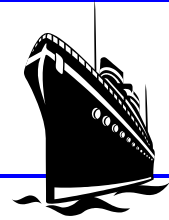


# MSI Marine News

トピックス



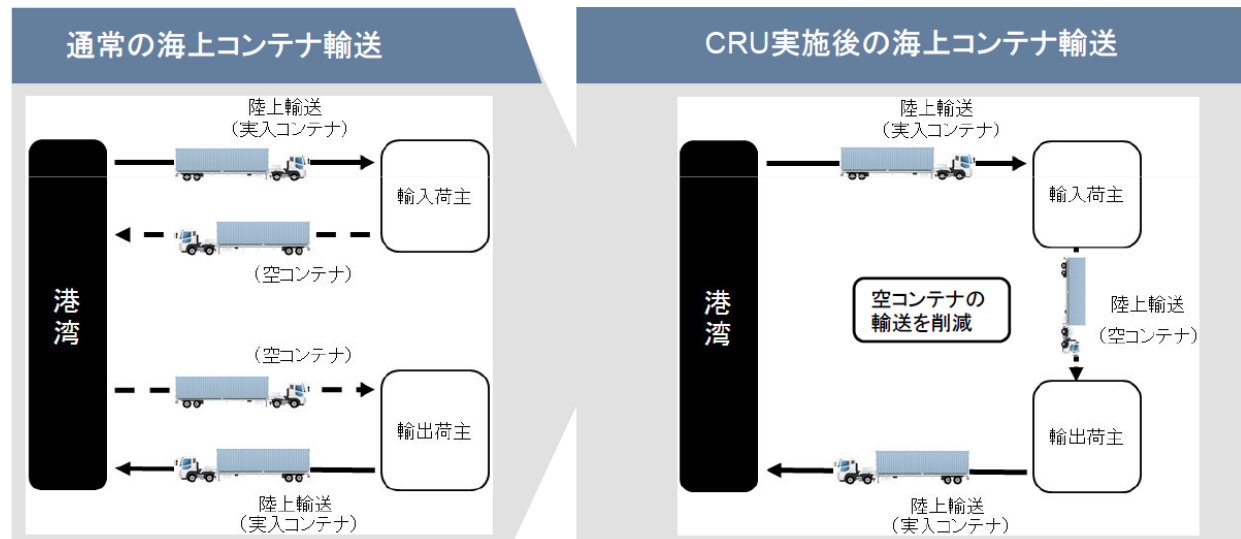
●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。([http://www.ms-ins.com/marine\\_navi/](http://www.ms-ins.com/marine_navi/))

## コンテナラウンドユースの取組について

近年、物流においては、競争力の強化やCO<sub>2</sub>削減等を目的として省エネ・合理化の取組が進められていますが、企業間の連携によるさらなる省エネ・合理化の手段として期待される「コンテナラウンドユース」の取組についてご紹介します。

### 1. コンテナラウンドユース (Container Round Use: CRU) とは

コンテナラウンドユース (以下 CRU) とは、荷物を積んでいない空コンテナを企業間で相互にやり取りし、内陸部のコンテナ置き場 (インランドデポ) を活用するなどして、空コンテナを港まで返送するコストを削減する取組です。



資料：公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 HP

### 2. 取組の背景

通常、海上コンテナの国内陸上輸送では、片道分の空コンテナ輸送が発生します。港湾地区で渋滞が恒常的に発生する要因の一つになっていますが、CRUの取組を進めることで渋滞緩和にも一定の効果が期待されるだけでなく、省エネやCO<sub>2</sub>排出量削減効果もあります。このような背景から、CRUの取組が行われつつありますが、まだ十分にその取組が浸透していないのが現状です。そのため政府は、実現可能性のあるCRUのモデル作りや、それに必要な環境整備について検討を開始しています。

### 3. CRUのメリット

前述の渋滞緩和やCO<sub>2</sub>排出量削減以外のメリットについてご紹介いたします。

#### (1) 空コンテナの定時的な確保 (輸出荷主)

近隣の輸入荷主とマッチングすることで、渋滞の多い港からの輸送を避けて空コンテナを定時的に確保することが期待されます。

#### (2) トラックの回転率向上・ドライバーの負担軽減 (輸送事業者)

港での待ち時間の減少によりトラックの回転率が向上し、ドライバーの負担軽減も期待されます。

(3) 荷主に対する競争力向上（輸送事業者、船社）

CRUの実現による輸送料金低減、（CO<sub>2</sub>排出削減による）イメージ向上、安定的なコンテナ確保が期待されます。

(4) 物流コストの削減（船社）

バンプールでの空コンテナの保管や積み下ろしに関わるコストおよび港間の回送費用の削減が期待されます。

#### 4. CRU実施の準備

CRUの取組みを実施するにあたり、以下の2点を行うこととなります。

(1) 自社の物流について情報を集める

まずは自社の物流に関する以下の情報を把握します。

- ・ 利用船社、輸送事業者
- ・ 利用コンテナの種類
- ・ 輸出入の拠点と輸送経路
- ・ 輸出入のスケジュールと輸送量

これらの情報を整理することにより、自社内でCRUの取組ができるかどうかを把握することができます。

自社内で輸出入量のバランスが取れない場合は、取組相手となる他の荷主を探します。

(2) 取組相手候補となる荷主を見つける

CRUを他の荷主と行う場合、荷主同士条件が合致するか等を確認する必要があります。CRUの取組を希望する荷主同士が話し合うきっかけを作るため、地方整備局や港埠頭による荷主の意見交換会が開催されており、このような場所を通じて取組相手を見つけることができます。またフォワーダーや自治体を通じて荷主を紹介してもらうという方法もあります。

#### 5. 最後に

経済産業省は、2014年11月にCRUの推進に向けた委員会を立ち上げ、現状の課題やその方策について検討を開始しました。物流の高度化による日本企業の競争力向上や省エネ化に向けて、CRUは重要な取組であると考えられ、今後の推進が期待されます。

#### <参考文献一覧>

公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会HP

[http://www.logistics.or.jp/jils\\_news/2013fy\\_survey2\\_container\\_round.pdf](http://www.logistics.or.jp/jils_news/2013fy_survey2_container_round.pdf)

経済産業省HP <http://www.meti.go.jp/press/2014/11/20141127004/20141127004.html>

以上