

パネリスト各位の取組等の紹介

パネリスト

1 インランドデポ運営事業者

- 1) 株式会社太田国際貨物ターミナル
- 2) 久和倉庫株式会社
- 3) みなと運送株式会社

2 荷主事業者

- 1) 株式会社クボタ
- 2) 株式会社東芝

3 物流事業者

- 1) 日本コンテナ輸送株式会社
- 2) 日本通運株式会社

4 自治体

- 1) 栃木県佐野市

インランドポート(OICT)の概要と 海上コンテナ輸送効率化の取組み



私たちは、北関東における国際物流の拠点を目指します

(株) 太田国際貨物ターミナル

太田国際貨物ターミナル(Oict)の概要 1

Ota International Cargo Terminal

● 所在地位置図



- 会社概要**
- 社名：株式会社 太田国際貨物ターミナル
(群馬県太田市 第3セクター)
 - 所在地：本社 / 群馬県太田市清原町12-1
海上CT / 群馬県太田市緑町81-12
 - 設立：平成11年 5月12日
 - 開業：平成12年 4月 1日
 - 資本金：1億4,240万円 (太田市25% 出資)
 - 株主数：76 法人・団体

- 主な営業業務内容**
- 保税蔵置場の管理・運営
・外国貨物の荷捌き・蔵置・通関等
 - 取扱貨物：輸出入貨物、国内一般貨物
 - 物流業務：荷役・梱包・保管・流通加工・物流管理
 - 輸送業務：集配、港湾・空港地区輸送(保税運送)
 - 賃貸業務：事務室・倉庫等の賃貸

● 本社ターミナル



所在地：群馬県太田市清原町12-1（太田流通団地内）

施設概要

開業：平成12年4月1日

管理事務所：2棟（2階建）

敷地面積：37,166㎡

倉庫面積：8,550㎡（倉庫5棟）

保税蔵置場面積：5,802㎡（倉庫及び土地）

● 海上コンテナターミナル



所在地：群馬県太田市緑町81-12（太田さくら工業団地内）

施設概要

運用開始：平成25年4月1日

管理事務所：1棟（2階建）

整備面積：37,727㎡（平坦部）

倉庫及び面積：1棟、1,650㎡（下屋併設）

海上コンテナパンプール：18,000㎡

保税蔵置場：5,038㎡（倉庫及び土地）

ターミナル内の開設官署・入居企業等

ターミナル内では、東京税関をはじめ関係企業と連携を図り貨物取扱いを行っております。

ターミナル内の開設官署・入居企業関係

● 本社ターミナル内

開設官署：東京税関前橋出張所 太田派出所

通関業者：5社

輸送業者：2社（輸送及び物流業務）

組合団体：1団体（流通卸組合）

荷主企業：1社（理化学医療機材メーカー）

保税蔵置場：OICT

● 海上コンテナターミナル内

輸送業者：1社（輸送及びコンテナパンプール）

証明機関：1法人（検数・検量・検査照明及び業務）

保税蔵置場：OICT

2015.3.1 現在



東京税関前橋出張所 太田派出所



通関（税関検査）



集配輸送機能



通関・蔵置機能（保税蔵置場）



保税運送（港湾・空港地区）



荷役業務（バンニング、デバンニング）



コンテナ蔵置機能（パンプール）



コンテナドレージ輸送



通関（税関検査）



爆発物検査装置



倉庫保管



梱包業務



パンプール作業

海上コンテナの取扱状況

平成25年度 海上コンテナ取扱実績

1. 輸出入コンテナ取扱実績

- ・輸出コンテナ：23,200 TEU
- ・輸入コンテナ：8,200 TEU
- ※ 利用港湾：京浜港

2. コンテナマッチング実績

- ・契約船会社：6,500 TEU（契約2船社）
- ・荷主CRU：730 TEU

3. OICT施設でのコンテナ積卸

- ・輸出（バンニング）：4,700 TEU
- ・輸入（デバンニング）：230 TEU



パンプール契約船会社（2015.3.1現在）

- ・ K-LINE
- ・ OOCL
- ・ MOL
- ・ NYK
- ・ チャイナ SHIPPING

※ その他、荷主間CRUのパンプールとして、施設の一部を利用

海上コンテナ輸送効率化(コンテナマッチング)の取組み

1. コンテナマッチングの推進と拡大

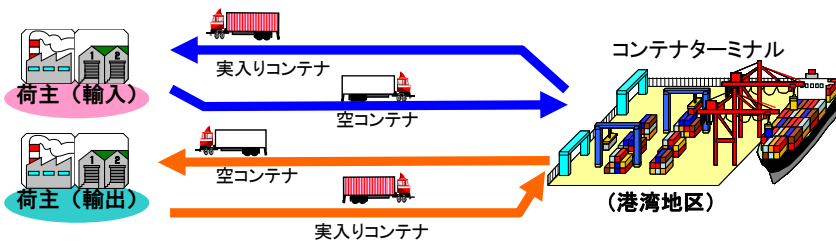
- ① バンプルル契約船会社の拡大及び利用推進
- ② 利用荷主のCRU推進
- ③ 利用者へのPR活動及び誘致活動
- ④ コンテナマッチングの情報管理体制の構築
- ⑤ コンテナ輸送体系及び体制の構築

2. 海上コンテナターミナルの施設整備

- ① コンテナ蔵置スペースの確保
- ② コンテナ管理及びメンテナンスの充実
- ③ 施設機能の充実(施設設備、付帯業務の充実)
- ④ インランドポート機能強化と利用推進(利便性向上)
- ⑤ 港湾機能の補完施設としての一翼を担う施設づくり

OICTの取組み① コンテナマッチングの推進と拡大

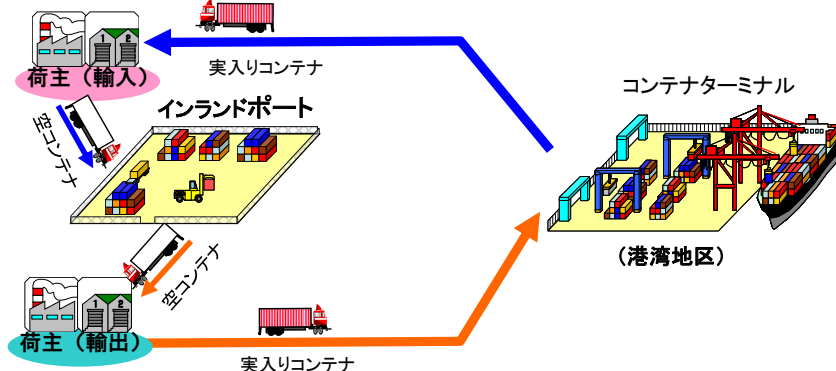
■現状のコンテナ輸送(港湾地区～荷主間の往復輸送)



・現状のコンテナ輸送は、港湾地区(CY)と背後圏(荷主)間の往復輸送が基本で、**片道は空コンテナを輸送**している。(空コンテナの長距離輸送の実態)

・現在の港湾地区コンテナターミナルは非常に混雑し時間的制約もあるため、**空コンテナの返却・引取についても容易ではない**。(混雑、待ち時間、時間内対応)

■インランドポートを活用したコンテナ輸送(コンテナマッチング)



・インランドポートを活用して空コンテナを蔵置、輸入コンテナを輸出コンテナに**転用(マッチング)**することで輸送の効率化を図る。

・インランドポートでの空コンテナの返却・引取が可能となることで、**空コンテナの輸送距離が大幅に削減**できる。

・荷主から近い距離に空コンテナの蔵置場所があり、**混雑・待ち時間の問題も解消され、時間的制約についても調整可能**となる。(緊急・時間外対応も可能)

【期待される効果】

- 輸出入双方の空コンテナ輸送距離が削減され、輸送コスト・CO2等の削減が可能となる
- 港湾地区の混雑緩和に寄与し、リードタイム短縮が可能となる

コンテナマッチングのメリット

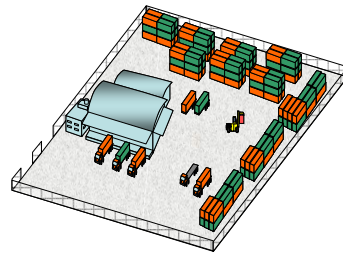
- ① 空コンテナの輸送距離削減 (Co2、輸送コスト削減)
- ② リードタイム短縮 (荷主の近くで返却・引取が可能)
- ③ オープン時間の柔軟な対応 (時間外も調整)
- ④ コンテナの保管、チェック・メンテナンス機能
- ⑤ 港湾地区の渋滞・混雑緩和に寄与

コンテナマッチングの課題

- ① 利用荷主が輸出型 (輸出入コンテナのバランス)
- ② 荷主はマッチングによる効率化に期待大であるが、船社・コンテナサイズ・スケジュール等が不一致
- ③ 船会社の内陸デポ活用(積極的でない)
- ④ マッチングを成立・拡大するための手段が少ない
- ⑤ コンテナ管理の責任範囲 (ラウンドユース: リスク発生)
- ⑥ 輸送効率化には、車両(配車)のマッチングも重要
- ⑦ インランドポートの機能強化と利便性向上

コンテナマッチングの取組み

- ① 利用者へのPR活動及び誘致活動による利用拡大
- ② 利用船社への誘致活動による契約船社拡大
- ③ コンテナ取扱の情報収集(輸出入者・船社・取扱量等)
- ④ 船社・バンブールのPR(返却・引取)、空コンテナ確保
- ⑤ 船社・通関業者・輸送業者等と連携し、利用推進
- ⑥ コンテナ管理の業務分担及び責任範囲の明確化
- ⑦ 輸送体系及び輸送体制の構築(車両マッチング)
- ⑧ コンテナマッチングの情報管理体制の構築
- ⑨ 港湾関係者や港湾事業者との情報交換及び連携
- ⑩ インランドポート機能強化と港湾施設の補完機能



OICTの取組み② 海上コンテナターミナルの施設整備事業

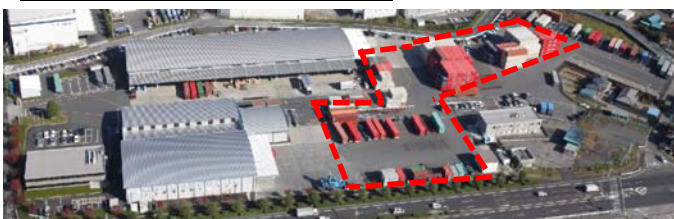
■OICTの現状(コンテナ蔵置状況)



- ・太田市は製造品出荷額が関東地方で4番目であり、周辺地域も含めて輸出入貨物取扱いが多い地域である。
- ・北関東自動車道が全線開通したことによる利便性向上により、更なる貨物需要が見込まれる。
- ・OICTの既存施設では、本来の空コンテナ蔵置場所のみでは保管しきれない状況にあり、倉庫脇や通路等にまで点在している状況である。また、近年では輸入コンテナの実入コンテナ蔵置の需要も増え、益々狭隘化が進んでいる。

→ **海上コンテナに特化した拡張施設整備を推進**

■本社施設のバンブールスペース



本社ターミナル内のコンテナバンブールを拡張施設(海上コンテナターミナル)に移設する(平成21年度～平成24年度の施設整備事業)

■海上コンテナターミナルの拡張整備計画



拡張施設のイメージ図

平成25年4月運用開始

★新たに整備する施設は、海上貨物に特化して使用(京浜港の補完施設として一翼を担える施設整備)

■施設整備計画(平成21年度～平成24年度事業)

- ・所在地: 群馬県太田市 (太田さくら工業団地内)
- ・整備敷地面積: 約37,700 m²
- ・バンブール面積: 約18,000 m²(最大1,000TEU)
- ・倉庫面積: 約1,650 m²
- ・保税蔵置場面積: 約5,000 m²

■ターミナルの主な機能(業務内容)

- ・コンテナの通関(外貨蔵置、荷積卸し、仕分、貨物蔵置等)
- ・コンテナの積替及び蔵置(空コンテナ、実入コンテナ)
- ・コンテナのメンテナンス(チェック、清掃、修理等)

* 通関保税エリア、コンテナバンブール、コンテナチェックゲート、コンテナメンテナンス場、シャーン置場、荷役機械等を整備

バンブール面積は現施設の約2.5倍のスペースを確保

● 海上コンテナターミナルの全景



所在地：群馬県太田市緑町81-12（太田さくら工業団地内）



海上コンテナのハンドリング作業



海上貨物のバンニング作業

施設概要

運用開始：平成25年4月1日
 管理事務所：1棟（2階建）
 敷地面積：37,727㎡（平坦部）
 倉庫及び面積：1棟、1,650㎡（下屋併設）
 保税蔵置場：5,038㎡（倉庫及び土地）
 海上コンテナパンプール：18,000㎡
 主な施設：コンテナチェックゲート、シャーン置場、車両整備場、
 リーファーコンテナ用電源、コンテナ荷役機械

取扱貨物：海上輸出入貨物（FCL）、内国貨物
 主な業務：倉庫荷役（バンニング、デバンニング）
 パンプール業務（コンテナシフト、コンテナ蔵置、
 コンテナチェック・メンテナンス）、
 海上コンテナ輸送、保税・通関機能

構内レイアウト図



私たちは、北関東における国際物流の拠点を目指します！ 11



お問い合わせ先

株式会社 太田国際貨物ターミナル

群馬県太田市清原町12-1
 電話：0276-20-5076（営業部直通）
 FAX：0276-37-8335
 担当：営業部 荒井
 Mail：arai@oict.co.jp





久和倉庫株式会社



みずほの営業所

会社概要

**利便性の高い物流サービスを通して
お客様との強い信頼関係の構築をめざします**

- **社 是** 仕事に誇りを持ち、会社の信用を高めよう
仕事を通じて、地域社会の発展につくそう
仕事の発展進歩とともに、人格を磨こう
 - **事業内容** 倉庫業(関運倉第38号第515号)
運送取扱業(関自取第389号)
梱包・資材販売、危険物倉庫
 - **創 業** 昭和46年
 - **代 表 者** 代表取締役 三村和靖
 - **資 本 金** 1億円
 - **従 業 員** 75名
 - **取引銀行** 足利銀行 栃木銀行 常陽銀行
 - **事業所**
- | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------|
| (本 社) | 〒321-0914 栃木県宇都宮市下桑島町西原1200-20
TEL 028-656-9090 FAX 028-656-9009 |
| (平出営業所) | 〒321-0905 栃木県宇都宮市平出工業団地38-16
TEL 028-663-6331 FAX 028-663-6331 |
| (真岡営業所) | 〒321-4415 栃木県真岡市下籠谷3520
TEL 0285-82-5300 FAX 0285-84-6053 |
| (筑波営業所) | 〒300-2401 茨城県つくばみらい市台910-7
TEL 0297-52-5196 FAX 0297-52-5281 |
| (みずほの営業所) | 〒321-0914 栃木県宇都宮市下桑島町西原1200-20
TEL 028-656-7373 FAX 028-656-8473 |



