

日通コンテナマッチングセンターの実績と取組み事例

実績（2014事業年度）

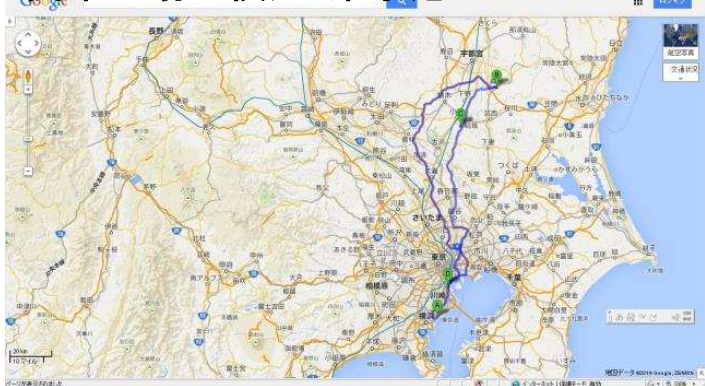
- * 問合せ件数：156社
- * コンテナマッチング実績件数：103件
- * コンテナマッチング実績本数：268本

取組み事例

* 北関東輸出入マッチング - 東京港⇒古河デポ⇒北関東工場⇒東京港



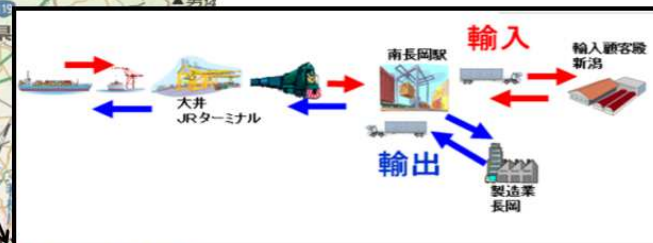
* 北関東 国内転用 - 横浜港⇒真岡市工場⇒北関東工場⇒横浜/東京港



* JRモト`輸出入マッチング` - 東京港⇒東京ターミナル⇒南長岡駅⇒新潟DC⇒長岡工場⇒南長岡駅⇒東京ターミナル⇒東京港



- <ポイント>
- ★鉄道利用エコ輸送
 - ★CO2 &コスト削減



日通コンテナマッチングセンター 今後の展開について

2015事業年度における目標

- 1) 1, 200本のマッチング達成。
- 2) JR貨物ターミナルデポを活用したラウンドユース推進。
- 3) 埼玉県を始めとする自治体とのラウンドユース協業。
- 4) 内陸インランドデポの設置。
- 5) マッチングシステムを介した他事業者との協業及びコンテナラウンドユースの量産。
- 6) 海上輸送を含めたグローバルラウンドユースへの取組み。
- 7) 中部・関西地区におけるラウンドユース推進。



課題について

*ラウンドユースを推進するにあたっての課題

- 1) 荷主: 経営・調達・販売・現場における取組への温度差。
- 2) 輸出入インバランス: 船会社レーンの不一致。京浜港の例として、輸入は輸出の約1.5倍。輸入は東アジアレーンを主とするキャリアが多く、輸出は欧米・南アジアレーンが多い事情等。
- 3) デポ: 公共性が担保されたデポが未整備。また、船会社とデポ契約を締結しているデポが少ない。
- 4) 船会社: 各論では協力的であるもののオフィシャルには不参加。よって船社との協議機会が無い。
- 5) ドレージ会社: 現状、ラウンドユースの理解に温度差が散見される。
- 6) コンテナターミナル: ゲートオープン時間の延長が期待できない中、限られた時間内におけるドレージ会社の車輛回転率を向上させる為にも高速道路通行時における無償化等の優遇措置によるラウンドユース時のメリットを具現化する促進策が必要であると考える。
- 7) 法規制: 経路申請許可は経路によっては許可まで時間を要する場合がある。背高コンテナを対象とした制限外解除申請について、更新時の事務負担が大きい。
- 8) 海上コンテナの国内転用: 国内物流センターや工場の多くは高床フォームを有していない場合が多く、背面扉のみのコンテナでは荷役・保定作業に課題を有する。
- 9) 企業間連携: 単独企業でのラウンドユース推進は課題も多く効率が悪い。より最適なラウンドユースを実現させるためにも企業間の連携は重要であると言え、その為の公的機関による促進策が必要であると考える。

道路整備について

- ・ **首都圏三環状等、道路ネットワークの進展が物流の効率化や配送拠点の立地に与える影響について。**

圏央道については、西側半分が完成し西方面の通過交通については、時間的なメリットがあるものと思われる。東側については、まだ建設途中であるものの圏央道と外環状に挟まれたエリアは物流拠点立地可能なスペースが多く、既存の常磐道、東北道とのネットワークを生かしたメリットは大きいと思うが、そのメリットを生かす為にも、早期の完成を期待する声は多い。

外環については、建設途中の東側については通過交通にはメリットはあると思われるが、宅地である現状から物流拠点の立地は難しい。西側については、物流拠点立地のスペースがあり、物流拠点新設の可能性は高い。

- ・ **大型車誘導区間を機能させるために、どのような区間を追加していくべきか。**

海上コンテナの効率的な輸送という観点から、大型車誘導区間については工業団地等の個別拠点へのルート指定の充実を期待する声は多い。

例えば、ドレージ頻度の高い未採択道路などについてはルート指定を進めて頂くことは、輸送事業者にとっては大きなメリットとなる。

また、ルート指定区間の充実については、ラウンドユース（国内転用）推進という観点から、空コンテナ輸送量削減（＝道路への負担軽減）に直結するものとして、公の利益に期するものであると考える。