

コンテナラウンドユース 推進に向けた課題と展望

株式会社三菱総合研究所
社会公共マネジメント研究本部
主任研究員
加藤 二郎

本日の内容

2

1. CRU推進に向けた検討の経緯と今年度の検討概要
2. CRU太田サブWGにおける検討結果
3. CRU太田サブWGから得られた知見

1. CRU推進に向けた検討の経緯と 今年度の検討概要

CRU推進に向けたこれまでの検討の経緯

4

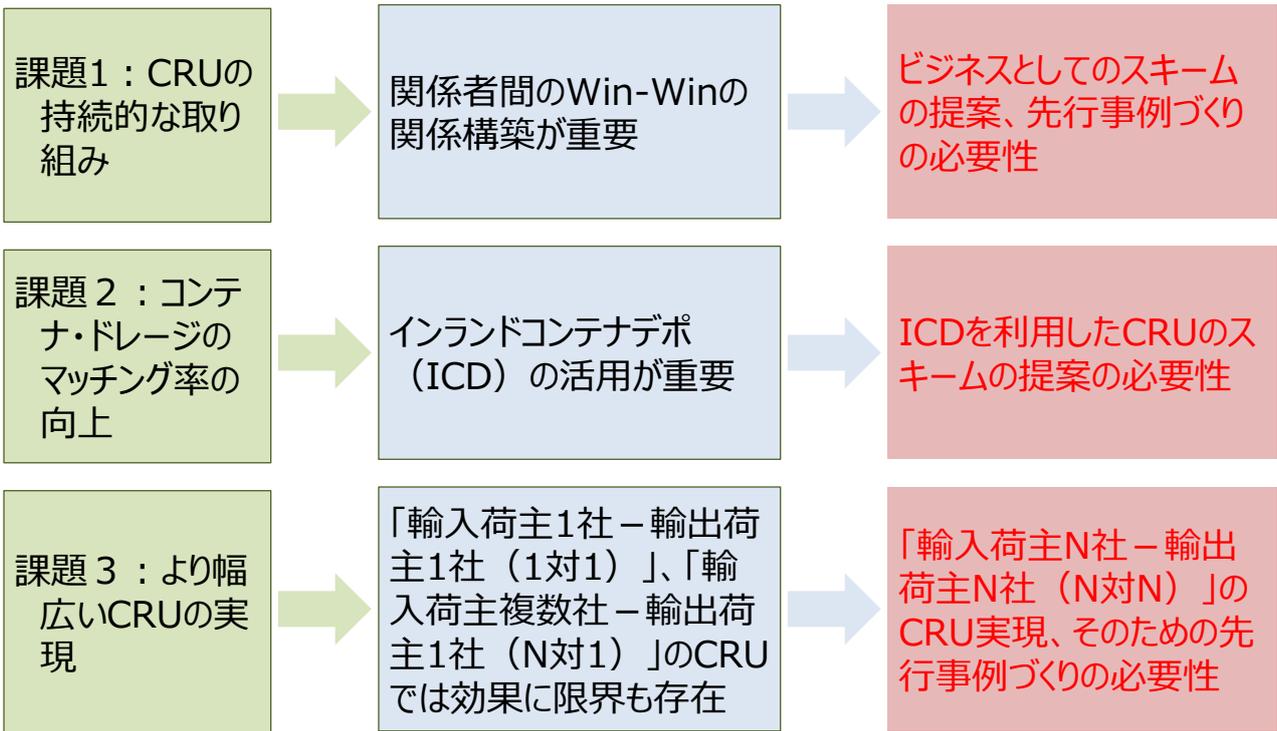
- 平成25年度：コンテナラウンドユースの実態調査とモデル作成
 - ◆コンテナラウンドユースの事例調査
 - ◆アンケート調査の実施
 - ◆コンテナラウンドユース実施時のCO2削減効果の推計
 - ◆コンテナラウンドユース推進の手引きの作成