本社管理棟



平出営業所



真岡営業所

■企業概要(プロフィール)について

○企業名 **久和倉庫株式会社**

○主な業務内容

営業倉庫・運送取扱事業・業務請負事業

○主な機能	(○または×)	(備考欄)
・保税蔵置場	○	-
・実入りコンテナ取扱	×	オンシャーシでの取扱いのみ
・デバンニング	○	-
・空コンテナ保管	○	-
・バンニング	○	-
・コンテナメンテナンス	×	軽微な修理のみOK
・輸入通関	○	-
・輸出通関	○	-

○施設概要	(備考・内訳等)	
・総敷地面積	56,985	m ² -
・管理事務所面積	1,720	m ² -
・倉庫面積	46,706	m ² -
・バンパー面面積	3,607	m ² -
・シャーシ面面積	1,000	m ² -
・荷役機械		
トップリフター	1	台 空コン用
フォークリフト	10	台 1.5t~4.5tまで
・バンパー契約船社	3	社 OOCL, KLINE, MOL
・税関	近隣	横浜税関 宇都宮出張所

○コンテナマッチングの取組について

常陸那珂港に揚がる家電製品の輸入コンテナが栃木市で空く、そのコンテナを利用し、産業機械の輸出をひたち那珂港経由で韓国へ。

京浜港に揚がる家具の輸入コンテナが鹿沼市で空く、そのコンテナを利用し、産業機械の輸出を京浜港経由でアジアへ。

○コンテナマッチングの実施における課題と対応

①輸入コンテナの空くタイミングと輸出作業のタイミングが合わない。
②輸入、輸出とも季節波動がある。

○コンテナマッチングの実施状況

家電輸入メーカーと機械輸出メーカー、家具輸入会社と機械輸出メーカー

○コンテナインバランスの際の対応方法

無し

■京浜港(東京港・川崎港・横浜港)以外の利用港について

常陸那珂

○京浜港以外の港(茨城港常陸那珂港区等)を利用すると想定した場合のメリット、デメリット

メリット ①国内輸送コストが低減できる。
②コンテナのON、OFFが待たずに出来る
デメリット ①本船が週1便なので、スケジュールが合わない。

○利用荷主から多く寄せられる要望と対応

①利用可能な船社を増やして欲しい。
②コンテナの修理機能を整備してもらいたい。

■海上コンテナ輸送に関する国への要望

①. 港頭地区のヤードの混雑緩和の方策をとってもらいたい。
②. JR貨物での海上コンテナの輸送をする場合、ヤードのIN・OUTに専用ゲートを開設してもらいたい。

○現在(今後)の取組み事項

ICD契約船社を増やすために、邦船社1社、韓国船社1社、中国船社1社と交渉中。

UICT・コンテナ(空)取扱い実績表(平成17年~26年度)

輸 出	20GP	40GP	40HQ	小 計	輸 入	20GP	40GP	40HQ	小 計	輸出入計
17年	131	322	154	607	17年	128	342	143	613	1,220
18年	162	625	140	927	18年	176	602	146	924	1,851
19年	113	408	56	577	19年	102	421	48	571	1,148
20年	109	241	71	421	20年	121	229	85	435	856
21年	198	253	61	512	21年	207	261	92	560	1,072
22年	271	269	99	639	22年	265	273	111	649	1,288
23年	266	271	135	672	23年	272	285	102	659	1,331
24年	193	158	175	526	24年	188	140	158	486	1,012
25年	190	161	238	589	25年	178	152	250	580	1,169
26年	198	167	221	586	26年	180	153	203	536	1,122
合 計	1,831	2,875	1,350	6,056	合 計	1,817	2,858	1,338	6,013	12,069

高度化する物流ニーズにネットワークで

応える **KYUWA GROUP**





MINATO FOR BETTER LOGISTICS

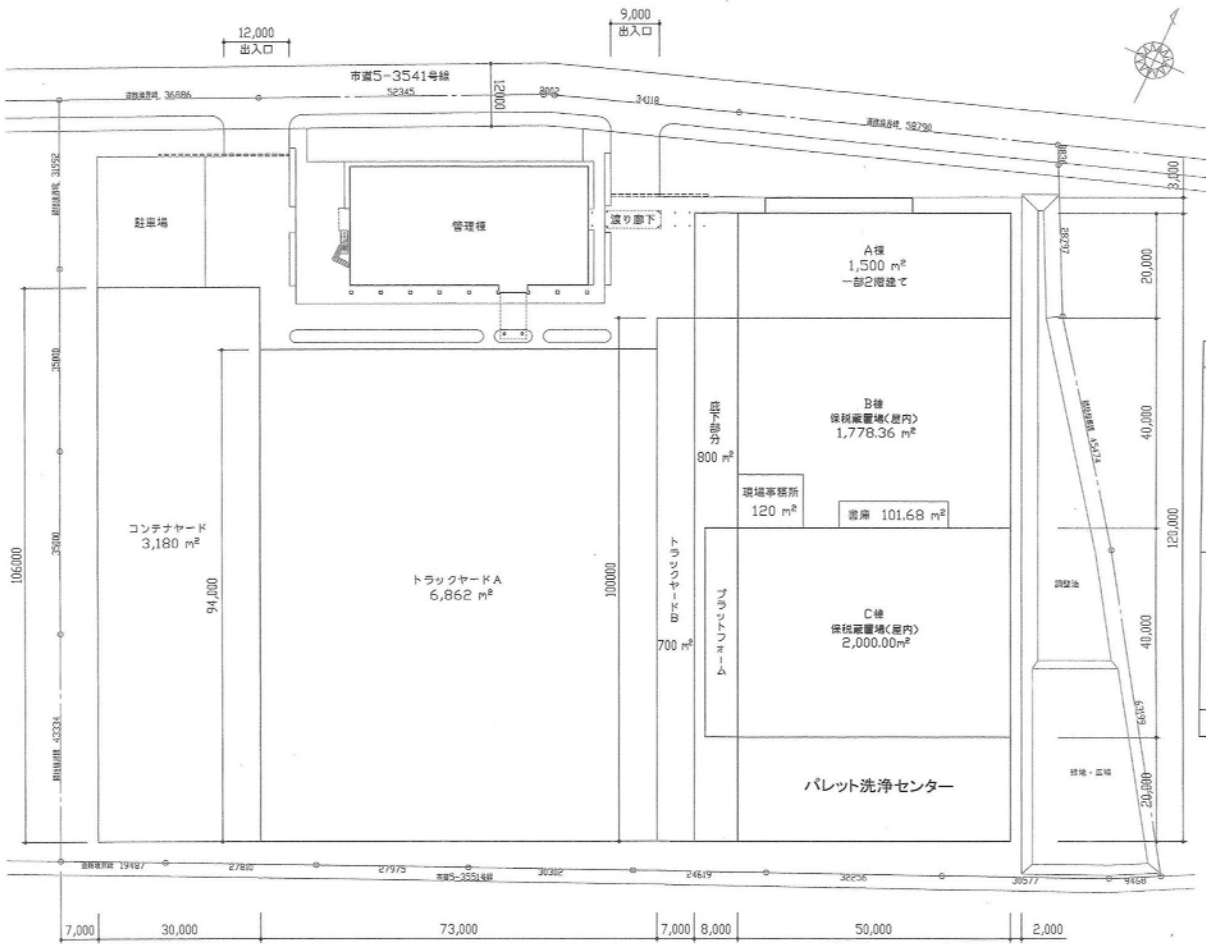


みなと運送株式会社
つくば支店



【つくば支店】〒305-0861
 茨城県つくば市谷田部4459番地の12
 TEL: 029-836-7010 FAX: 029-836-7012
 mail: tsukuba@minato-unsou.co.jp
 ※常磐自動車道谷田部インターから約2km

【本社】〒314-0112
 茨城県神栖市知手中央10丁目7番43号
 TEL: 0299-96-1151 FAX: 0299-96-7975
<http://www.minato-unsou.co.jp/>



みなと運送(株)
全体図



【施設概要】

用地: 27,771m²
 管理棟: 延1,993m²
 上屋棟: 延6,500m²
 〈内訳〉低床: 2,778.36m²
 中二階: 500.00m²
 高床: 2,000.00m²

【保税蔵置場】

屋内: 3,778.36m²
 屋外: 1,160.00m²

【コンテナヤード】

3,180m² (約200TEU保管可能)
 契約船社: OOCL



テレスコピックスプレッダ使用
3段積／最大荷重32,000kg



コンテナマッチングの取り組みについて



株式会社クボタ
機械海外総括部 物流企画グループ
土本哲也
2015年3月12日(木)

1. 概要



- | | | | |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| ①拠点 | 筑波工場(トラクタ/ディーゼルエンジンの製造) | | |
| ②最寄駅/IC | つくばエクスプレス みどりの / 常磐道 谷田部IC | | |
| ③利用ICT | みなと運送(株)筑波支店殿 | | |
| ④ ICT契約船社 | NYK、MOL、K-LINE、HANJIN、APL、
OOCL、CMA-CGM、EVERGREEN (8社)
(空コンテナLift On/Off費用を船社負担) | | |
| ⑤実績 | 輸出コンテナ
マッチング | 約10,000本/年
約65% | (東京港実入り輸出コンテナの1%強) |
| | | オンシャーシ | 約20% |
| | | ICT利用 | 約45% |

①事業活動

- (1) コスト削減
- (2) 荷役作業の定時率向上

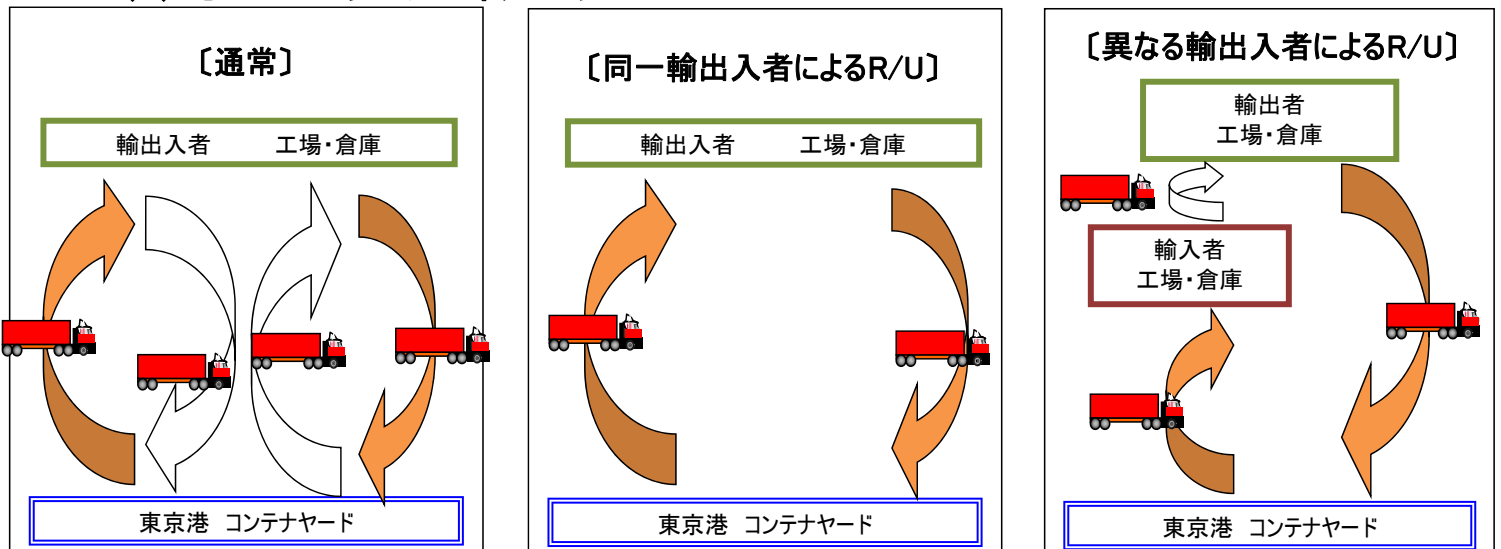
②CSR活動

- (1) CO2削減
- (2) 東京港の抱える問題解決→CY・周辺道路の混雑緩和
(モデルケース)
 - (a) コンテナの搬出入数を削減(空コンテナ)
 - (b) 運送会社支援(事業/雇用確保、運転手労働状況改善)

3. マatching作業内容

①オン・シャーシでの海上コンテナラウンドユース推進

(1) オペレーション・イメージ



CYでの4回分の搬出入が2回に削減される。

→ 実入りコンテナ
 → 空コンテナ

①オン・シャーシでの海上コンテナラウンドユース推進

- (2) 課題
 - (a) 事業者間の信頼関係
(業際の設定、リスク/メリットの折半、等)
 - (b) 船社・コンテナサイズの統一
 - (c) 日程調整(日にち/時間)

⇒⇒⇒ Matching率が向上しない
(ラウンドユース実施数/輸出数=約30%)

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

- (1) ICTへの期待
 - (a) Matching率の向上(日程調整/コンテナメンテナンス)
 - (b) 責任の明確化(船社の公式な空コンテナ搬出入基地)

- (2) これまでのICTの課題
 - (a) 計画的な在庫管理が難しい(コンテナ不足/滞留)
 - (b) 必ずしもコスト削減に繋がらない
 - (c) 利用船社数が限定的

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(3) ICTの課題解決策(輸出入者の連携)

(a) 計画的な在庫管理が難しい(コンテナ不足/滞留)

- ⇒ (aa) 輸出入者双方が予定を開示
- (bb) 輸出予定に合致するコンテナを搬入
- (cc) 無償保管は2週間程度

(b) 必ずしもコスト削減に繋がらない

- ⇒ (aa) 輸入空コンテナをICTへ運搬したトラックは搬入済み別コンテナの輸出で必ず使用

(c) 利用船社数が限定的

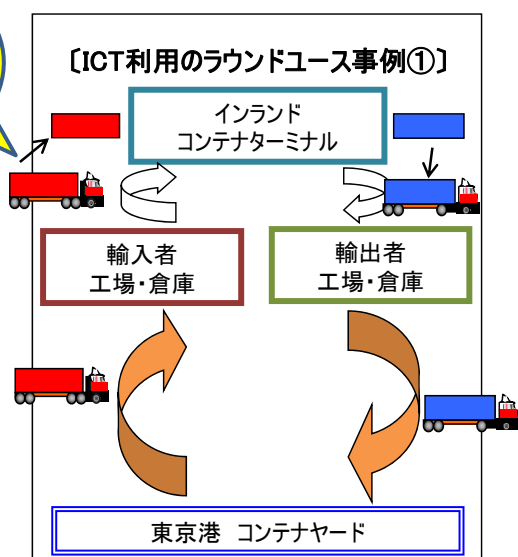
- ⇒ (aa) 上記(a)(b)の実施により大手6社が契約
(空コンテナの積下し料を船社が負担)

(a)(b)2回のマatching作業をICTが実施

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(4) オペレーションイメージ

コンテナをICT搬入翌日以降に輸出で使用。



(a)輸入者よりコンテナ搬入情報入手

- (b)輸出予定と合致するコンテナをICTへ返却依頼 (この際、必ず搬入日の翌日～2週間以内に輸出される予定と紐付を行う為、コンテナは絶対滞留しない)
- ⇒ 1つ目のマatchingを実施

