

内航海運へのモーダルシフト 利用検討ガイド

令和7年5月

目次

1 背景・目的

2 利用・検討方法

3 海運モーダルシフトの事例

1

背景・目的

- 内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割を担う、我が国の国民生活と経済活動を支える必要不可欠なライフラインであるとともに、物流2024年問題を受けたトラックから船舶へのモーダルシフト等の観点からも、内航海運に求められる役割はますます大きくなっています。
- 一方で、荷主企業・物流企業の担当者からは、「内航船の利用方法がわからない」、「どこに相談すればよいかわからない」といった声が挙げられています。
- そこで、本ガイドでは、新たに内航船を利用することや、さらなる利用拡大を検討されている企業担当者に向けて、フェリー、RORO船、コンテナ船の3つの船種における内航海運のサービスや利用方法、利用検討に向けた手順、内航船を利用することのメリットなどを、アンケートやヒアリング、実証調査によって得られた事例などとともに紹介します。
- 本利用ガイドが、各企業の経済活動を支える持続可能なサプライチェーンを構築する一助になれば幸いです。

1 背景・目的

2 利用・検討方法

3 海運モーダルシフトの事例

2

内航海運の利用・検討方法

本ガイドでは、内航船による輸送の概要と利用メリット、内航船の利用に向けた検討手順や検討すべきポイントを確認することができます

以降のページで、内航船利用にあたっての検討開始から実際の利用までの流れに沿って、各フェーズで確認しておきたい内容やポイントをアンケートやヒアリング、実証調査で得た声と合わせてご紹介します

検討開始から利用までの流れ（本ガイドの構成）

検討開始

- ・ 内航船輸送サービスの理解
- ・ 輸送要件整理
- ・ 航路確認

💡 本書のポイント

3つの船種に関するそれぞれの特徴、メリットを紹介

船会社の確認

- ・ 船会社へ問い合わせ

💡 本書のポイント

各船会社を取り扱う航路とその発着日時の情報を紹介

打合せ

- ・ 船会社のサービス詳細確認
- ・ 輸送要件のすり合わせ

💡 本書のポイント

利用にあたって事前に確認すべきポイントを実際の事例と合わせて紹介

契約締結・内航船利用

- ・ 契約締結
- ・ トライアル輸送の実施

💡 本書のポイント

実証調査や優良事例をもとに内航船利用のメリット整理

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

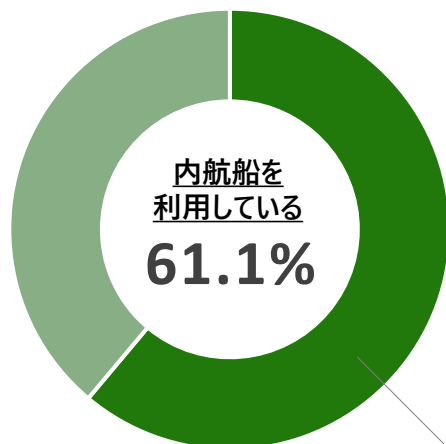
内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

物流2024年問題を契機にトラックドライバーの労働環境改善の手段として、またBCP対策、環境負荷削減の手段として内航船が活用・注目されています

荷主企業における内航船の利用状況

(アンケート回答)



品目別にみると、農水産品・食料工業品・雑工業品においては、すでに内航船を利用していると回答した割合が高い

内航船のメリット

トラックドライバー
不足への対策

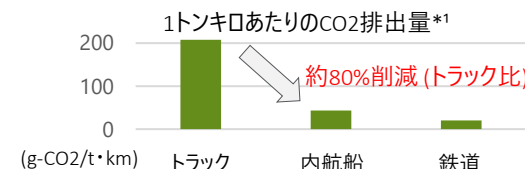
2024年4月以降、トラックドライバーの時間外労働時間制限により、輸送能力の減少が懸念されていますが、内航船はその代替手段となります。また、**運送企業にとっては、労働環境改善にも繋がります**

BCP対策

輸送経路の大半が海上となることで、陸上交通網寸断の影響を受けにくくなっています。平時から輸送手段を複数併用することで災害時のリスク分散を図ることができます

CO2削減

環境負荷の低い輸送モードになっています



輸送品質
(振動)

トラックや鉄道と比べ、輸送時の振動が穏やかで、精密機器など高い輸送品質が求められる場合でも安心してご利用いただけます

*1：日本内航海運組合総連合会 (<https://www.naiko-kaiun.or.jp/about/about04/>)