- 平成26年度：コンテナラウンドユースの推進に向けた調査研究
 - ◆『コンテナラウンドユース協議会設立準備委員会』の設置、開催
 - ◆コンテナラウンドユース実施を想定したコンテナ整備に係る実態把握
 - ◆複数荷主間連携による取り組みの実施方法案
 - ◆新しいコンテナラウンドユースの推進に係る課題整理

CRU推進に向けたこれまでの検討の経緯

5

■ これまでの検討から抽出された3つの課題と必要性



CRU推進に向けた今年度の検討概要

6

■ 今年度の検討内容

(1) 現状のCRUビジネスモデルの実証的調査・研究と新しいビジネスモデル検討

- 現在実施されているCRUの調査・分析
- 太田市におけるケーススタディ

(2) CRU実施がIRやCSRの視点から社会的なインセティブとなるような手法の検討

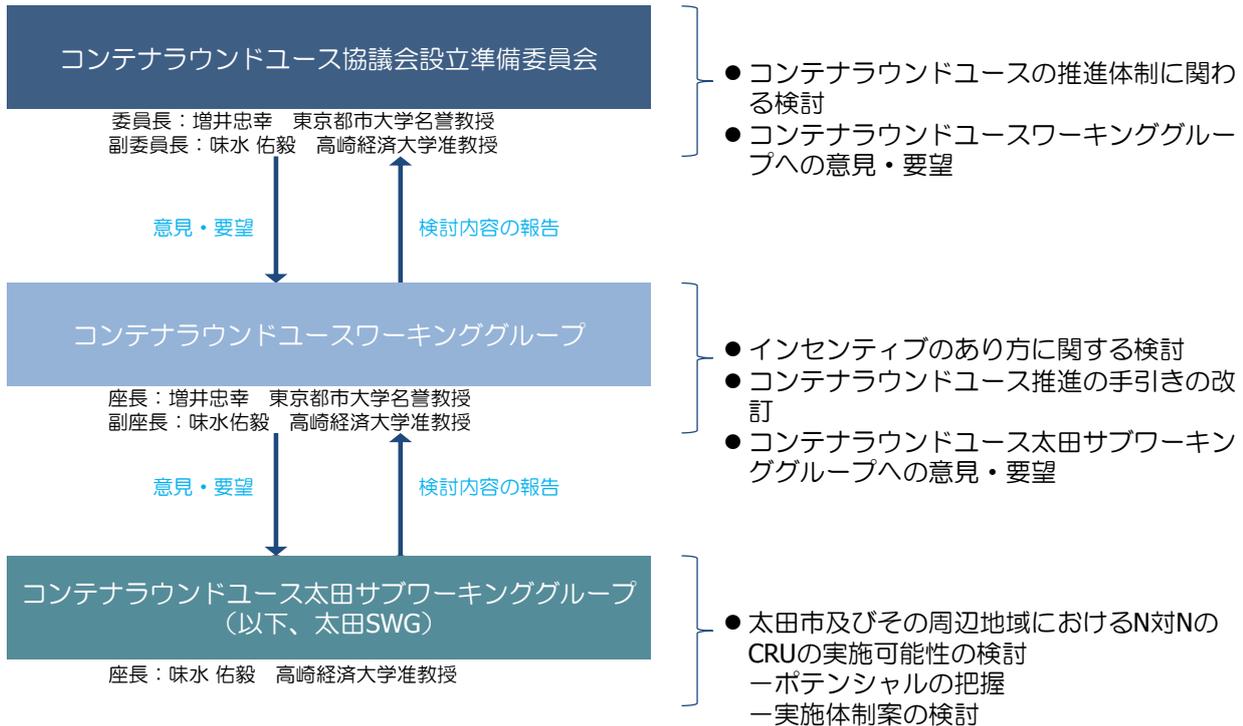
- CRUの実施内容の公表状況
- 持続的なCRU実施に寄与するインセンティブ制度のあり方の検討