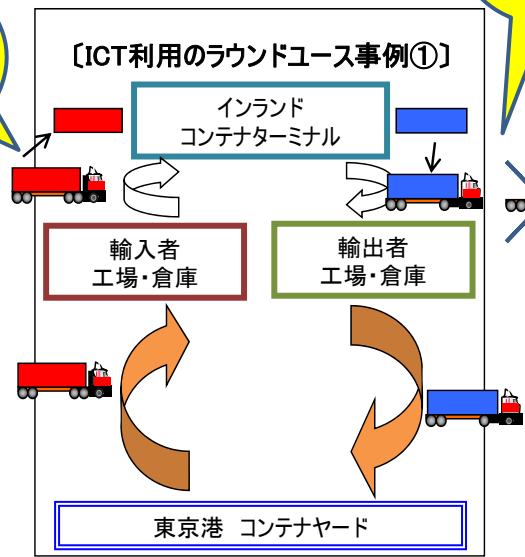
→ 実入りコンテナ ⇨ 空コンテナ

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(4) オペレーションイメージ

コンテナをICT
搬入翌日以降
に輸出で使用。

空コンテナ搬入
トラックを必ず
輸出に使用。

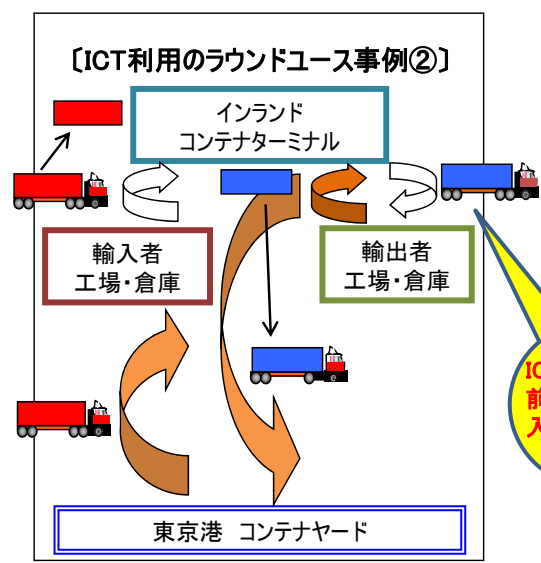


(c)空コンテナ返却後のトラックに、
ICTに搬入済み/同日荷役予定
の別空コンテナを積み替え、輸出
貨物の輸送に必ず使用する。
⇒2つ目のマッチングを実施

→ 実入りコンテナ → 空コンテナ

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(5) オペレーションイメージ



(c)空コンテナ搬入日に輸出出荷
作業が無い場合、及び空コンテナ
搬入トラックが急ぎ東京港に戻る
必要がある場合、前日までに実入
コンテナをICTに準備しておく。

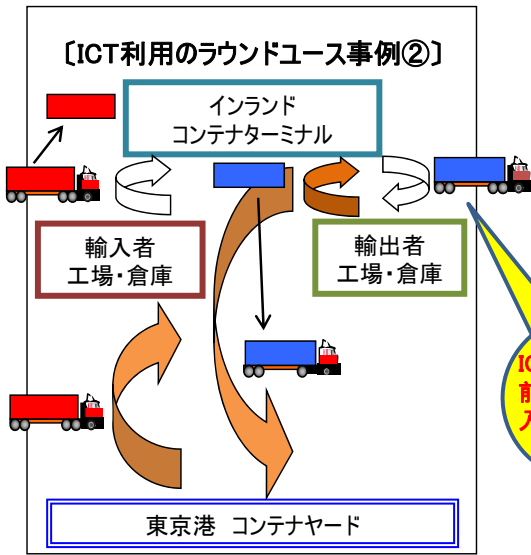
ICTからの搬出
前日までに実
入コンテナ準備。

ICT/工場間輸送、並びに実
入コンテナの積み下ろし費用は
荷主が負担。

→ 実入りコンテナ → 空コンテナ

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(5) オペレーションイメージ



(d)2つ(3つ)のマッチング作業はICT事業者が実施

(e)コストメリットは輸入者/輸出者/陸送業者/ICT事業者でシェア

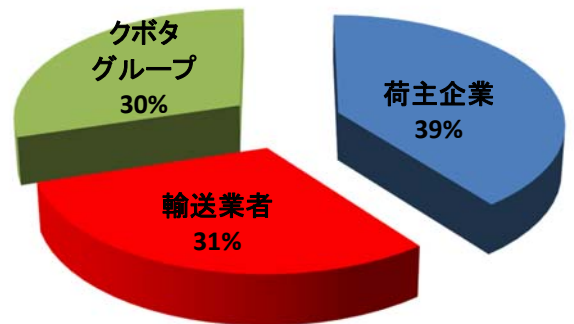
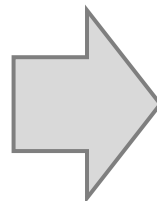
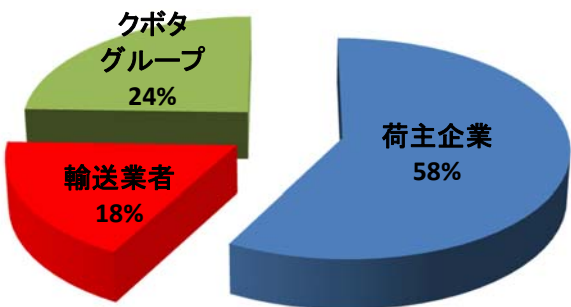
ICTからの搬出
前日までに実
入コンテナ準備。

→ 実入りコンテナ → 空コンテナ

4. 実績

共同作業先	2013年12月実績				
	20	40'	HC	計	割合
荷主企業	12	17	233	262	58%
輸送業者	1	13	66	80	18%
クボタグループ	12	0	99	111	25%
RU合計	45	30	398	453	100%

共同作業先	2014年12月実績				
	20	40'	HC	計	割合
荷主企業	5	32	164	201	40%
輸送業者	5	6	145	156	31%
クボタグループ	18	2	131	151	30%
RU合計	48	40	440	508	100%

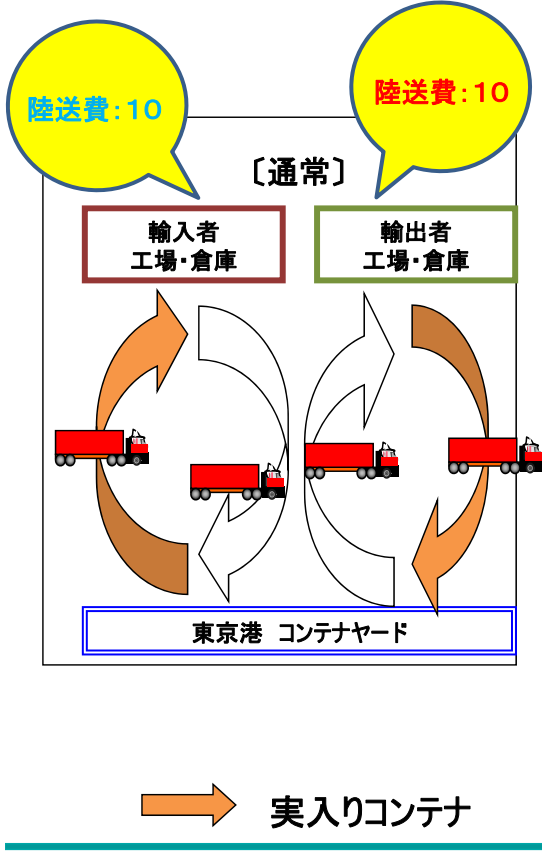


陸送業者殿との直接作業が大幅増加

5. 事業継続の為に。(Win/Winな関係構築)

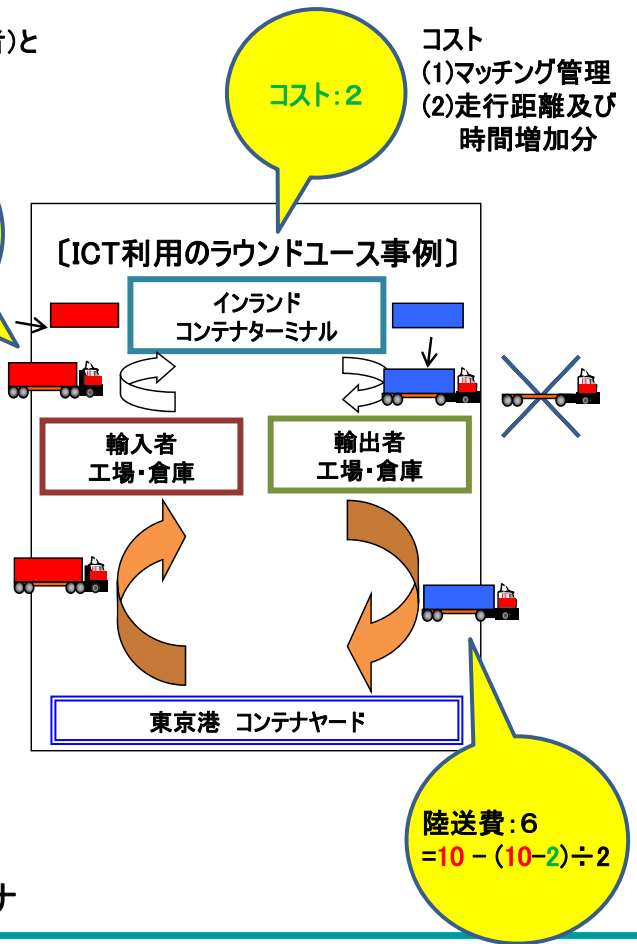
「基本方針①」

輸出ドレージ料金からコストを除いた分を輸出者側グループ(荷主/輸送業者)と輸入者グループ(同)で折半。



陸送費: 14
 $= 10 + (10 - 2) \div 2$

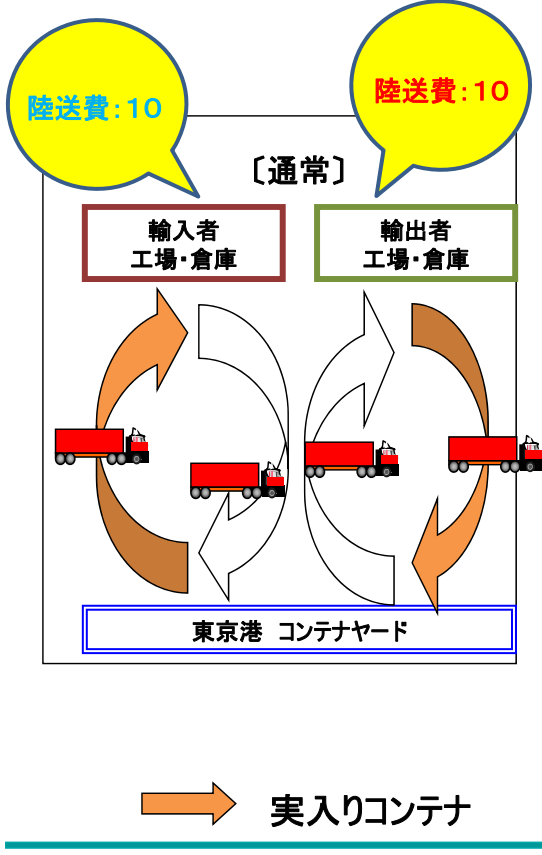
「基本方針②」
 ①で得た利益は輸出者側/輸入者側ともに荷主と輸送業者で折半。



5. 事業継続の為に。(Win/Winな関係構築)