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

内航海運によるモーダルシフトを検討するうえで、利用される主な内航船は以下の3種類です

フェリー

- あらゆる輸送機器・輸送方法で利用可能
物流2024年問題を契機に需要が最も拡大
- ドライバーも乗船可能なことから、既存の
物流を大きく変更することなく利用できる
- 客船としての機能も有するため、主要都市
への寄港が多い



RORO船 (Roll-on Roll-off船)

- 無人航送を主軸とする船
- 貨物のみ輸送することから、最小限の物流リ
ソースで輸送が可能
- 長距離輸送における航路網が充実している



コンテナ船

- 従来、内航フィーダー(外航コンテナ船への
国内中継輸送)が主軸であったが、物流
2024年問題を契機にモーダルシフト先
として期待されている
- フェリー、RORO船と比べ、航路網が充実
している



概要

輸送機器	トラック	対応可	対応可	対応不可
	トレーラー	対応可	対応可	対応不可
	コンテナ	対応可 (シャーシ(※)に積載する必要あり。直積み不可)	対応可 (シャーシ(※)に積載する必要あり。直積み不可)	対応可
輸送方法	有人航送 (ドライバー乗船)	対応可	対応不可 (一部船舶で可の場合あり。但し若干名の乗船)	対応不可
	無人航送 (貨物のみ輸送)	対応可	対応可	対応可

(※) シャーシとはコンテナを載せて陸上輸送するための車輪付きの台車

2

内航海運の利用・検討方法

内航船による輸送サービス

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船による
輸送サービス

輸送要件
整理

航路確認

フェリー

- あらゆる輸送機器・輸送方法で利用可能な船。物流2024年問題を契機に需要が最も拡大
- ドライバーも乗船可能なことから、既存の物流を大きく変更することなく、利用できる
- 客船としての機能も有するため、主要都市への寄港が多い

輸送機器	トラック	対応可
	トレーラー (シャーシ)	対応可
	コンテナ	対応可 (シャーシに積載する必要あり。直積み不可)
輸送方法	有人航送 (ドライバー乗船)	対応可
	無人航送 (貨物のみ輸送)	対応可



特にフェリーは専用のドライバーズルームが設けられているなど、トラックドライバーにとっての休息環境が整っている



検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

RORO船 (Roll-on Roll-off 船)

- ・ 無人航送を主軸とする船。貨物のみ輸送することから、最小限の物流リソースで輸送が可能
- ・ 長距離輸送における航路網が充実している

輸送機器	トラック	対応可
	トレーラー (シャーシ)	対応可
	コンテナ	対応可 (シャーシに積載する必要あり。直積み不可)
輸送方法	有人航送 (ドライバー乗船)	対応不可
	無人航送 (貨物のみ輸送)	対応可



RORO船の場合は、トラックドライバーは港までの輸送を担うため、ドライバー1人あたりの実車率が高く、労働時間を加味した効率的な輸送が可能



検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

コンテナ船

- 従来、内航フィーダー(外航コンテナ船への国内中継輸送)が主軸であったが、物流2024年問題を契機にモーダルシフト先として期待されている
- フェリー、RORO船と比べ、航路網が充実している

輸送機器

トラック

対応不可

トレーラー (シャーシ)

対応不可

コンテナ

対応可

輸送方法

有人航送
(ドライバー乗船)

対応不可

無人航送
(貨物のみ輸送)

対応可



コンテナ荷役設備のある全国の港に寄港できるため、より柔軟で機動力のある物流体制を構築できる



2

内航海運の利用・検討方法

貨物の形態と輸送機器

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送サービスの理解

輸送要件整理

航路確認

フェリー及びRORO船ではトレーラー（シャーシ）、コンテナ船ではコンテナ単位で輸送することから、トラックと比べ、1度に多くの貨物を輸送できる点が内航船を活用するメリットの一つです。これらの輸送機器を船会社で保有しているケースも多く、借りることも可能です

トラック

トレーラー（シャーシ）

コンテナ

イメージ



ウイング



平ボディ



20、40フィート



ISOタンクコンテナ、リーファーコンテナ、特殊コンテナ（フラットラック、オープントップ）にも対応

サイズ (目安)	長さ	(小型～大型車まで 幅広く対応)	ウイング	平ボディ	コンテナ
	長さ		13m	13m	20ft：6m 40ft：12m
	幅		2.5m	2.5m	20ft：2.3m 40ft：(同上)
	高さ		2.3m	(道路交通法上では 一般道で3.8m以内)	20ft：2.4m 40ft：2.7m*1
最大積載量	20トン	20トン	20ft：21トン*2 40ft：26トン*2		