(3) 「コンテナラウンドユース推進の手引き」の改訂

- 平成25年度に策定した手引きの改訂

CRU推進に向けた今年度の検討概要

■ 今年度の実施体制：3つの会議体の設置



2. 太田SWGにおける検討結果

検討概要

■ 対象地域

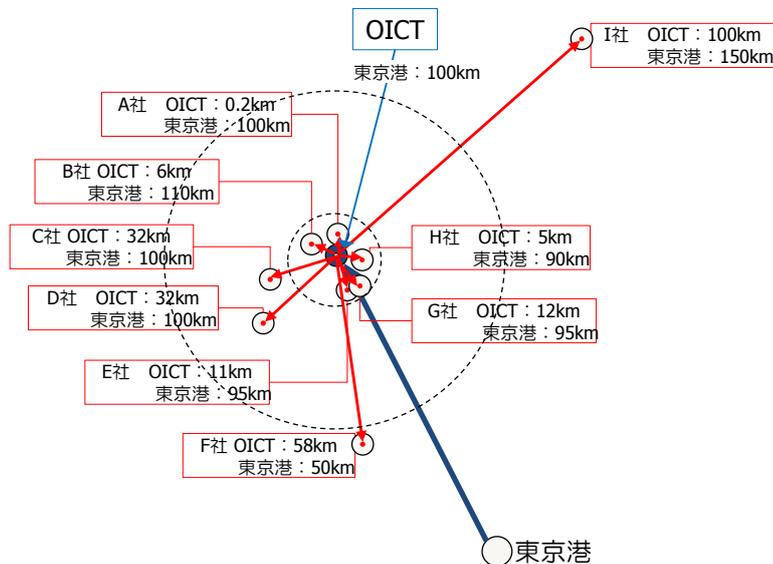
- ◆ 太田市およびその周辺地域（栃木県・埼玉県）

■ 検討内容

- ◆ N対NのCRUのポテンシャル把握
 - 実データを用いたシミュレーションの実施
 - 時間・距離等の削減効果の推計
- ◆ N対NのCRU実現に向けた体制・仕組みづくりの検討
 - 荷主企業、インランドコンテナデポ（ICD）、陸運、フォワーダ等の関係者を含めた検討の実施