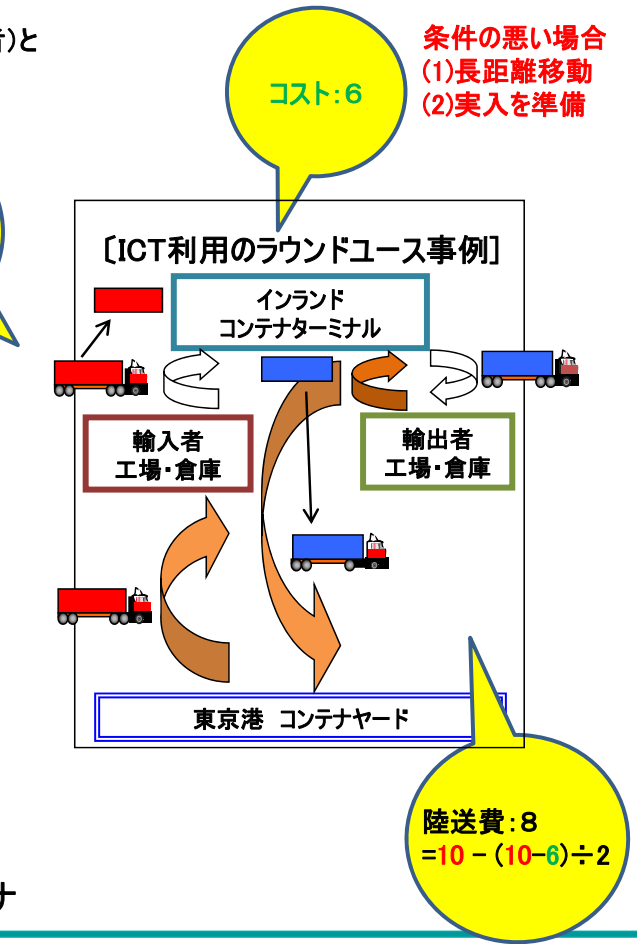
「基本方針①」

輸出ドレージ料金からコストを除いた分を輸出者側グループ(荷主/輸送業者)と輸入者グループ(同)で折半。

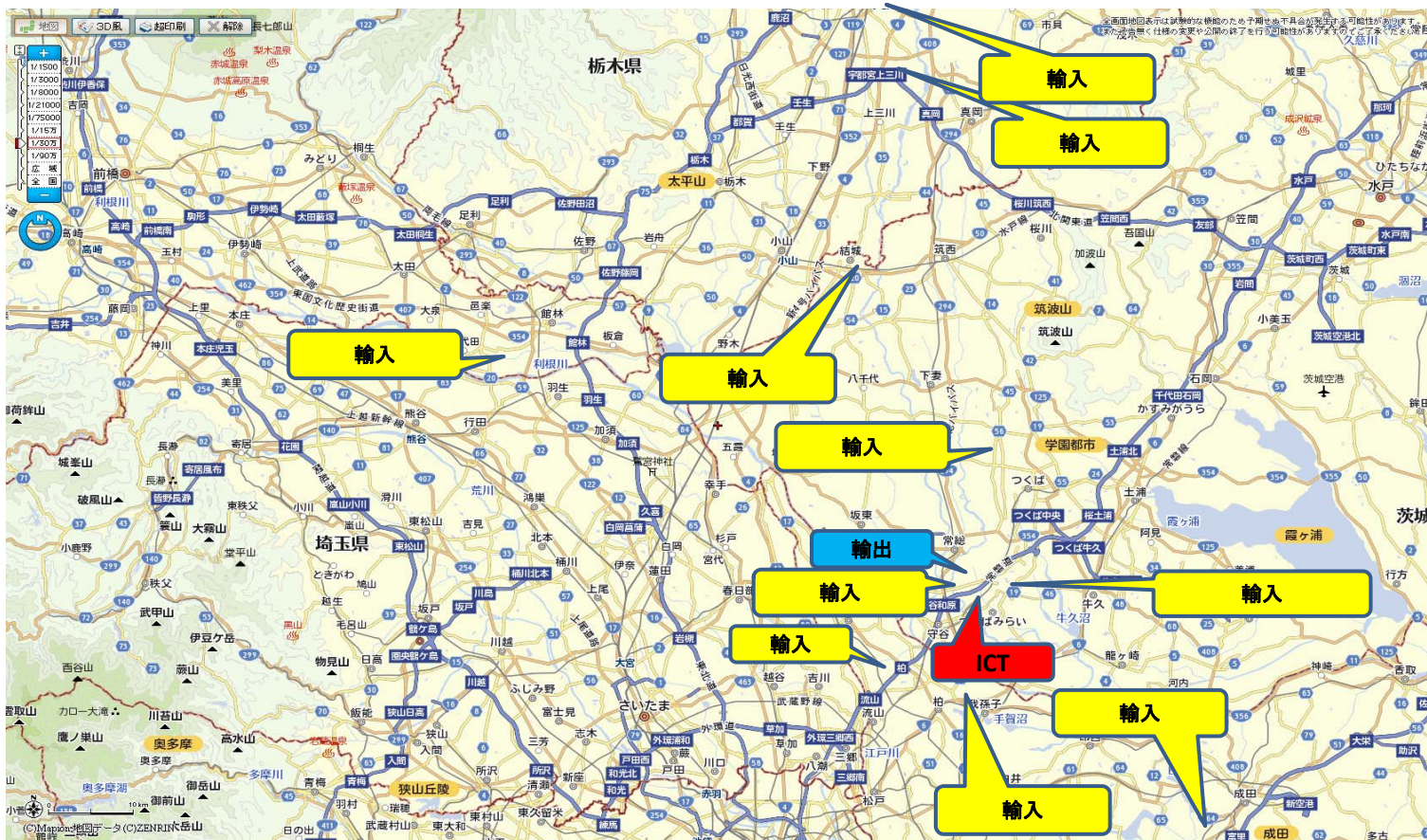


陸送費: 12
 $= 10 + (10 - 6) \div 2$

「基本方針②」
 ①で得た利益は輸出者側/輸入者側ともに荷主と輸送業者で折半。



6. 拠点分布



「N対Nコンテナラウンドユース」 を目指す東芝の取り組み

株式会社東芝
東芝ロジスティクス株式会社
2015年 3月 12日

© 2015 Toshiba Corporation

-
1. “1対1”CRU 東芝の取り組みと課題
 2. “1対N”CRUの事例
 3. “N対N”CRUの目指す姿と実現への課題

“1対1”CRU 東芝の取り組み

複数の輸出入荷主と連携、CRU推進

- デュポン(樹脂輸入)
東芝(医用機輸出)
東京港→栃木県→東京港
- キャノン(トナー輸出)
東芝(家電輸入)
東京港→川崎/横浜→東京港



しかし、1対1では
なかなか本数が
増やせない

東芝、コンテナ共同運用
デュポンと国内陸送で

東芝と米化学大手のデュポンは国内輸送に使うコンテナを関東地方で共同運用する。両社は栃木県に使う東芝のコンテナとデュポンが樹脂原料の輸

デュポン-東芝間での
CRU取り組み
(栃木県)
2013.12.16
日本経済新聞

キャノン-東芝間での
CRU取り組み
(神奈川県)

2014.11.7
日本経済新聞

海上コンテナを共用 東芝とキャノン
キャノンと東芝は東京を東芝が輸入に使う空のコンテナの共同利用を月に10回前後で始め、2015年中にコンテナの共同利用を始める。船と陸送を組み合わせ、コンテナの共同利用を始める。

の陸送距離が短くなるため、二酸化炭素(CO2)排出量の削減にもなる。(東京・品川)で船積みし、川崎市の倉庫に運出する。海上輸送のコンテナは、キャノンと東芝は海運会社と連携し、ワラントハウスと呼ばれる共同利用の仕組みを取り入れる。コンテナの陸上輸送に伴うCO2排出量は従来比4割程度減るといわれている。

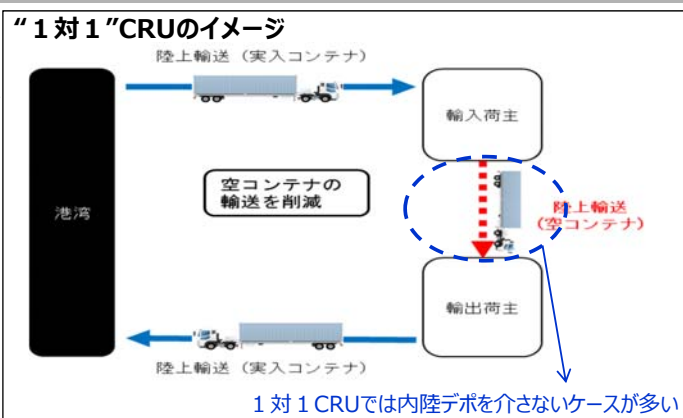
化し、往復時に空になるのを防ぐ。2014年から年200〜300本規模で共同運用する。デュポンが海外から東京港などに原料を輸入し、同県の宇都宮事業所に陸送するまでのコンテナが対象。同社が使う年間1000本以上のコンテナのうち、時期や仕本を東芝が共同利用する。東芝は10年以降、他社とのコンテナ共同利用を推進している。これまでサントリーやクボタと提携しているが、海外メーカーと組むのは初めて。

TOSHIBA
Leading Innovation >>>

© 2015 Toshiba Corporation 3

“1対1”CRUの課題

他社間でのCRU規模拡大には
何重ものハードルが、、、



CRU実施までの条件

- ① 条件の合う輸出入企業パートナーを見つけるのが難しい
港、地域の合う輸出入者
- ② 輸出入者同士で、業務上の調整が必要
双方のフォワーダー/陸運会社を交えた調整
(ドレイジ業者選定、業務フロー、窓口etc)
- ③ コンテナドレイジのマッチング
船会社、輸出入日程のマッチングとそのため調整作業が必要
- ④ 輸出入者のコンテナ品質基準 (ダメージ時の対応)

TOSHIBA
Leading Innovation >>>

© 2015 Toshiba Corporation 4

“1対N”CRU

内陸デポ(ICD)を近くに持つ大規模輸出事業者と複数輸入事業者の事例

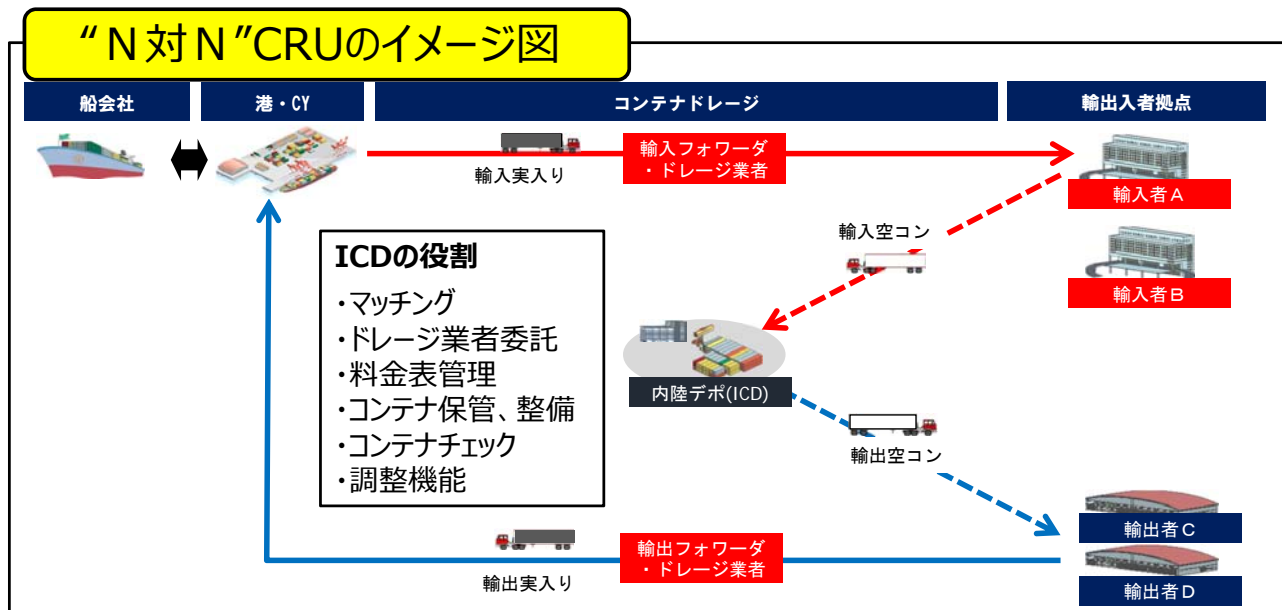
これまでの成功の要因は、

- ① 圧倒的な輸出物量を持つ“1”が主導して仕組作りを進めたこと
特に輸入型産業構造の我が国で大きな「輸出者」が貴重
 - ②-1 ドレージのオンシャーシ待機による対応
 - ②-2 内陸デポの活用
内陸デポをバッファーとして活用（輸出入日程のマッチング向上）
- 大規模な輸出者の存在が成功へのカギを握る。
この条件を欠くと実現が難しいので、横展開には難しい面も。

“N対N”CRU

“1対1”“1対N”の課題を克服してCRUを拡大するため、複数輸出入者同士の“N対N”CRUが有効と思われる。ただし、実現へのハードルは低くはない。

“N対N”CRUのイメージ図



“N対N”CRUの目指す姿と課題

“N対N”CRU 目指す姿

- ① 中小規模の輸出入企業が参加できるCRUの仕組づくり
- ② 可能な限り全ての利害関係者にWIN-WINとなる仕組の構築
- ③ 複数輸出入者のスケールメリットによるマッチング率向上
- ④ ICD、マッチングシステム等を活用した効率的なCRUの実現
- ⑤ コンテナ・輸送のマッチングを同時に行うため、ICD機能を軸にCRUプロセス全体をマネジメントできる公平公正な枠組

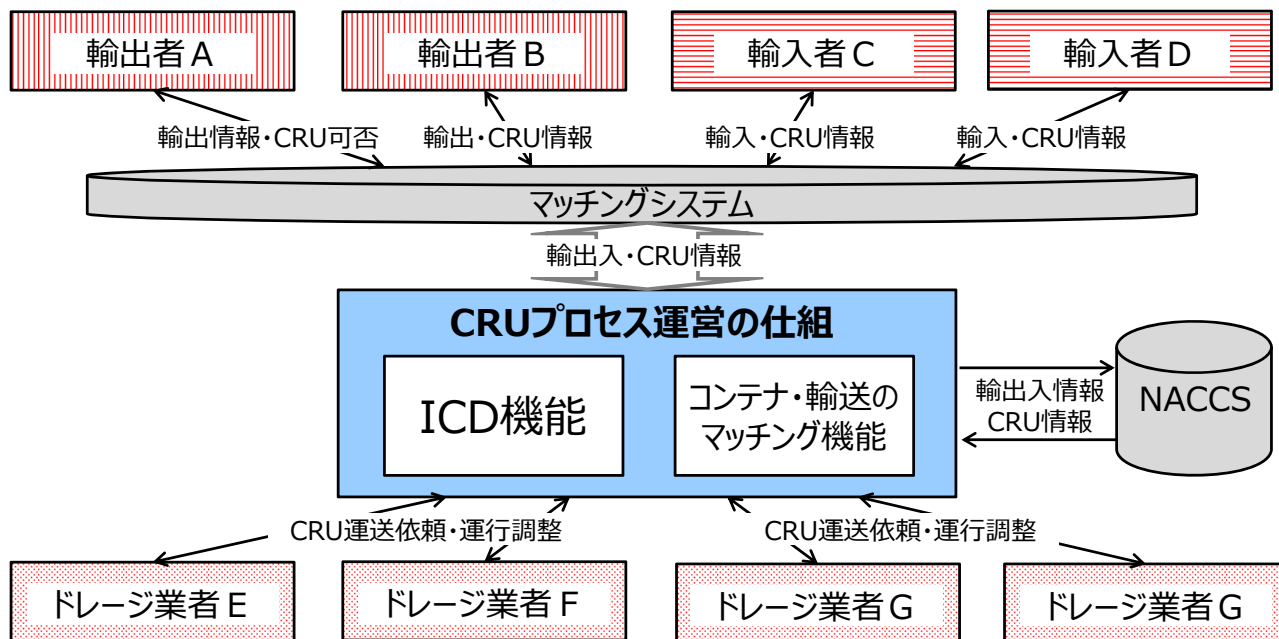
“N対N”CRU 実現への課題

- ① CRUに前向きな複数輸出入企業と必要な役割を果たせるICD
 - ② 関係事業者（輸送事業者、船会社等）の協力確保
 - ③ CRU責任範囲、ドレージ等料金、運用ルール、コンテナ品質基準等の取り決め
 - ④ マッチングシステムの構築
- 関係事業者WIN-WINの形で、ICD機能を軸としたCRUプロセス運用スキームをどう作り上げるか**

“N対N”CRU 実現への課題

- 内陸デポ(ICD)機能とマッチング機能との統合
新たなコンテナマッチングデポの枠組構築
- CRU責任範囲：輸出入企業間の責任範囲取り決め
- ドレージ業者選定と料金表の設定：
輸出入企業間、輸送事業者間での協定は法的に問題
新枠組コンテナマッチングデポが契約主体となるなどの形が必要
それぞれの輸出入企業・輸送事業者が参加できる仕組づくり
- 業務運用ルール：
効率的で参加企業に不満のないCRU実現のため、
各企業に公平な業務運用の仕組が必要
- コンテナ品質基準の統一：
参加企業に受け入れ可能な統一された基準作り
- マッチングシステムの構築
マッチング業務を効率的に行うためのシステム構築