*1：背高タイプのハイキューブコンテナ

*2：3軸トレーラー使用時

船会社で保有し、貸出可能なケースあり

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

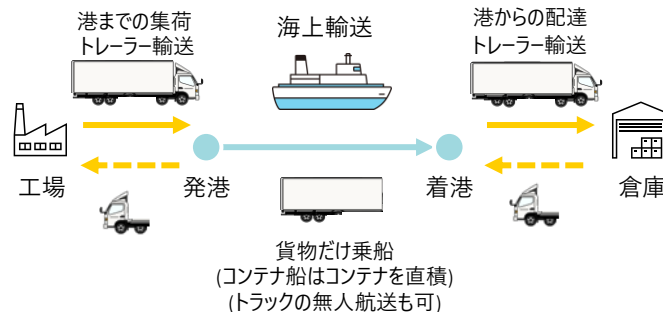
下記は目的地までの輸送イメージです。内航船による貨物輸送には有人航送と無人航送があり、有人航送は、現行の物流を大きく変えることなく利用できます。一方、無人航送は、トラックドライバーが乗船しない形式のため、高い省力化効果が得られることが特徴です

有人航送



- 現行のトラック運送のまま、一部区間で船を利用することが可能
- 船での輸送期間はドライバーの休憩時間となるとともに、トラックによる輸送距離の短縮のためCO2削減へ寄与する

無人航送



- トラックでの輸送は港までとなり、内航船は無人のトレーラー（シャーシ）のみを海上輸送
- ドライバーが船に拘束されず、当日帰宅が可

2

内航海運の利用・検討方法

輸送要件の整理

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送サービスの理解

輸送要件整理

航路確認

フェリー、RORO船、コンテナ船が提供する輸送サービスは大きく分けて3種類あります。海上輸送だけでなく、工場や倉庫と港との間の集荷・配達や積込・積卸までを行う海陸一貫輸送を提供する船会社もあります

→ 陸上輸送
→ 海上輸送

船会社への委託範囲

【凡例】

- ：船会社への委託対象
- ×：船会社への委託対象外



	積込	港までの集荷	海上輸送	港からの配達	積卸
Port to Port (港間輸送を船会社へ委託)	×		○ 海上輸送のみ	×	
Door to Door (海陸一貫輸送を船会社へ委託)	フェリー・RORO船 積込から集荷/配達、積卸まで一貫して輸送サービスを提供する				
	×		○ 集荷/配達までを実施		×

*1：コンテナ船の商慣習上、車上受け車上渡しが原則となる

2

内航海運の利用・検討方法

内航船を利用しやすい物流

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

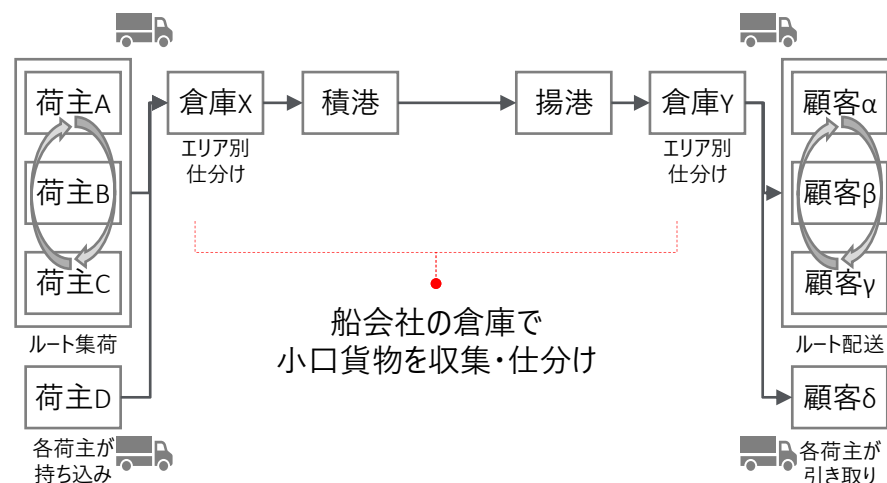
内航船を効率的に活用するためにはロット数の確保が必要となりますが、「納品頻度を減らす」、「最低発注ロット数を増やす」などの取組が行われています。また、複数荷主の貨物を集約する「小口混載サービス」を活用する例も見られます

