

## これまでの議論の整理

### 第 1 回 コンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会-議事要旨

日時：平成 26 年 11 月 28 日（金）16 時～18 時

場所：経済産業省本館 1 7 階西 1 第 3 特別会議室

#### 出席者

##### 委員出席者：

増井忠幸委員長、荒井文義委員、礎司郎委員（大里賢示委員代理）、犬井健人委員、菊地力委員、佐藤孝之委員、佐藤正弥委員、多田秀明委員（森島清剛委員代理）、土本哲也委員、福森恭一委員、正木裕二委員、吉沢勇一委員

#### コンテナラウンドユースの取組事例について

- 各主体が Win-Win の関係になれるような結論、方向性を出していきたい。
- コンテナマッチングを拡大して行くことで、コンテナラウンドユースに対する機運を高めていきたいと考えている。
- コンテナラウンドユースの取組は、港での空コンテナの積み下し、洗浄、保管に係るコストが発生しないため、船会社にとってもコスト削減にもつながるのではないかと考えている。
- 情報システムがすべてではないが、ひとつの要素として取り組むべきだと考えている。
- 日本における物流の円滑化を目指すような情報システム作りも必要だ。

#### コンテナラウンドユースの現状と課題について

##### 港湾の現状と課題について

- 京浜港周辺の渋滞は死活問題である。時間的な制約があるため、トラックの台数が十分に確保できなければコンテナラウンドユースへの参加は難しい。

##### インランドデポの現状と課題について

- 輸入に使った空コンテナをインランドデポに留置し、輸出に使うコンテナとして活用する取組を進めている。輸出入のタイミングの違いという課題を解決する重要機能を果たしている。
- 現在参画している取組におけるコンテナの保管期間は 2～3 日である。収容能力の拡充も重要だと思うが、効率良く運用できれば広いスペースを必要とせずに運用可能と思われる。
- 取組に参画した各社が納得できるようなルールでインランドデポを運用することが重要であり、ここが大きな課題になっている。

- インランドデポが結果的に各地に分散してしまうと効果が低減する可能性がある。全体像を示す必要があると思う。

### マッチングにおける課題について

- 輸出側と輸入側で物流事業者が異なる場合、お互いに競合相手なので情報公開の問題も含めて、調整が難しい状況がある。
- 都道府県別に輸出入コンテナの出入りに関する情報（タイミングや数量）を把握できれば、ラウンドユースの対象となるコンテナが増えるのではないか。
- コンテナの内陸での分布（発着地）を把握するシステムがない。既存の情報システムを発展的に活用することで分布を把握するとともに、システムを介してトラックを配車することも可能になるかもしれない。荷主、物流事業者、船会社が協力してオープンなマッチングシステムを構築することが重要である。

### 全般的な課題について

- 輸入企業でのコンテナの荷降ろしから輸出企業でのコンテナの荷詰めまでの待機時間が長いと、輸送事業者は取組に参画しにくいであろう。港湾でのコンテナの引取から荷主企業への配送まで1日に2回転しているのが、1回転になってしまっは本末転倒である。
- 荷主企業や物流事業者からの要望だけではなく、船会社にとってのメリットを示したい。
- 各主体のメリット・デメリットを整理しつつ、どのようなルールが必要で、実際に運用するためにどのようなシステムが必要なのか、船会社や多様な荷主にも参加いただいて、官民の力を合わせて議論を進める必要がある。
- コンテナラウンドユースへ参加することによる収益に対する影響懸念が根強い。各主体が利益を享受できるような方法論についても示していく必要がある。
- コンテナラウンドユースに関する相談をどこにすればよいかわからないという声を聞く。オープンな協議会ができると良い。
- 実情として、トラックの台数を確保しなければコンテナラウンドユースに参加しにくい状況がある。他方で、複数社が協力することでトラック不足を補充し合い、円滑な運用が実現した事例もある。
- コンテナラウンドユース実施に対する気運も高まってきており、コスト削減、環境負荷低減、ドライバー不足対策にも資する取組であり、官民の力を合わせて進める必要がある。

以上

## 第2回 コンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会-議事要旨

日時：平成26年12月24日（水）15時30分～17時30分

場所：経済産業省本館17階西1 第1特別会議室

### 出席者

#### 委員出席者：

増井忠幸委員長、荒井文義委員、礎司郎委員、犬井健人委員、菊地力委員、佐藤孝之委員、佐藤正弥委員、多田秀明委員、土本哲也委員、藤本治生委員、福森恭一委員、正木裕二委員、吉沢勇一委員

### コンテナラウンドユースの現状、課題とその解決の方向性について

- 資料に挙げられているデメリットについては、既にそのほぼすべてについて対応策がある状況である。
- コンテナの品質については、従前から抱えている課題であり、むしろ、誰が責任を持ち、どう処理するのか、責任を明確化することがより重要な問題である。

### 各社等の取組について

#### インランドデポでの取組について

- 概ね1週間程度でコンテナが出入りしており、その間のコンテナ保管料は、荷主2社に分けて請求している。
- コンテナラウンドユースのマッチングは輸出と輸入で1社同士であり、両社が同じフォワーダーを使っていた。フォワーダーが異なる場合、情報や仕事の競合の問題によりなかなかマッチングが成立しない状況である。
- ドライバーがデポに空コンテナを返却した後、空シャーシで港湾へ戻るケースが散見されるが、この場合輸送車の走行距離の削減には繋がらない。コンテナラウンドユース自体は、港湾地区の渋滞、混雑による滞留時間を除去できる点にメリットがある。

#### 情報インフラの整備について

- 空コンテナを輸送する際の運賃負担、キャンセルする場合の責任の所在など、インランドデポに管理してもらえる場合には生じない問題についても考えておく必要がある
- あらかじめコンテナ取扱いに関する基準を明確にし、ドライバーに伝えておく必要がある。情報インフラの中でも、ドライバーから提供されるコンテナの画像データを活用した事前チェックなどに役立てたい

## その他について

- 実際に業務を遂行する段階、国や地方の段階、その中間的な段階において、それぞれ推進役の設置が重要であり、推進役の存在によってコンテナラウンドユースの取組はかなり進むのではないかと。
- 従前の利害関係者との関係をどのようにクリアしてコンテナラウンドユースを実現できたのかを踏まえて検討を進める必要があると思う。契約上の制約についても、個別に対応して行くことで必ず解決できる。
- コンテナラウンドユースは、社会的な効果もあり、日本ならではのスマートな取組であり、実践していくべきだと考えている。
- インランドデポで積み替えを行う場合、シャーシが制約条件になってしまう。コンテナラウンドユースの推進にあたっては、海外では多く使用されているマルチシャーシを検討すべき。マルチシャーシを活用することで事業者の負担も軽くなる。
- 来年度以降、協議会は具体的にどういった役割を担うのかよく分からないので、議論が必要だと思う。
- 現状としては荷主を中心に協議会を設立し、運用して行くことも一案。

以上