“N対N”CRU 新たな枠組みのイメージ



日本独自モデルとしてのCRU拡大

個別企業のコスト改善にとどまらず、
・社会的課題の解消（Co2削減、港湾混雑解消）
・日本企業の国際競争力強化
のためにも、今、CRU推進の意義は大きい。

問題解決に向けて、国・自治体、各業界がそれぞれの垣根を超えて協力するスキームの実現を目指すことが望まれている。

TOSHIBA
Leading Innovation >>>

弊社CRUの取り組み ＜CRUフォーラム資料＞

2015年3月12日

日本コンテナ輸送株式会社
営業部長 多田秀明



I 日本コンテナ輸送のプロファイル

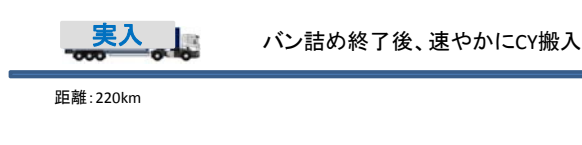
- 日本郵船が北米西岸航路のフルコン化に乗り出す時に、コンテナの陸上輸送を担うキャリアとして、日本郵船と日本通運が共同し1967年設立。2017年に50周年。
- 5大港に拠点。海コン専門に年間21万本の扱い。
- 1997年よりラウンドユースに取組む。
- 日本郵船の陸上業者として Carrier's Haulageの割合は13%荷主手配のMerchant's Haulageの扱いが大半。
- 自車と固定傭車が作業の中核を担い、作業量の波動は同業他社とスポットベースの貨物・作業のやりとりで調整。
- ヤード混雑等により協力店社の廃業、転業に伴い傭車戦力が減少し、顧客の輸送需要に応えられない状況。

実例1 大竹運送/NCYのWIN-WINコラボによるコンテナマッチング

内陸拠点を持つ大竹運送さんとの提携

課題：デポに降ろした余剰空コンテナ返却
 →内貨の国内配送への活用

大竹運送(株)
 白河デポ
 福島県白河市



輸入デバンのみ →京浜港へ速やかに空バン返却



コンテナターミナル

ストックしていた空VAN
 とリーチスタッカー
 で載替え作業

輸入デバン倉庫



NCY輸出オーダーマッチング！
 大竹運送(株)白河デポ(白河市)
 へ向かいコンテナを降す

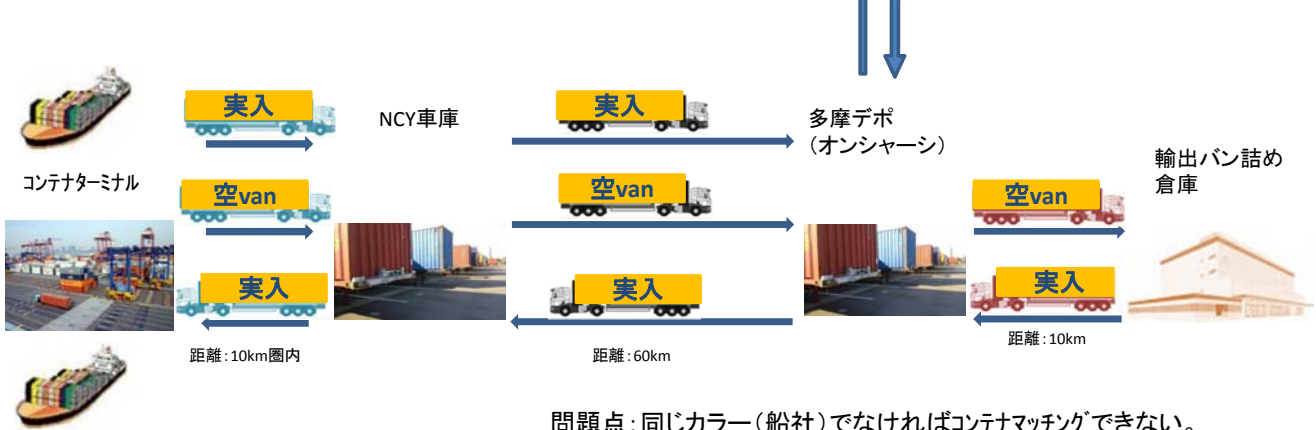
実例2 自動車関連部品の輸出をベースとしたコンテナマッチング

台切り回収方式

コンテナターミナル ↔ NCY車庫

NCY車庫 ↔ 多摩デポ(オンシャーシ)

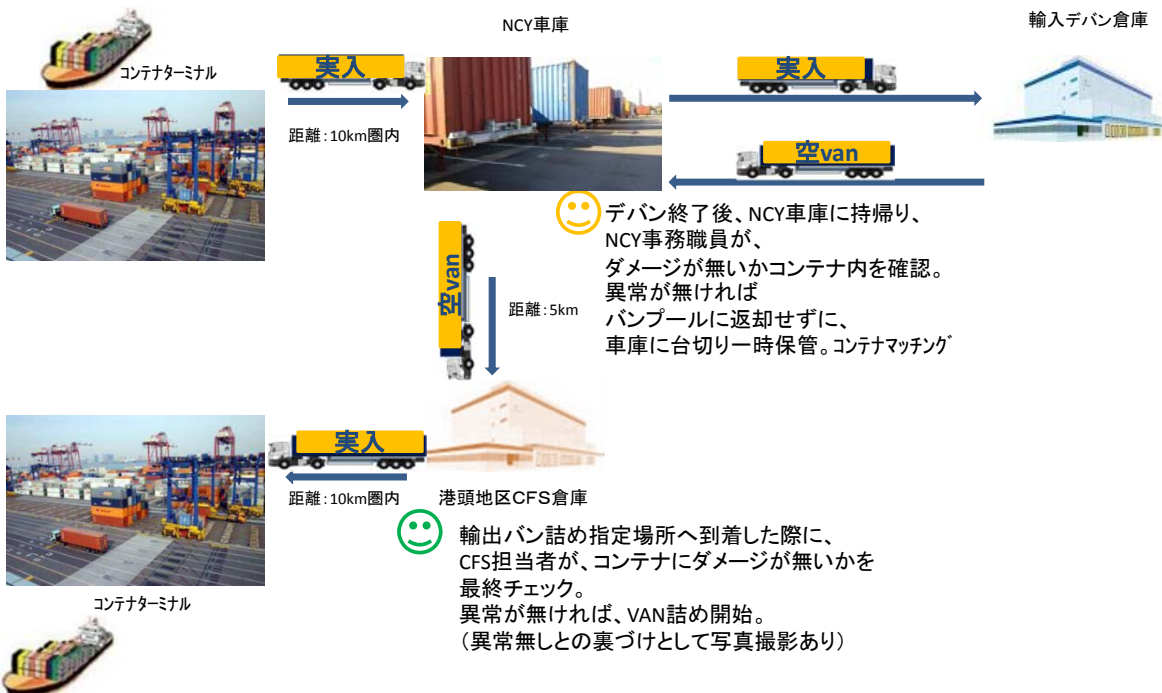
多摩デポ(オンシャーシ) ↔ 輸出VAN詰め倉庫



問題点: 同じカラー(船社)でなければコンテナマッチングできない。
 →現在はラウンドユース実績無し。
 →輸入コンテナのカラー(船社)が変わった為。

実例3 港の自社車庫に台切したコンテナのリユース

空コンテナ搬出入の待機ムダ回避

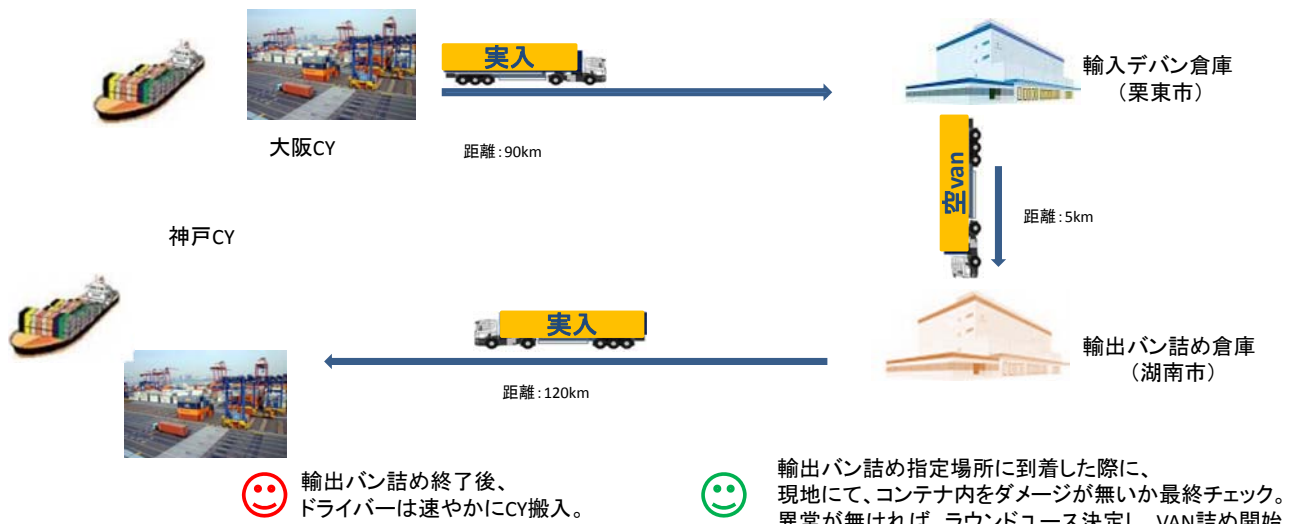


事例4 阪神港／滋賀間コンテナマッチング(当日CY搬入)

輸入実入りコンテナをターミナルから搬出した際、ドライバー若しくは事務職員が、EIRを確認。
 EIRに記載事項が無ければSOUNDバンとして判断し輸出転用の候補となる。



デバン作業終了後、ドライバーが、光漏れなどのコンテナダメージが無いかコンテナ内をチェック。異常が無ければ輸出転用ラウンドユースに。



輸出バン詰め終了後、ドライバーは速やかにCY搬入。

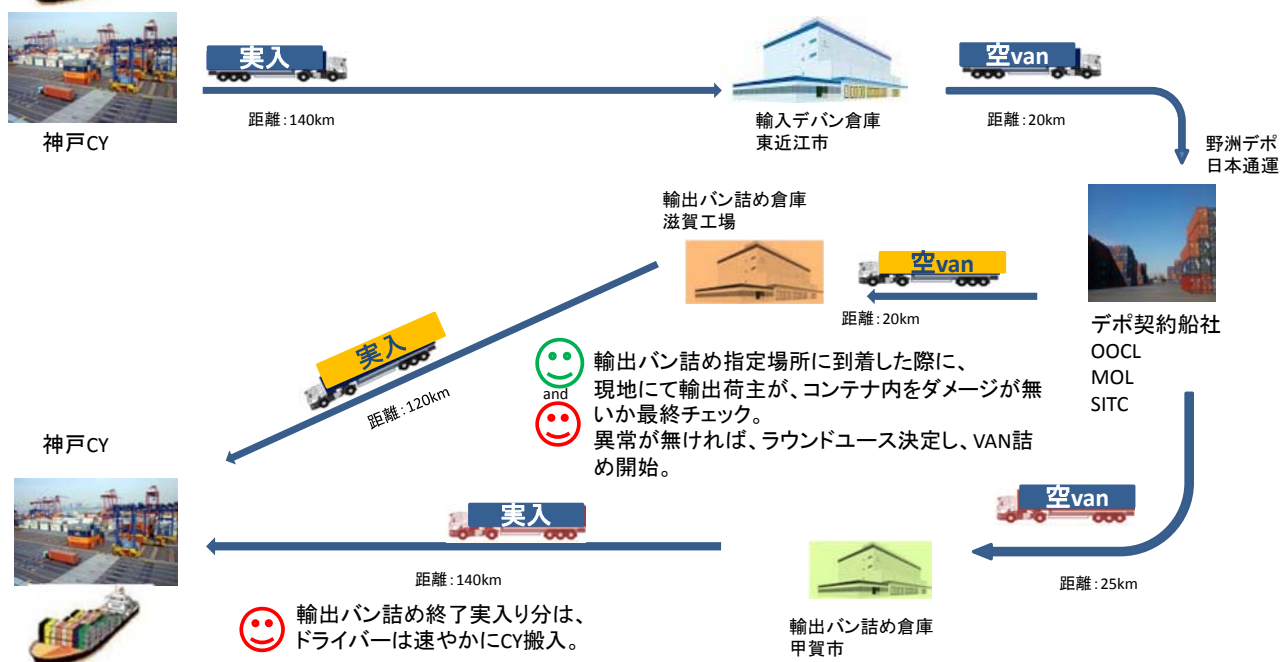
輸出バン詰め指定場所に到着した際に、現地にて、コンテナ内をダメージが無いか最終チェック。異常が無ければ、ラウンドユース決定し、VAN詰め開始。

事例5 日本通運 -野洲インランドデポ利用のコンテナマッチング

輸入実入りコンテナ搬出時、運転手 or 事務職員がEIRを確認。no remark ならSOUNDバンと判断し輸出転用の候補となる。



デバン作業終了後、運転手が、光漏れなどのダメージが無いかコンテナ内をチェック。異常が無ければ輸出用に野洲デポ持ち込み



輸出バン詰め指定場所に到着した際に、現地にて輸出荷主が、コンテナ内をダメージが無いか最終チェック。異常が無ければ、ラウンドユース決定し、VAN詰め開始。

輸出バン詰め終了実入り分は、ドライバーは速やかにCY搬入。

海コン運送業者としての問題点

<輸送事業者の問題>

- ターミナルゲート混雑により協力会社の海コン業界からの撤退に伴い車両確保に苦慮。(京浜地区)
(お客様の輸送需要に応えられない状況も発生。)
- 混雑したターミナルゲートでの長時間待機により稼働率が悪化し、運転手の海コン離れが進むことによる車両台数の減少。
- 若者の海コン運転手離れにより将来の戦力不足を懸念。

<CRUへの取組み>

- CRUは港の空コンテナ搬出入作業を内陸に分散させ車両のターミナルゲートでの待機のムダを減らす優れた取組みであるが、運送会社は「物流費の削減」というフレーズに対しては運送料金の値下げを懸念しネガティブになる。
- お客様の協力が無い場合、CRUをセットアップしてもコンテナのマッチングができず片道の運送となる。
- CRUの取組により生まれる付加価値を適正に配分する仕組みの検討。
- コンテナ作業、積付け等の問題はあるが、国内貨物とのCRUを模索。

日通コンテナマッチングセンター その目的と取組状況について

日本通運株式会社 海運事業部 ロジスティクス企画

2015年3月

With Your Life



【日通コンテナマッチングセンター設立の目的及びその機能と役割】



目的

輸出者・輸入者を始め、船社・輸送会社・インランドデポなど関係する事業者への仲介を当社が実践することにより、空コンテナの陸上輸送比率を削減させる取り組み。

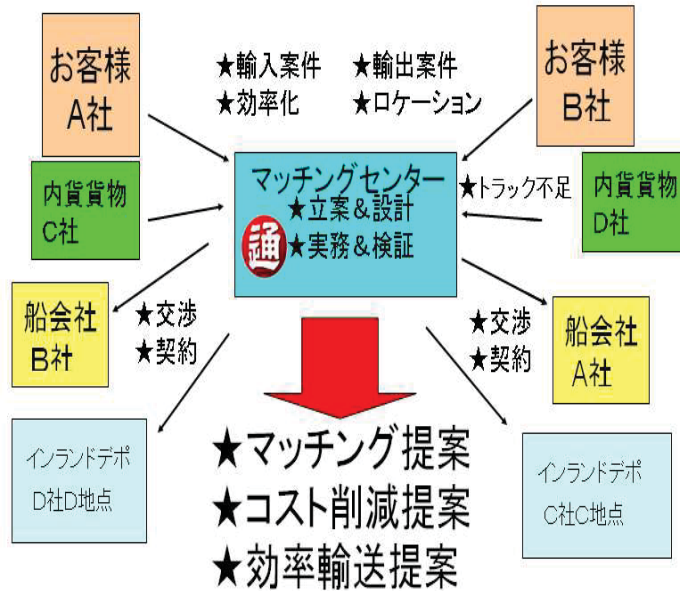
- *CO2削減による環境負荷の低減
- *お客様の物流コストの削減
- *港頭地区における交通渋滞の緩和
- *実輸送者である海コン輸送事業者の差益率改善
- *内貨輸送手段への展開によるトラックドライバー不足への対応