小口混載サービスを提供する船会社例

近年、内航海運の小口混載サービスを提供開始する船会社が増加しています

開始年	船会社	航路	船種
2024年	王子物流	東京～八戸 ～苫小牧	フェリー
	栗林商船	大阪～仙台	RORO船
2022年	オーシャントランス	東京～徳島 ～新門司	フェリー
2020年	太平洋フェリー	名古屋～仙台～苫 小牧	フェリー

イメージ



2

内航海運の利用・検討方法 リードタイムの目安

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解

輸送要件
整理

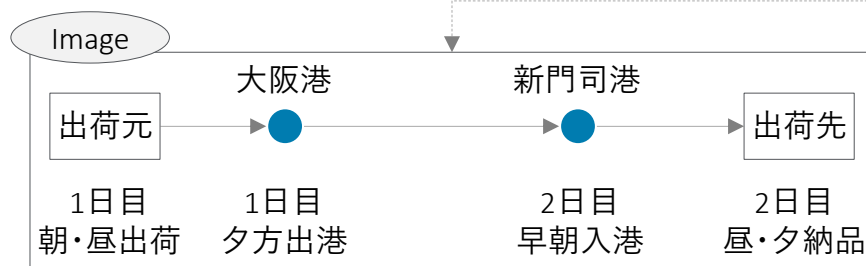
航路確認

各航路における内航船の輸送日数をアンケートやヒアリングで調査し、各区間ごとの日数を下記のとおり整理しました。
トラックと同日数もしくは + 1 日での輸送が可能なケースもあります

各航路におけるリードタイム (集荷から配達まで)

(内航船リードタイムの前提として、集荷・配達距離それぞれ100km以内程度と仮定)

区間		トラック	内航船
太平洋	1 東京 → 福岡	3日	3~4日
	2 東京 → 大阪	2日	2~3日
	3 大阪 → 福岡	2日	2日
	4 東京 → 北海道	3日	3~4日
日本海	5 新潟 → 福岡	3日	4~5日



検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

アンケート、ヒアリング調査をもとに、内航船の利用料金の構成を下記のとおり整理しました

内航船利用料金の構成・内容

海上運賃

船の航送料金、港湾荷役費など

+

BAF*1

燃料油価格(基準値)と実際の購入価格との差を調整するための追加料金(定期的に改定されます)

*1: Bunker Adjustment Factorの略で燃料費調整係数。いわゆる燃料割増料金

*2: 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示の通達)によれば乗船中は、トラックドライバーの休憩時間と見なされる

検討のポイント

 陸上輸送
海上輸送

トラックから内航船へ切替えることで、海上運賃の支払いが必要となるが、その分トラック輸送経費が削減される

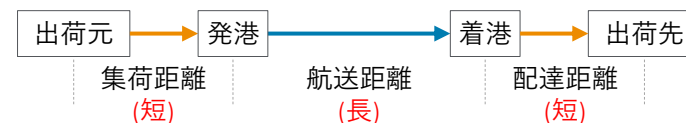


一部輸送区間を船に切替える

- 追加: 海上運賃、BAF
- 削減: ガソリン代、ドライバー人件費*2、高速代等

有人
航送無人
航送

集荷・配達距離が短く、航送距離が長くなるほど、トラック運賃と比較し、内航船のコスト優位性が高まる傾向にある



検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

内航船輸送
サービスの理解輸送要件
整理

航路確認

「航路情報」では、各船会社が就航している定期航路を一覧で検索でき、「積載率情報」では、各航路の大まかな空き情報を確認できます

航路情報

凡例

● 港

— 航路



各船会社の定期就航航路を一覧で確認できます

フェリー、RORO船



航路情報

詳細はこちらをクリック
(Excelファイルが開きます)

コンテナ船



航路情報

詳細はこちらをクリック
(Excelファイルが開きます)