（ 1 ） N対NのCRUのポテンシャル把握

■ データ提供荷主企業とICD（太田国際貨物ターミナル：OICT）の位置関係

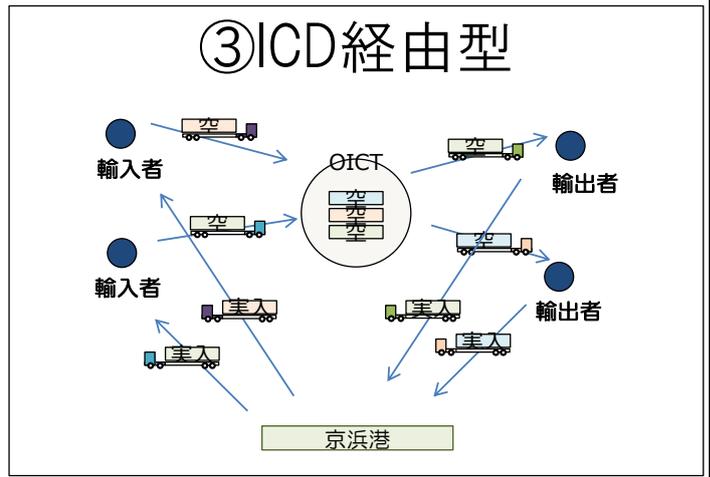
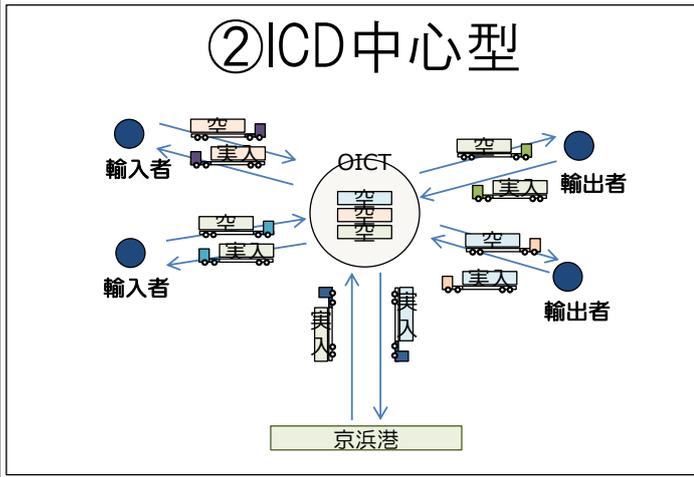
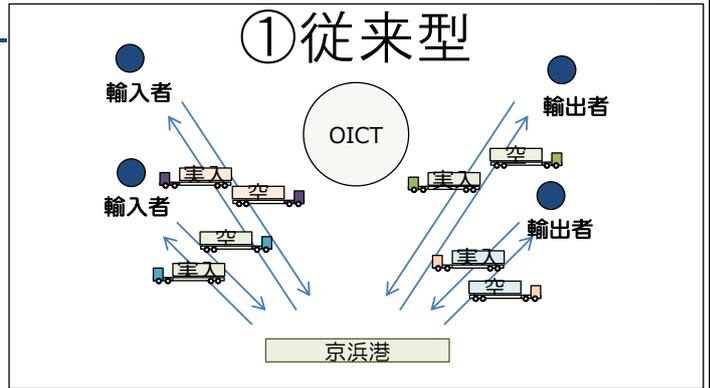


図中上段：OICTとの距離
下段：東京港までの距離

(1) N対NのCRUのポテンシャル把握

■ 従来型と2つのCRU輸送パターンを想定

◆ 従来型との対比で各CRUの効果を推計



(1) N対NのCRUのポテンシャル把握

■ ケース 1 :

今回提供された全てのデータを用いた場合 (385本 / 月)

- ◆ ②ICD中心型 : 総輸送距離 ↑ / 総輸送時間 →
- ◆ ③ICD経由型 : 総輸送距離 ↓ / 総輸送時間 ↓

() 内の数値は、いずれも①従来型との差分

	①従来型	②ICD中心型	③ICD経由型
輸送距離	総輸送距離: 114,000 km	143,300 km(+29,300 km)	90,200 km(-23,800km)
	空コンテナの輸送距離: 57,000 km	33,200 km(-23,800km)	33,200km(-23,800km)
輸送時間	総輸送時間: 5,570 時間	5,600時間(+30時間)	4,440時間(-1,130時間)
	待ち時間※ 3,160 時間	2,410 時間(-750時間)	2,410 時間(-750時間)
	走行時間 2,410 時間	3,190 時間(+780時間)	2,030 時間(-380時間)

※港における空コンテナや実入りコンテナの搬出入に係る時間やICD、荷主施設における待機時間
※なお、平均待機時間は、東京港における平均値を利用

(1) N対NのCRUのポテンシャル把握

■ ケース2 :

今回提供された全てのデータを用いた場合 (151本/月)