マッチングセンターの役割と機能

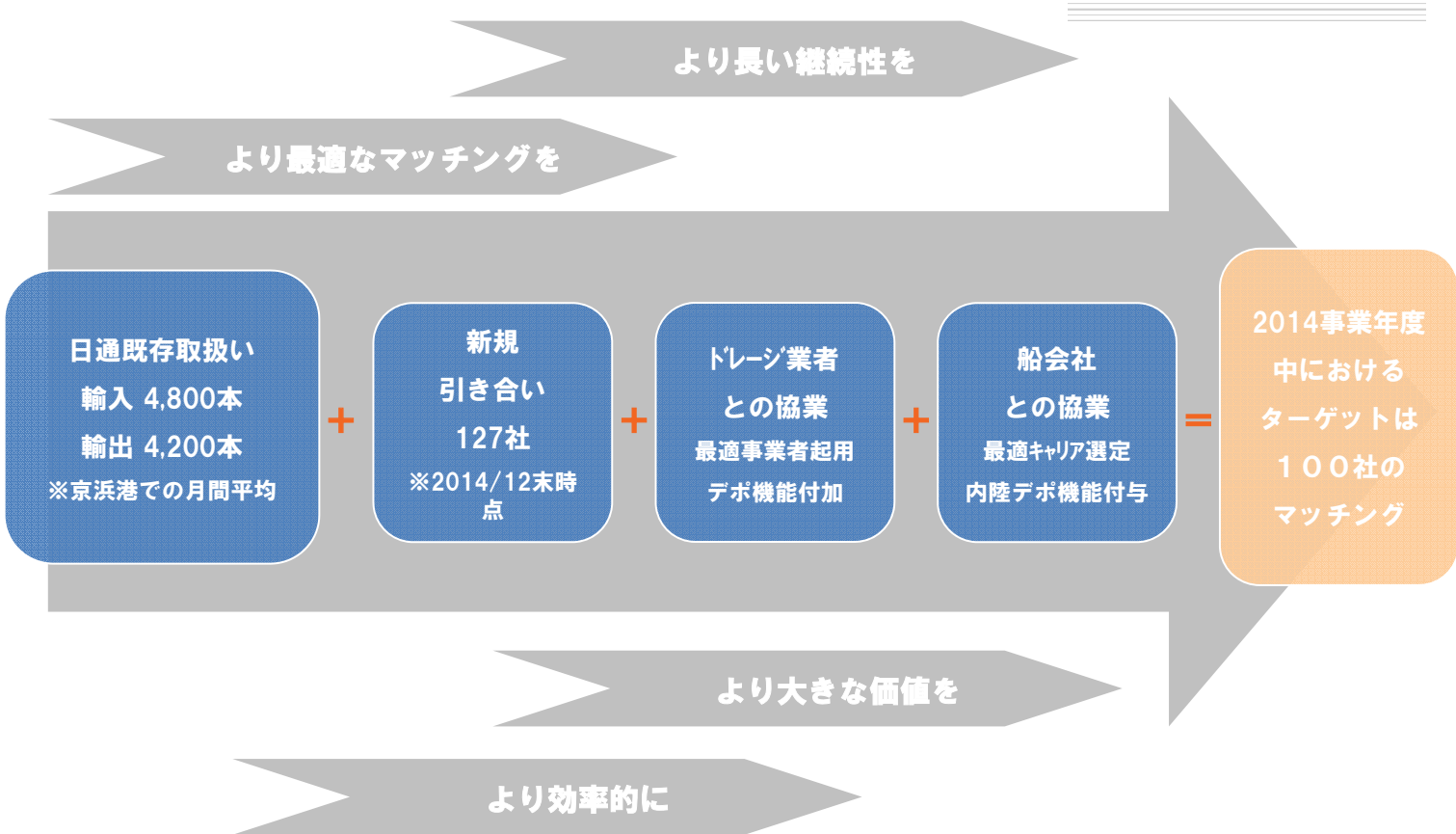
- ① マッチング輸送立案 & 設計及び提案
 - 同一顧客の輸入コンテナの輸出使用
 - A社輸入コンテナ輸送とB社輸出コンテナラウンド輸送のマッチング
 - <輸入>コンテナのインランドデポ返却推進
 - <輸出>コンテナのインランドデポPick Up推進
 - 外航コンテナの内貨貨物輸送案件とのマッチング
- ② インランドデポとの交渉 & 契約
- ③ 船会社との運賃交渉、契約、海上輸送のラウンド化提案

役割・機能の全うによる、目的の達成 ⇒ 価値の創出。
 効率化により創出された価値を、関係する事業者に公平に分配すること。
 それにより、当該事業の継続性を確保すること。

その遂行の為に、当社の取組みに賛同いただける事業者との協業を推進します。



活動指針



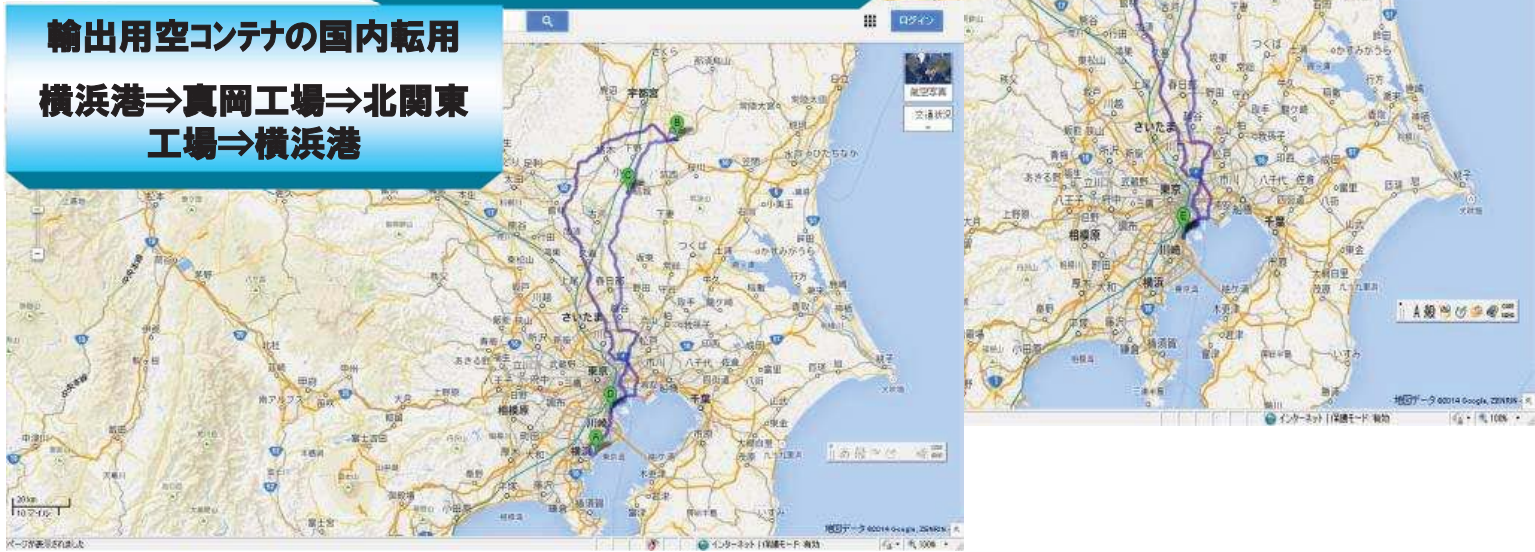
その①:北関東地区 開発事例

輸出入マッチング

東京港⇒宇都宮DC⇒デ'ポ⇒北
関東工場⇒東京港

輸出用空コンテナの国内転用

横浜港⇒真岡工場⇒北関東
工場⇒横浜港



<ポイント>

★最適デ'ポの確保(ICD/輸送会社) ★協業事業者の相互理解と調整。実現できるスキームの構築。

2015/3/10

4

その②:中部地区開発事例 – Overseas matching



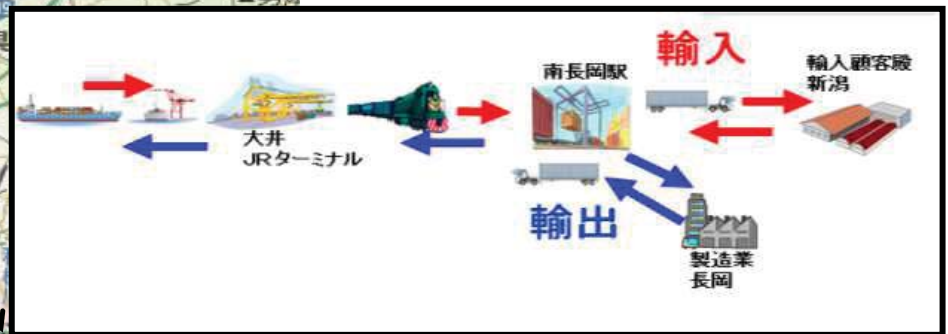
2015/3/10

5



<ポイント>

- ★鉄道利用エコ輸送
- ★CO2 &コスト削減

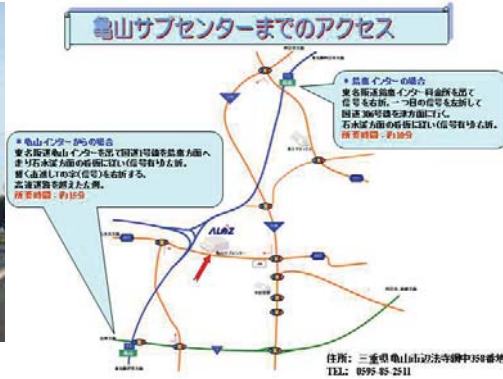


官庁並びに地方自治体との連携 & 情報交換

- ・国土交通省
- ・経済産業省
- ・茨城県
- ・佐野市
- ・東京都
- ・埼玉県
- ・川崎市
- ・横浜市
- ・大阪市
- ・神戸市
- ・熊本県
- ・福岡県

- ★マッチングセンター取組 & 進捗説明
- ★意見交換会等、開催 & 参加
- ★物流セミナー企画 & 開催
- ★推進協議会開催
- ★共同体結成 & 登録
- ★都市計画意見交換 (物流同線 & デポ)
- ★助成金 & 支援金
- ★普及 & 啓発活動会の開催

① 亀山サテライトデポ



所在地: 〒519-0221
三重県亀山市刃法寺町
字綱中358番地4
TEL: 0595-85-2511

<機能>

★切り替え (輸入→輸出)

チェック・清掃・

★時間 (タイミング) 調整

② 橋本サテライトデポ



所在地: 〒252-0253
神奈川県相模原市中央区
南橋本4-2-4
TEL: 042-703-7200

2015/3/10

8

マッチングシステム開発

GLOBAL CONTAINER MATCHING SYSTEM

コンテナマッチング支援ソリューション (ESCOT協業)
- より最適なマッチングを より体系的なアプローチで -

- 日本通運
輸送
データベース
- 協業パートナー
輸送・施設
データベース
- 荷主
輸送・新DC
最新データ
- 行政・NPO
支援
最新情報

UP

GCMS

メニュー

- 最適マッチングトラフィック検索
- 支援施設情報(内陸デポ、船社オフドック機能施設、保管、修理事業所 他)
- 支援制度(マッチング保険、CO2認証制度)
- マッチングエキスパート紹介とエントリー
- マッチングエキスパート研修
- 交流会、発表会情報とエントリー
- 新企画情報発信
- 投稿、登録受付
- ウェブカメラによる関連インフラ情報公開

KPI
マッチング率、CO2削減

共有
成功事例、失敗事例

創出
マッチングエキスパート認証

提案
設定すべき新規デポ
推進するための支援内容について行政への申し入れ

グローバル
国内外への情報発信
海外マッチング支援

2015/3/10

Global Container Matching System



ログインコード

 パスワード

 認証コード
 wzpwk 更新
 次回からログインIDを省略
 パスワードをお忘れの方は [こちら](#)

 サービスを希望される方はこちらから
[お問い合わせ下さい。](#)

Personal Data Protection Policy | Terms of use |

Copyright © 2010 NIPPON EXPRESS. All rights reserved.

Login UID: 8702510000
支店: 000080 課所: 133151

コンテナラウンド輸送・オーダー検索

dr_cring_01.jsp

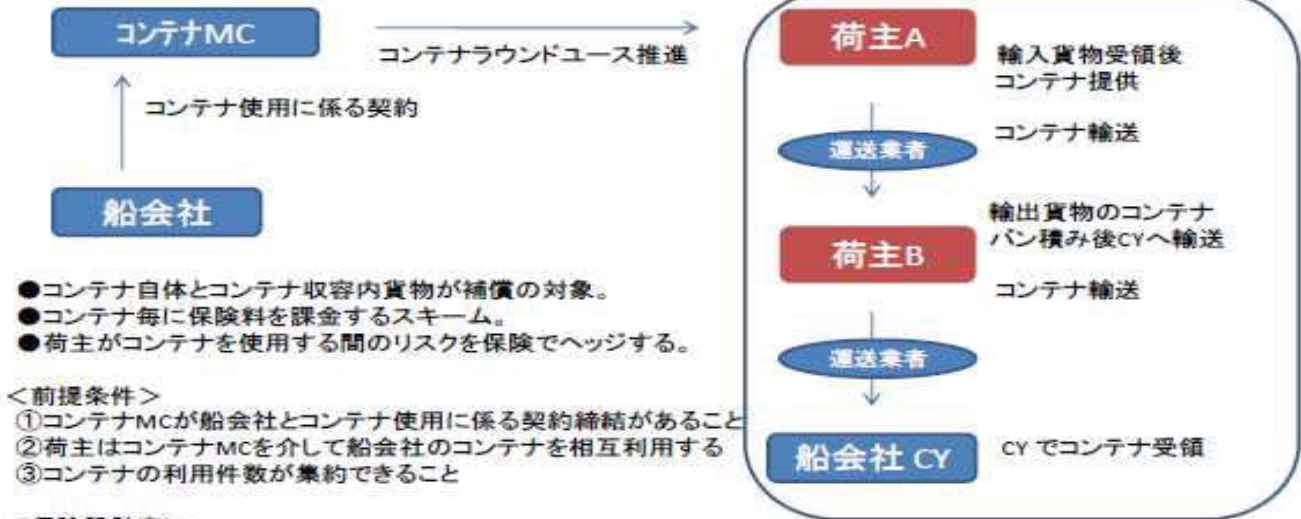
住所検索
 エリア表示

輸入ドレージ 配達先
 輸出ドレージ 集荷先
 トラック 集荷先
 トラック 配達先

対象地域
 依頼先支店
 検索対象
 輸入コンテナ → 国内輸送を検索
 国内輸送 → 輸入コンテナを検索
 輸出コンテナ → 輸入コンテナを検索
 輸入コンテナ → 輸出コンテナを検索
 検索対象期間 ~
 (輸出ドレージ:引取り, 輸入ドレージ:配達日, トラック:引取り or 配達日)
 船社
 コンテナ
 検索条件 AND OR
 (サイズ) (高さ) (タイプ) (3軸) (本数)
 40 96 DRY ×
 検索場所
 曜日 月 火 水 木 金 土 日
 時間帯 All ~ ~
 検索対象住所 ※引取/配達先の住所が、指定文字を含む
 Ref No.
 オーダー番号