積載率情報

船種別に航路 (エリア別) の空き状況を確認できます

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk3_000104.html

コンテナ船の積載率			国土交通省		
フェリーの積載率			国土交通省		
RORO船の積載率			国土交通省		
RORO船航路を以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のRORO船輸送に係る積載率動向を調査した。					
航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
東東北～北海道	上り	60%～65%	阪神～南中国	下り	55%～60%
	下り	60%～65%	阪神～北四国	上り	85%～90%
北陸～北海道	上り	90%～95%	南中国～北四国	下り	55%～60%
	下り	60%～65%	北陸～北九州	上り	25%～30%
京浜～北海道	上り	75%～80%	京浜～北九州	下り	60%～65%
	下り	90%～95%		上り	75%～80%
京浜～東東北	上り	95%～100%	中京～北九州	下り	80%～85%
	下り	95%～100%		上り	90%～95%
中京～東東北	上り	80%～85%	阪神～北九州	下り	95%～100%
	下り	70%～75%		上り	70%～75%
京浜～中京	下り	95%～100%	京浜～南九州	下り	35%～40%
京浜～阪神	上り	85%～90%	京浜～南九州	上り	80%～85%
	下り	70%～75%		下り	75%～80%
京浜～北四国	上り	65%～70%	阪神～南九州	上り	80%～85%
	下り	90%～95%		下り	75%～80%
京浜～南中国	上り	85%～90%			
	下り	85%～90%			

2

利用・検討方法 船会社との打合せ

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

公開している航路情報に企業HPのリンクを掲載しております。利用を検討する港や発着曜日から船会社を検索できます。まずは利用したい航路で海上輸送を行っている船会社へ問い合わせフォームからお問い合わせください。

航路情報一覧

フェリー、RORO船の航路情報一覧

会社名	発港	着港
オーシャントランス	川崎近海汽船	近海郵船
東林商船	四国開発フェリー	ジャンボフェリー
新日本海フェリー	太平洋フェリー	東京九州フェリー
日本通運	阪九フェリー	プリンス海運
マツダロジスティクス	マリックスライン	マルエーフェリー
宮崎カーフェリー	名門大洋フェリー	商船三井さんふらわあ
大王海運	八景運輸	

※同じ日に複数出航する場合、時刻の記載は省略しています。

会社名	定期/不定期	船種	航路	発港	着港	月	火	水	木	金	土	日	翌週月	ホームページ
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	常陸那珂	苫小牧	常陸那珂 23:00 25:15	苫小牧 20:15 22:00							https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	常陸那珂	苫小牧		常陸那珂 23:00 25:15	苫小牧 20:15 22:00						https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	常陸那珂	苫小牧			常陸那珂 23:00 25:15	苫小牧 20:15 22:00					https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	常陸那珂	苫小牧				常陸那珂 23:00 25:15	苫小牧 20:15 22:00				https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	常陸那珂	苫小牧					常陸那珂 23:00 25:15	苫小牧 20:15 22:00			https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	苫小牧	常陸那珂	苫小牧 23:45 25:30	常陸那珂 19:30 21:45							https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	苫小牧	常陸那珂		苫小牧 23:45 25:30	常陸那珂 19:30 21:45						https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	苫小牧	常陸那珂			常陸那珂 23:45 25:30	苫小牧 19:30 21:45					https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	苫小牧	常陸那珂				常陸那珂 23:45 25:30	苫小牧 19:30 21:45				https://www.kyk.co.jp/
近海郵船	定期	RORO船	常陸那珂～苫小牧	苫小牧	常陸那珂					常陸那珂 23:45 25:30	苫小牧 19:30 21:45			https://www.kyk.co.jp/

海運(株) **お問合せ**

- 企業概要
- サービス
- 運航スケジュール

お問合せフォーム

名前

企業名

アドレス

問合せ内容

問合せフォームがない場合、
直接お電話でお問い合わせください

検討準備

(船会社へ)打合せ依頼

打合せ

契約締結・内航船利用

船会社との打合せに備え、船会社が対応可能な業務の範囲をあらかじめ確認するとともに、荷主や利用運送事業者が事前に確認・整理すべき項目は以下の通りです

荷主・利用運送事業者にて事前に整理すべき要件項目

	具体的な輸送要件	輸送頻度の種類
輸送貨物	<ul style="list-style-type: none"> 製品・荷姿 個別要件 (冷蔵冷凍、危険品など*1) 1輸送あたりの製品価格 	スポット利用 <ul style="list-style-type: none"> 先々の見通しを立てにくい場合、単発で輸送を手配できます (顧客の都度発注に対応等)
輸送区間	<ul style="list-style-type: none"> 出荷元・出荷先 発港・着港 	
輸送時期	<ul style="list-style-type: none"> 輸送開始時期 輸送頻度 (週1回など) 	定期利用 <ul style="list-style-type: none"> 先々の見通しが立っている場合は、定期で船枠を確保すると安定輸送が確保できます (社内の工場～倉庫の輸送等)
物量	<ul style="list-style-type: none"> 輸送本数 (1回あたりトレーラー (シャーシ) 2台など) グロス重量 (緩衝材等 含む) 	
輸送機器	<ul style="list-style-type: none"> トレーラー (シャーシ) ・コンテナの借用要否 	
出荷元・ 出荷先での荷役	<ul style="list-style-type: none"> 荷役 (積込・積卸) 作業内容 緩衝材の種類 	

