテナの取り扱い拠点として用いるとともに、トラック輸送から鉄道輸送にモーダルシフトすることでさらに CO2 削減を実現した取組となっている。このような鉄道貨物輸送を活用した CRU は鉄道事業者側でも取組を開始しているが、情報共有等のスキームに鉄道事業

者も含めることで CRU 実施の際の一つの選択肢として利用を推進していくことが望ましい。

2.3 CRU 推進のための体制の整備

CRU 推進に向けては、今回抽出された課題を整理し、CRU 推進に向け各主体間で理解を進め、CRU 推進に向けた環境の醸成を図っていくことが必要と考える。課題解決に向けて、まずは荷主企業主導による取組を推進するとともに、引き続き関係者間での意見交換等を継続することにより、CRU の取組を拡大していくことが必要であると考え。

●CRU に関心のある関係者からなる組織体の設置（包括的な取組推進）

CRU 推進の気運を高め、関係者間の連携を円滑にし、様々な課題解決に向けた取組を可能とするための体制として関心のある関係者からなる組織体を設置。

<組織体が持つ役割のイメージ>

- ・情報共有（各者の取組事例の共有、CRU 実施希望者同士の情報交換、CRU に関するインフラの情報共有等）
- ・普及啓発（CRU に関する情報発信、懇談、提言発信等）
- ・CRU 推進に向けた調査（推進基盤づくり、新しい方式の研究、効果推計等）
- ・CRU の推進に向けた取組モデルの検討 等

今後の新しいモデルを確立していく上でも個別の取組をばらばらに進めていくのではなく、組織体で情報共有等を進めながら取り組んでいくことが望ましい。

また組織体は当初は小規模なものが想定されるが、より多くの関係者を巻き込むようにするためには、さらに環境を醸成していくことが必要である。このため、ニーズを確認しつつ、参加者の広がりに応じて組織体を柔軟に再構成していくことが良いのではないかと。

●複数の関係者が参加できる CRU の取組に向けて

将来の CRU の形態（類型）として、複数の輸入企業と複数の輸出企業が参画する取組（N 対 N）も想定されるが、そのような取組を進めて行くにはコンテナを割り当てる荷主企業の優先順位等の課題が存在する。課題解決に向けては、個々の取組を通じてマッチングノウハウを蓄積していく等個々の取組を進めていくことが必要。