マッチング推進者を守る

コンテナラウンドユースに係る保険設計(案)



- コンテナ自体とコンテナ収容内貨物が補償の対象。
- コンテナ毎に保険料を課金するスキーム。
- 荷主がコンテナを使用する間のリスクを保険でヘッジする。

<前提条件>

- ①コンテナMCが船会社とコンテナ使用に係る契約締結があること
- ②荷主はコンテナMCを介して船会社のコンテナを相互利用する
- ③コンテナの利用件数が集約できること

<保険設計案>

- コンテナMCが契約者となって、荷主・運送業者・コンテナMCを被保険者とした貨物賠償責任保険契約の締結。
- コンテナ毎の使用件数によって、保険料金を課金します。
- 荷主がコンテナラウンドユース(コンテナ使用)件数で保険料をコンテナMCに支払います。
- 毎月の実績報告はコンテナMCが集約して保険会社へ報告します。

※荷主と船会社でコンテナ利用の調整が完了する事案は対象外となります。

2014年9月5日 損保ジャパン日本興亜 作成資料

佐野インランドポートの概要

栃木県佐野市

<http://www.city.sano.lg.jp/index.html>

コンテナラウンドユースフォーラム



佐野市とは・・・

①: 北海道最北端

②: 九州最南端

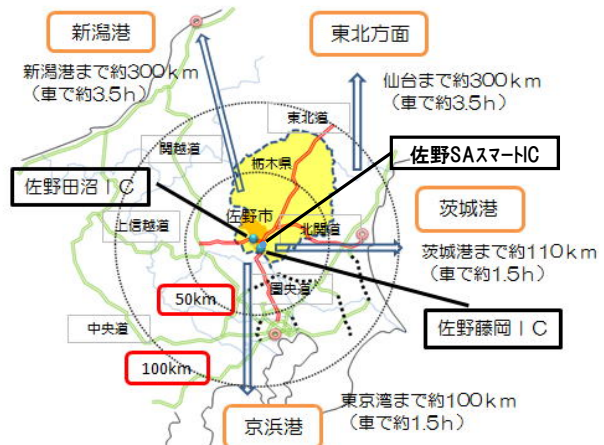
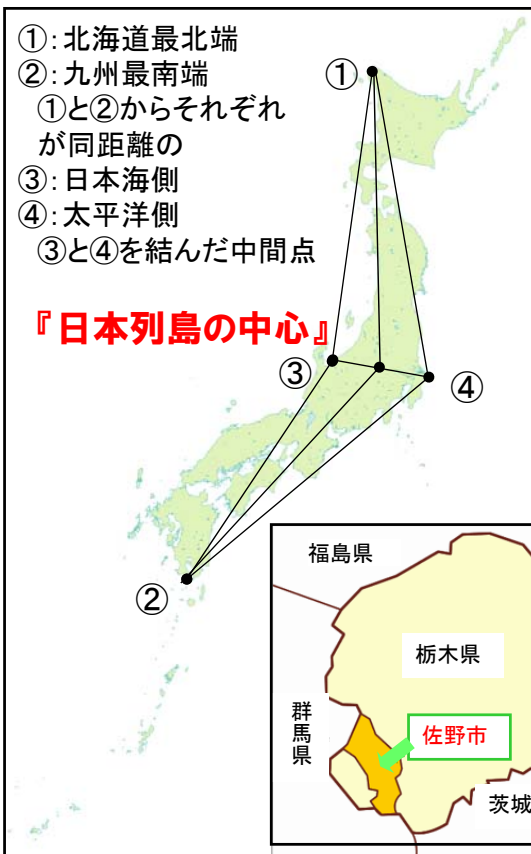
①と②からそれぞれ
が同距離の

③: 日本海側

④: 太平洋側

③と④を結んだ中間点

『日本列島の中心』



- 佐野市は平成17年2月28日
1市2町(佐野市、田沼町、葛生町)が合併して誕生
- 面積 356.07km² … 栃木県内第6位
- 人口 122,141人 … 栃木県内第5位
- 産業 伝統的な石灰・繊維・鋳物工業中心
⇒ プラスチック製品製造業、機械・
食品へ推移
- 農業 基幹作物: 米、代表作物: いちご、
かき菜、桃、梨



まちづくりの基本方針

第1次佐野市総合計画（平成19年度～29年度）

・将来像「育み支え合うひとびと、水と緑と万葉の地に広がる**交流拠点都市**」

・後期基本計画（平成26年度～29年度）

1) 観光立市によるまちづくりの推進（住んでよし、訪れてよしの「佐野」）

2) スポーツ立市によるまちづくりの推進

3) 都市ブランドによるまちづくりの推進

4) 産業振興によるまちづくりの推進

・**インランドポートを活用した総合物流拠点開発整備の推進**

（港湾物流の効率化とCO2の削減、国際コンテナ戦略港湾「京浜港」のバックアップ機能と災害時における代替機能）

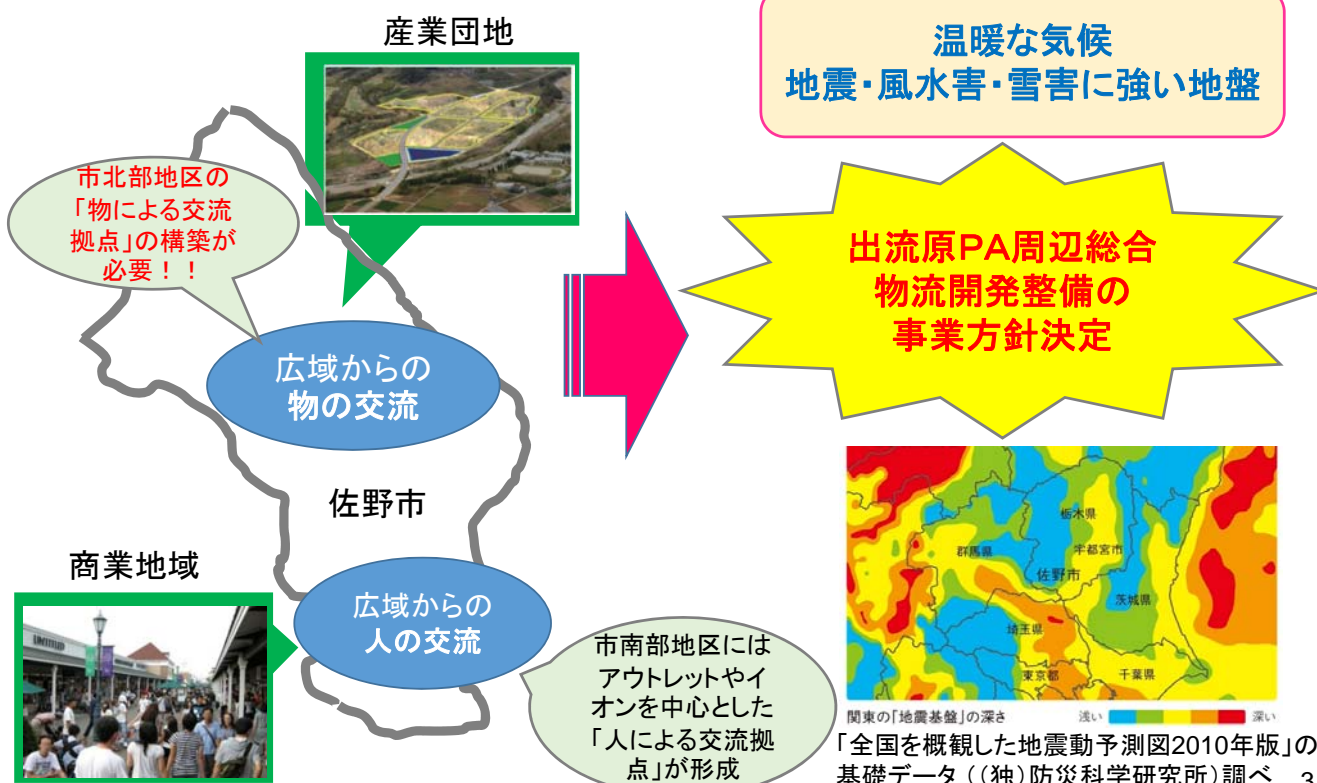
※平成25年度 国家戦略特区提案事業

・産業団地の造成と企業誘致の推進



交流拠点都市の実現に向けて

2つの高速道路と3つのIC 北関東随一の交通の要衝





「インランドポート」の実現に向けた経緯



年度	国	市	関係機関
H17		岡部佐野市長がマニフェストの中で「佐野内陸コンテナターミナル構想の支援」を掲げ当選	
H20	国土交通省 交通政策審議会 港湾分科会より答申が出される。その中で、初めて「インランドポート」の概念が示される		
H22	国際コンテナ戦略港湾を選定（京浜港）	佐野市内陸型コンテナターミナル研究会を発足（H23年度までの2年間） インランドポートの機能と役割や整備構想について検討し、報告書を取り纏める。	栃木県商工会議所議員大会提言要望事項の中で、佐野内陸コンテナターミナル構想を含めた国際物流戦略の展開を図ることについて採択→県に提出
H23		候補地の選定や事業化計画について検討し、構想書を取り纏める。	栃木県商工会議所議員大会提言要望事項の中で、インランドポートの実現に向けて支援・協力について採択→県に提出
H24		国土交通省の「先導的官民連携支援事業」に採択 佐野インランドポート事業計画調査検討委員会を発足 需要推計や事業化に向けた検討、インランドポートを核とした近隣民間施設との連携策について検討し、報告書を取り纏める。	栃木県商工会議所議員大会提言要望事項の中で、栃木県に対し佐野インランドポート構想の実現に向けて研究会の運営支援並びに構想の実現に向けた活動に対する支援の強化について採択→県に提出
H25	・国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会中間とりまとめ ・国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ	機運醸成活動として、市広報へインランドポート構想について掲載し、市民への周知を図る。 近隣荷主企業へのアンケート調査や国・県とインランドポートの整備に向けた調整を図る。	栃木県商工会議所議員大会提言要望事項の中で、栃木県に対し佐野インランドポート構想の実現に向けた支援の強化について採択→県に提出
H26	港湾運営会社への国からの出資について検討	出流原PA周辺総合物流開発整備事業方針を決定し、佐野インランドポートを佐野田沼インター産業団地内に整備することとする。 また、出流原PA周辺に、インランドポートの拡張にも対応できる物流を中心としながらも製造業の進出も視野に入れた産業団地の造成を図ることとする。	茨城・栃木・群馬三県商工会議所交流会議提言要望事項（案）の中で、栃木県に対し佐野インランドポート構想の実現に向けた活動に対する支援の強化について採択

4



佐野市内陸型コンテナターミナル研究会等の発足



平成22年5月 佐野市内陸型コンテナターミナル研究会を発足（2年にわたり研究を行う）

委員長：国立大学法人筑波大学 岡本直久 准教授

委員：国土交通省関東地方整備局 港湾空港部港湾物流企画室長、国土交通省関東運輸局 交通環境部物流課長、栃木県総合政策部 地域振興課長、栃木県産業労働観光部 産業政策課 企業立地班長、栃木県中小企業団体中央会会長、佐野商工会議所会頭、佐野農業協同組合代表理事組合長、佐野内陸コンテナターミナル研究会会長、佐野内陸コンテナターミナル研究会専門委員、佐野市副市長、佐野市総合政策部長、

オブザーバー：佐野市議会議長、佐野市議会副議長、

京浜港関係者（東京都港湾局、川崎市港湾局、横浜市港湾局）

検討内容：基本方針の作成、候補地の選定、佐野インランドポートの機能や需要、事業化計画の検討等
佐野インランドポートを活用したラウンドユースの効果の検証

平成24年7月 佐野インランドポート事業計画調査検討委員会を発足

委員長：国立大学法人筑波大学 岡本直久 准教授

委員：国立大学法人宇都宮大学 阪田和哉講師、国土交通省国土技術政策総合研究所 港湾研究部港湾計画研究室長、国土交通省関東地方整備局 港湾空港部長、国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所長、国土交通省関東運輸局 交通環境部長、栃木県総合政策部長、栃木県産業労働観光部長、佐野市副市長、佐野市総合政策部長、佐野市都市建設部次長