3

海運モーダルシフトの事例

ここからは、内航海運へのモーダルシフトを実施した事例を紹介します。昨今、内航船の利用を5つの視点で検討する荷主企業、利用運送事業者が増えています。それぞれの事例について実施するに至った背景と合わせてご紹介します

	関連項目 (✓ : 該当)	概要				
		リード タイム	輸送 ロット	運賃	その他	
荷主・利用 運送事業者 向け	① 社内物流	✓	✓	-	-	2024年4月以降、トラック輸送の手配が難しくなってきたことを契機に、リードタイム・ロットの調整が付きやすい社内物流 (在庫転送) を対象に、内航船の利用を検討した事例
	② BCP対応	-	-	✓	✓	天候等の理由で輸送経路の寸断の経験を多く持つ東北の荷主において、迂回ルートにより多少運賃が上がっても、複数の輸送手段を併用して安定化を図ることを優先し、内航船の利用を検討した事例
	③ 小口混載輸送 (ロット数確保)	-	✓	-	-	荷主単独ではトレーラー (シャーシ) サイズ (20トン) の輸送ロットを確保することが難しく、船会社が提供する小口配送サービスを活用して、内航船の利用を検討した事例
	④ コスト削減	-	✓	✓	-	大型トラック (12トン) からトレーラー (シャーシ) (20トン) での内航船輸送に切り替えたことで、運賃が削減された事例
運送会社 向け	⑤ 大型トラックの 無人航送	-	-	-	✓ 労働環境 改善	トレーラー (シャーシ) の購入や、牽引免許を保有するドライバーの確保に課題がある中、大型トラックを利用して無人航送を行い、労務負荷削減を図った事例

3 海運モーダルシフトの事例 個別事例 (①社内物流)

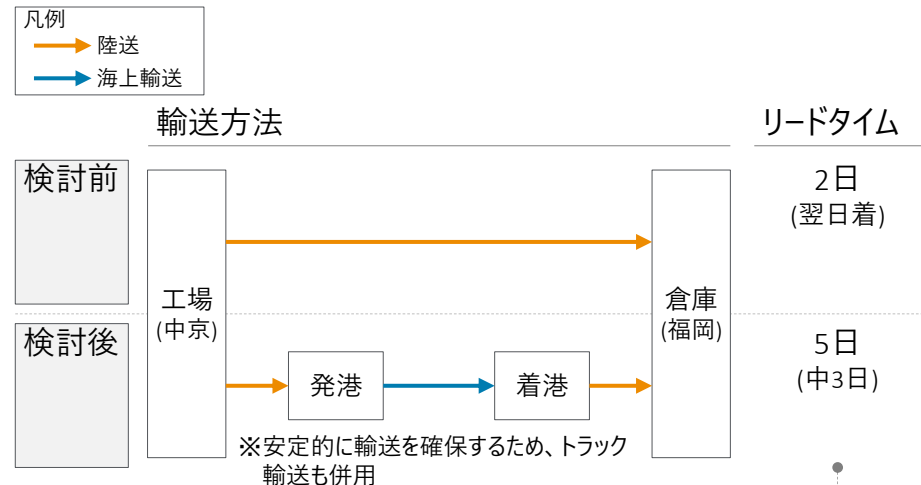
社内物流 (工場～倉庫間の輸送など) であれば、リードタイムや輸送ロットの調整が社内で完結するため、内航船を利用しやすいと考えられます

荷主・利用運送事業者向け 運送企業向け

背景

- 現在、中京地区→福岡の輸送でトラックを利用している。過去に内航船を検討したものの、当時はリードタイムが延長することから利用を見送った
- その後、物流2024年問題を契機に、トラックの手配が難しくなるのではとの危機感を持ち始め、改めて検討を行うこととなった
- なお、既に船枠が逼迫している航路もあり、安定輸送を実現するため、早期に船枠を確保しておく必要性も感じていた