- ◆②ICD中心型 : 総輸送距離 ↓ / 総輸送時間 ↓
- ◆③ICD経由型 : 総輸送距離 ↓ / 総輸送時間 ↓

() 内の数値は、いずれも①従来型との差分

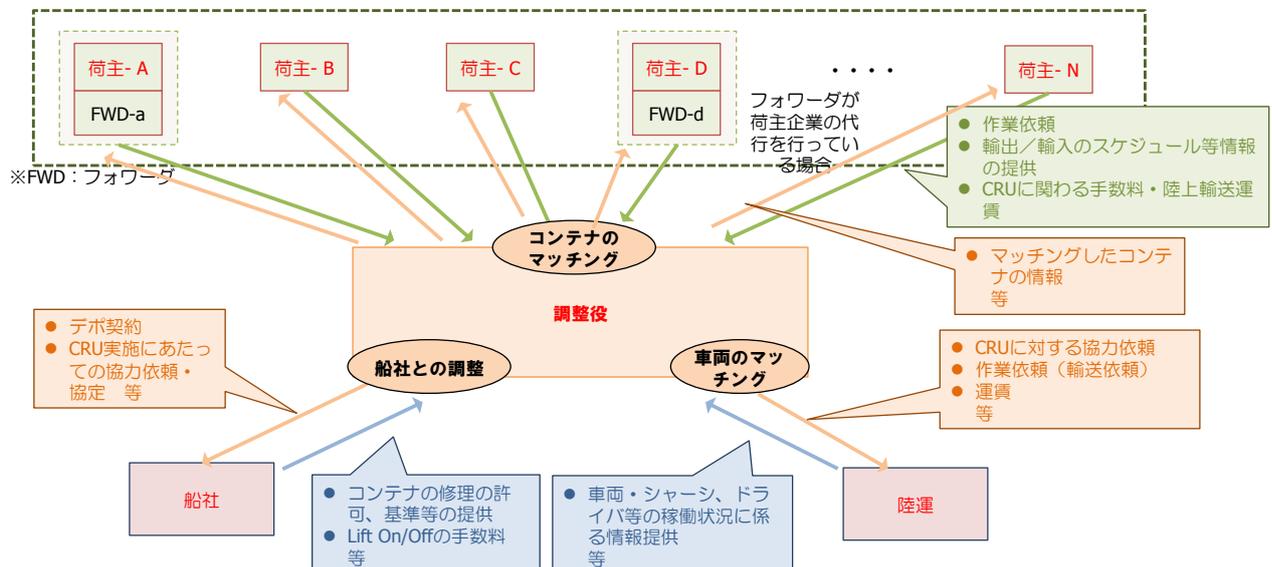
	①従来型	②ICD中心型	③ICD経由型
輸送距離	総輸送距離: 63,800 km	39,600 km(-24,100 km)	36,600 km(-27,200km)
	空コンテナの輸送距離: 31,900 km	4,700 km(-27,200km)	4,700 km(-27,200km)
輸送時間	総輸送時間: 2,500 時間	1,780時間(-720時間)	1,690時間(-810時間)
	待ち時間※ 1,240 時間	940 時間(-300時間)	940 時間(-300時間)
	走行時間 1,260 時間	840 時間(-420時間)	750 時間(-510時間)

※港における空コンテナや実入りコンテナの搬出入に係る時間やICD、荷主施設における待機時間
※なお、平均待機時間は、東京港における平均値を利用

(2) N対NのCRU実現に向けた体制・仕組みづくりの検討

■ N対NのCRUに参加する関係者間の「調整役」の必要性

- ◆「調整役」の役割に対するニーズ…対荷主・対輸送事業者・対船社の3種類の役割が存在
- ◆「調整役」をサポートし、関係者が話し合う場としての「協議会等」の設置の必要性



3. 太田SWGの検討結果から得られた知見

15

3. 太田SWGの検討結果から得られた知見

16

(1) N対NのCRUのポテンシャル把握

- ◆ 今回のデータ提供荷主企業だけでも1ヶ月に150～350本のコンテナが、CRUに利用可能
- ◆ CRUにより、総輸送距離・時間が減少可能

(2) N対NのCRU実現に向けた体制・仕組みづくりの検討

- ◆ 持続的な体制構築には「調整役」と「協議会等」が必要
- ◆ 調整役の育成
 - CRUの調整・運用段階ごとに役割が存在
 - 公共性、調整能力が必要
- ◆ 協議会等の設立
 - すべての関係者による意見交換の場の有用性を確認
 - 高い公共性が必要

ご清聴ありがとうございました