オブザーバー：京浜港関係者（東京都港湾局、川崎市港湾局、横浜市港湾局）

検討内容：Ⅰ整備計画の立案 Ⅱ佐野インランドポートを核とした近隣民間施設との連携

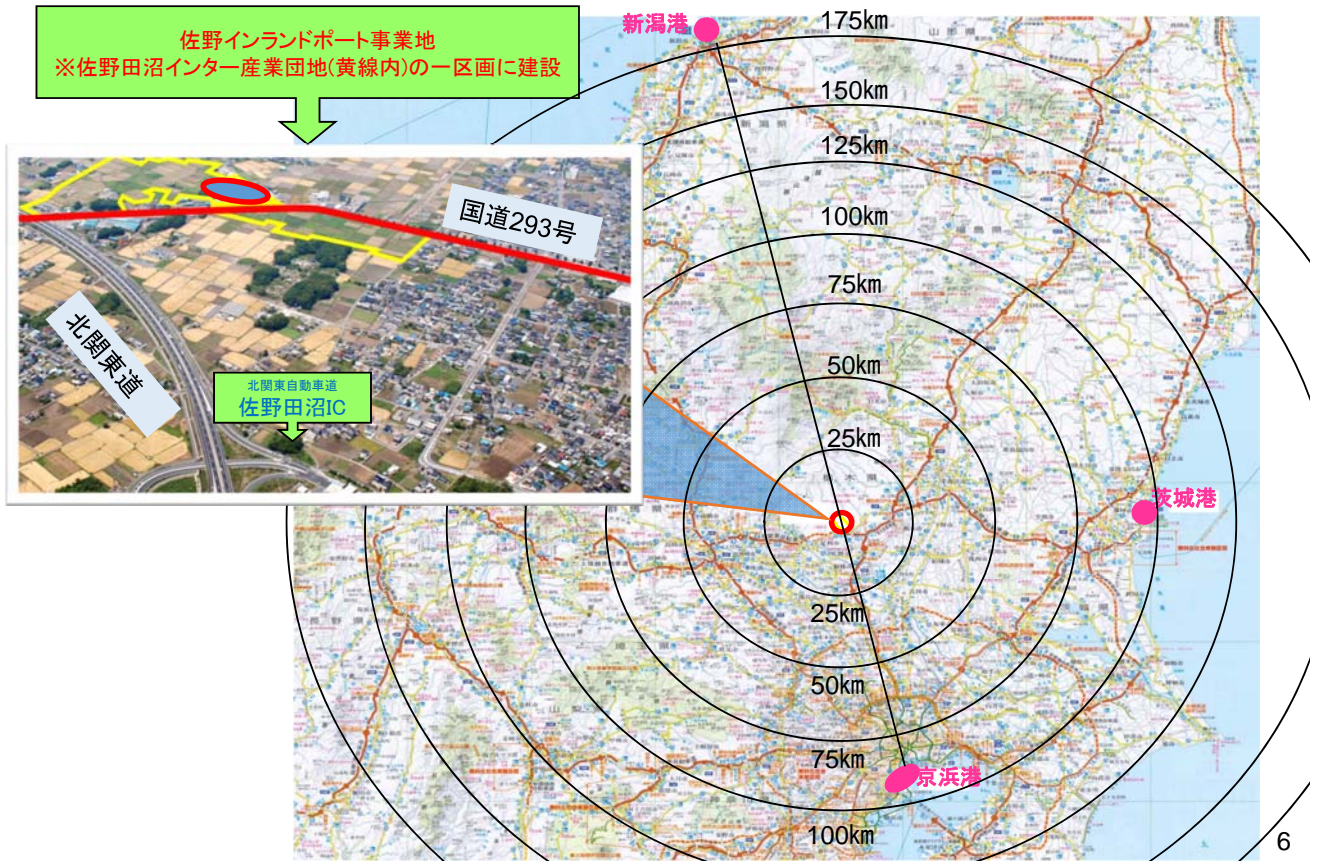
Ⅲ佐野インランドポートを核とした産業形成 Ⅳ事業化に向けた検討需要推計や施設規模、施設配置計画について検討

インランドポートを核とした産業形成の在り方や、近隣民間施設との連携方策について検討

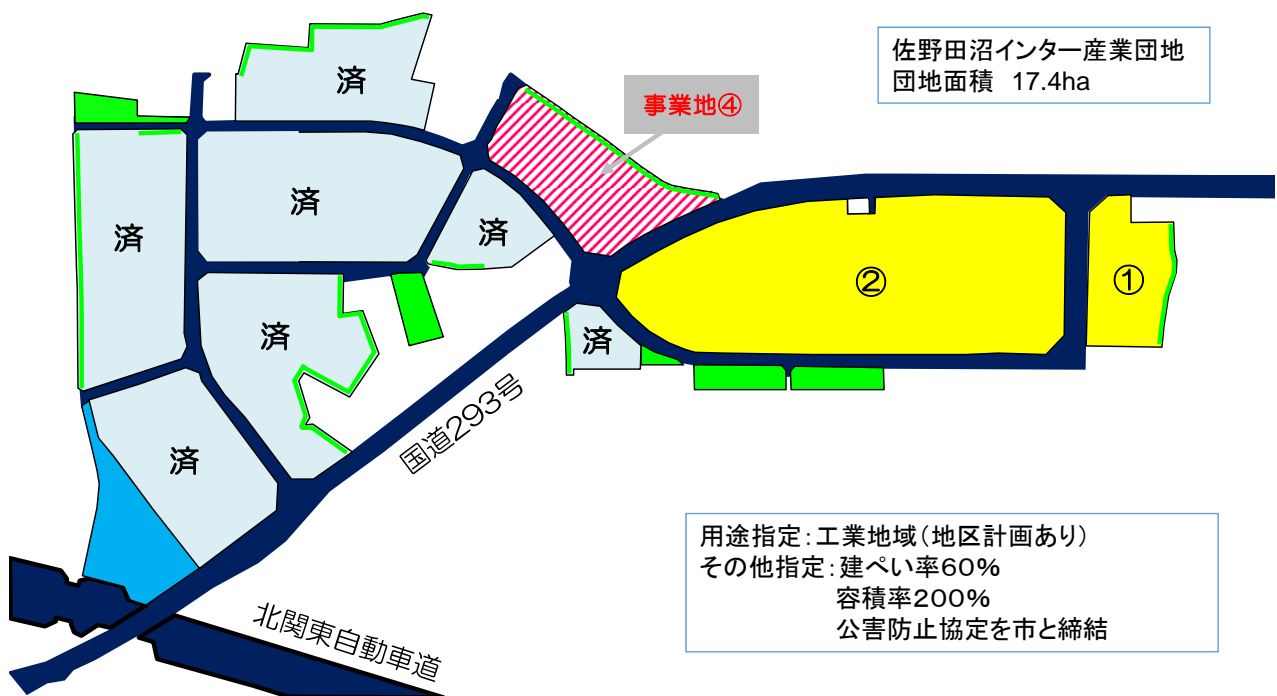
5



佐野インランドポート事業地の位置図



佐野インランドポート整備事業の事業地





佐野インランドポート事業計画



佐野インランドポートについては、これまで需要調査や事業化に向けた検討が行われてきたが、平成27年度より事業が開始される予定である。

佐野インランドポートの整備

港湾物流の中心として機能させながら、物流に関連する企業及び輸出入を取り扱う企業の誘致を進める。

- 1) 事業主体 佐野市
- 2) 運営手法 指定管理者制度による
管理運営
- 3) 事業費 約8億円
- 4) 事業地 佐野田沼インター
産業団地内
- 5) 事業面積 1.1ha



8



佐野インランドポートの整備内容



項目	予定される内容 (指定管理者との協議により一部変更となる場合がある)
整備・運営	栃木県佐野市が整備を行い、指定管理者が運営を行う
スケジュール	平成27年度 事業着手 平成29年度中 供用開始
施設規模	約1.1ha
業務内容	コンテナ積替、バン・デバン、コンテナ保管、倉庫業務(荷捌き、梱包)、コンテナ洗浄・メンテナンス など

業務内容(検討中)

24時間対応ID管理ゲート、コンテナマッチング、コンテナシェアリング、シャトル便事業、など

整備スケジュール(案)

費目・施設	H27	H28	H29
基本・詳細設計	→		
舗装等工事等		→	
倉庫等工事			→
荷役機械等購入			→

9



通常業務

- (1) 管理棟 ①ポートセールス（サービス提供、顧客の獲得） ②使用許可、証明書等の手続き
③貸事務所業務 ④施設の維持・管理等 ⑤輸入パレットの再利用業務
- (2) 倉庫（保税蔵置場） ①通関業務 ②貸倉庫業務
- (3) CFS（コンテナフレートステーション） ①バンニング、デバンニング（貨物の積卸し）
②貨物の荷捌き・加工
- (4) コンテナヤード ①コンテナの積卸し ②コンテナの管理・保管
- (5) バンプール ①空コンテナ置場
- (6) シャーシプール ①シャーシ置場
- (7) シャーシヘッド置場 ①シャーシヘッド置場
- (8) メンテナンスショップ ①ダメージコンテナの修理・清掃 ②荷役機械のメンテナンス
- (9) 危険物倉庫 ①可燃性貨物の保管、積卸し
- (10) その他（守衛所等） ①進入車両等の管理 ②施設の管理

今後導入を検討する業務

- ◆コンテナマッチング…輸入後の空コンテナを（仮称）佐野インランドポートへ返却し、同じコンテナを輸出者が使用する
- ◆コンテナラウンドユース保険…ラウンドユース（コンテナマッチング）に掛けるコンテナ保険
- ◆コンテナシェアリング…荷主企業が自社コンテナとして使用し、輸出する
- ◆シャトル便事業…佐野インランドポートと港頭地区間を定時輸送
- ◆B/L発行

※B/Lとは…船積みされたときに、船会社から交付される積荷の所有権を書面化した有価証券

10



ハード整備

- ◆コンテナヤード
- ◆バンプール
- ◆シャーシプール
- ◆シャーシヘッド置場
- ◆管理棟
- ◆倉庫
- ◆CFS
- ◆メンテナンスショップ
- ◆危険物倉庫
- ◆駐車場 など

倉庫 イメージ



ウェブカメラ イメージ



コンテナ用バンニングスロープ イメージ



付帯設備

- ◆24時間対応ID管理ゲート
- ◆ウェブカメラ
- ◆リーファーコンテナコンセント
- ◆コンテナ用バンニングスロープ
- ◆爆発物検査装置 など

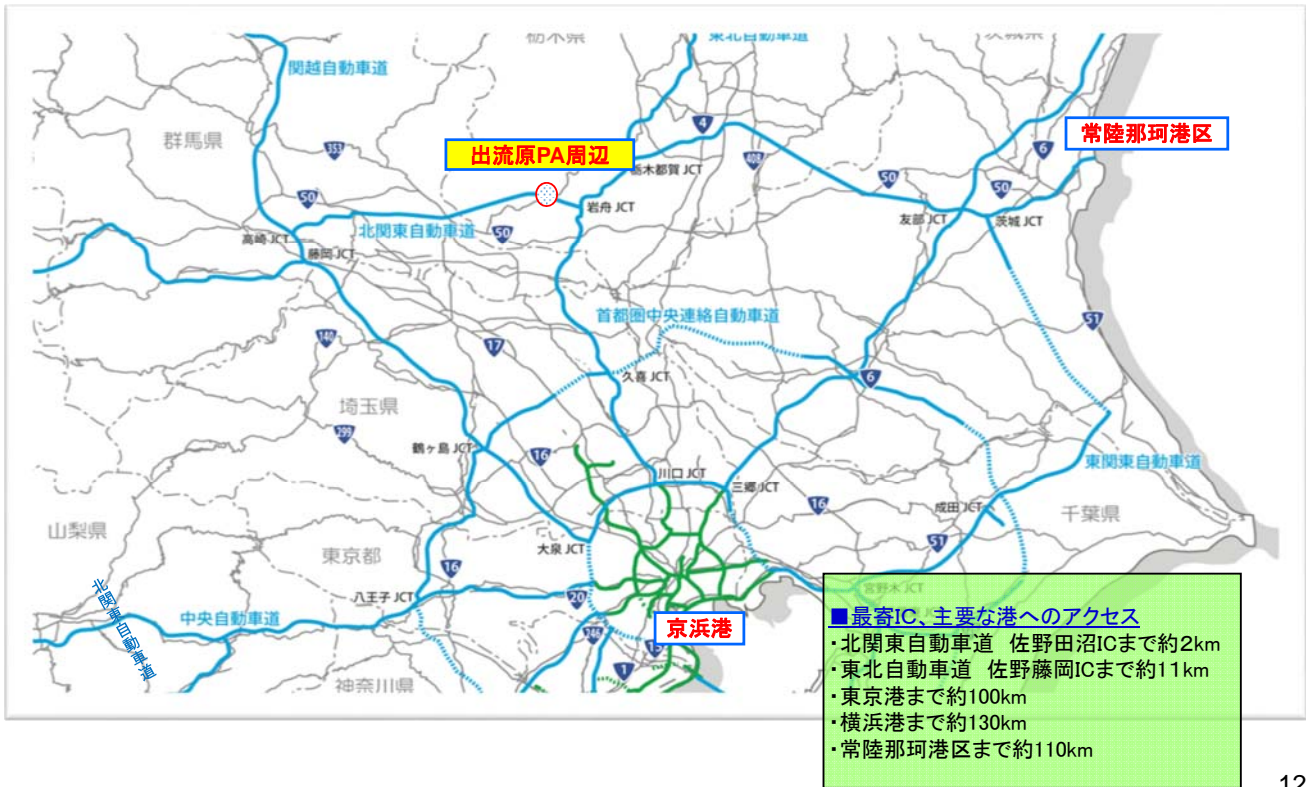
リーファーコンテナコンセント イメージ



11



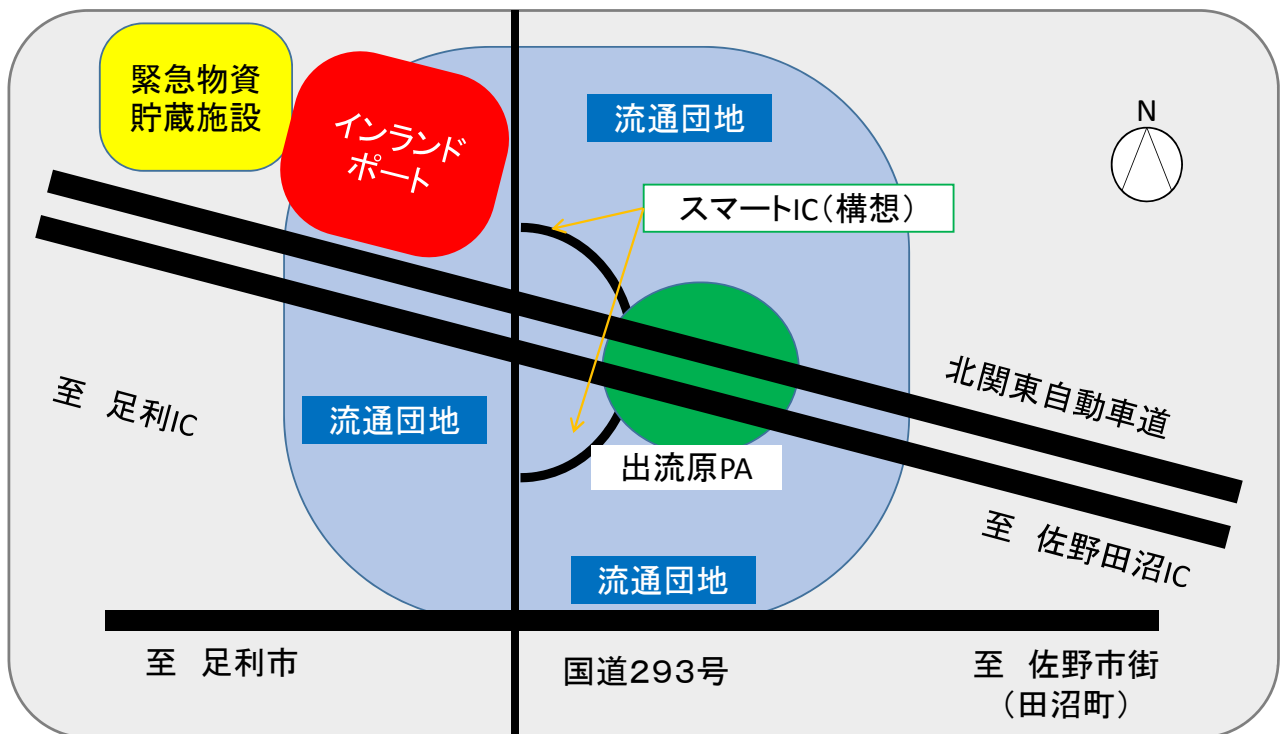
出流原PA周辺総合物流開発整備



12



佐野インランドポートを核とした総合物流拠点 イメージ図



13