事例内容



💡 工場～倉庫への社内物流であったため、リードタイム延長に関する調整が社内で完結した (顧客との調整は不要であった)

効果

- 2024年問題でトラック輸送ができなくなることへの備えとして、内航船輸送を併用し船枠を確保することで、将来の安定輸送の確保に繋がった

3 海運モーダルシフトの事例 個別事例 (②BCP対応)

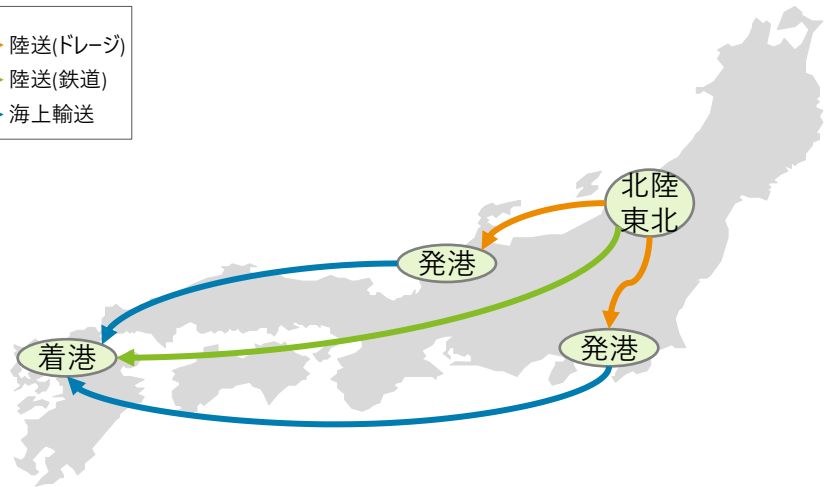
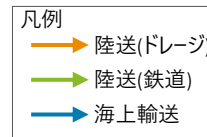
北陸・東北地方の日本海側に拠点を持つ荷主において、安定輸送の確保に向けた投資 (輸送の複線化) を行う傾向にあります

荷主・利用運送事業者向け 運送企業向け

背景

- 北陸・東北地方の日本海側は豪雪地帯であり、冬季は鉄道の不通や高速道路の通行止めが頻繁に発生する。また、日本海も冬季は時化するため、内航船の日本海航路も同じく遅延や欠航が発生する
- どの輸送モードも冬季には遅延・運休のリスクを抱えていることから、荷主は複線化への投資を行い、安定輸送を確保する必要があった

事例内容



💡 複線化により運賃の異なるルートを併用することになるが、安定輸送確保への投資として位置づけ、年間物流費予算の範囲内に収まるようにコスト管理を行うこととなった

効果

- 北陸・東北～九州輸送において、鉄道や日本海側航路の利用だけでなく、太平洋側航路も併用することで、冬季においても安定輸送の確保に繋がった

3

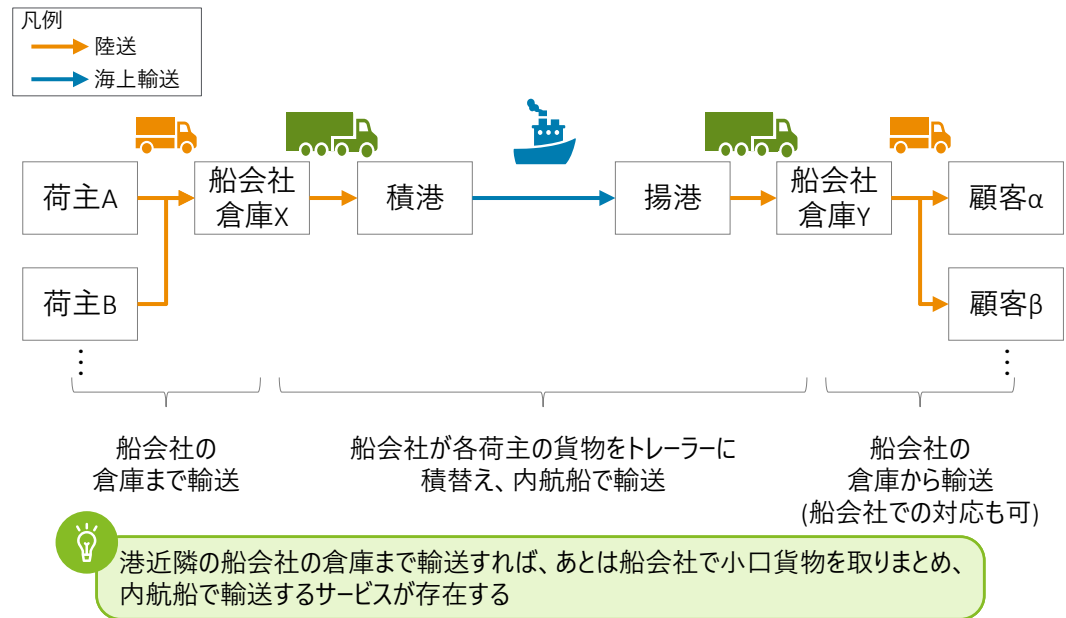
海運モーダルシフトの事例 個別事例 (③小口混載輸送)

トレーラーサイズの出荷ロットの確保が難しい荷主向けに、小口混載サービスを提供する船会社が近年増加しています

背景

- 物流2024年問題を契機に、トラックを手配しにくい状況になってきたことから、内航海運へのモーダルシフトを検討する必要性が高まってきた
- 現在中型トラックで陸上輸送を行っており、内航船へ輸送をシフトするには、トレーラー1台分の荷量を集める必要がある。自社単独では必要な荷量の確保が難しいことから船会社が提供する小口混載サービスの利用を検討した

事例内容



効果

- トレーラー1台に満たない貨物でも、船会社の提供する小口混載サービスで内航船を利用し、安定輸送の確保に繋がった

荷主・利用運送事業者向け
 運送企業向け

3 海運モーダルシフトの事例 個別事例 (④コスト削減)

大型トラック3台分の陸上輸送を、トレーラー2台での海上輸送に切り替えることで、輸送費の削減につながるケースがあり、既に多くの企業で導入されています

荷主・利用運送事業者向け 運送企業向け

背景

- 昨今の物流費値上げにより、社内で物流費の合理化が求められるようになり、内航船を用いた大ロット輸送に切り替えを検討した(本件は、内航船を用いたオーソドックスな削減手法であり、既に多くの企業で導入されている)

事例内容

検討前



大型トラック3台で陸上輸送
(計36トン = 12トン × 3回)

検討後



トレーラー2台で海上輸送
(計40トン = 20トン × 2回)



トレーラーだと大型トラック3台分の輸送が2台で済むため、物流費の削減につながりやすい

効果

- トレーラによる大ロット輸送により、輸送費の削減に繋がった。加えて、積み込み・積み下ろし作業の回数も減り、荷役費用の削減にも繋がった

3

海運モーダルシフトの事例 個別事例 (⑤大型トラックの無人航送)

発着港の両方に営業拠点を有する運送会社において、大型トラックを用いた無人航送を実施しているケースがあります

背景

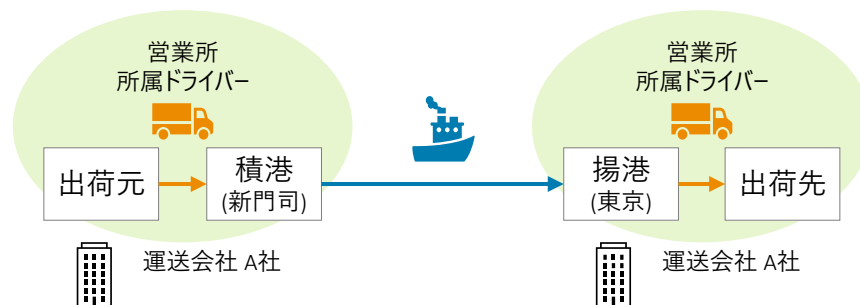
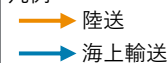
- 一般的に、内航船の無人航送ではトレーラーが用いられる。トレーラーを保有しない運送企業にとっては、トレーラーの購入や、牽引免許を保有するドライバーの確保が必要となる
- 一方、今回のケースでは、陸送企業にて発着港の両方に営業拠点を有していたことから、トレーラーではなく、大型トラックでの無人航送を検討することになった

事例内容

荷主・利用運送
事業者向け

運送企業向け

凡例



発着港の両方に営業拠点を構えていたことで、各営業所のドライバーを活用して大型トラックでの無人航送を実現

効果

- トラックドライバーは港までの集荷、港からの配達のみ輸送することになり、当日中に帰宅できるようになった
- また、デイリーで船を利用していることから、港にトラックを預けた帰りに、船で届いたトラックを持ち帰ることができ、ドライバーの効率的な稼働にもつながった