

国内物流の円滑化に向けて

～R O R O 船 運航船社としての
弊社取組みのご紹介～

2022年10月6日



近海郵船株式会社

定航マーケティング室

中村

【項目】

< 1 > 近海郵船 運航航路のご紹介

< 2 > R O R O 船とは？

< 3 > R O R O 船航路の一例（①敦賀/博多、②東京/大阪）

< 4 > 海上輸送ご利用へ～お手伝い出来ること

< 5 > 海上輸送をご利用頂いた場合のメリット

< 6 > 物流改革として：海上輸送をご利用いただくために・・・

< 7 > その先の快適な海上輸送のご利用にむけて

< 1 > 近海郵船 運航航路のご紹介

① 常陸那珂／苫小牧

- ▶ RORO船 2 隻：週 6 便
- ▶ 川崎近海汽船殿と提携：週 12 便

② 敦賀／苫小牧

- ▶ RORO船 3 隻：週 6 便

③ 敦賀／博多

- ▶ RORO船 2 隻：週 5 便

④ 東京／大阪／那覇

- ▶ RORO船 1 隻：週 1 便
- ▶ 琉球海運殿と提携：週 3 便
- ▶ 東京⇄大阪間も利用可能

⑤ 仙台／京浜

- ・ 鈴与海運殿に拠る運航
- ・ 船団の内、弊社コンテナ船 1 隻

RORO船定期航路



<2> RORO船とは？

車両を自走で船内に入れ⇒自走で船外に出す
ROLL-ON／ROLL-OFFの略＝「RORO」

⇒トラック、トレーラー、重機建機、乗用車など
殆どの自走車種が積載可能。

ROLL-ON



ROLL-OFF



<3> RORO船 航路の一例① (敦賀⇔博多)



博多港



敦賀港

【敦賀⇔博多】

運航スケジュール	毎週5便（土曜・日曜除く）	
航海時間（片道）	約20時間	
発着時刻(両方向とも)	22:00発	翌18:00着
運航船名	「なのつ」	「とかち」
総トン数	8,348GT	9,858GT
トレーラー積載能力	128台	128台
乗用車積載能力	152台	103台

<博多港～集配エリア>

九州一円と山口県西部
福岡・熊本を中心とした
集配に便利。
(EX：鳥栖→40分)

EX：名古屋市役所→鳥栖市役所
全行程陸送距離 約780km



<敦賀～集配エリア>

中京・関西・北陸一円
(EX：名古屋市内→1時間半～2時間圏内)
このエリアと九州間の輸送は中1日



「なのつ」



「とかち」

<3> RORO船 航路の一例② (東京⇔大阪)

【東京⇔大阪（沖縄航路の部分区間）】

運航スケジュール	毎週3便	
	東京発:月水金	大阪発:土月木
	※琉球海運との提携運航	
航海時間（片道）	約20時間	
出港時刻(東京・大阪)	18:00発	12:00発
入港時刻(大阪・東京)	翌日14:00発	翌日※08:00発
運航船名	「しゅり」	
総トン数	15,816GT	
トレー積載能力	161台（コンテナ積載も可）	
乗用車積載能力	161台	

※土曜大阪発便は、月曜の東京入港

<大阪～集配エリア>
中京・関西・北陸一円

東京港
大阪港
那覇港

所有10Fコンテナの一例



関東⇔関西間の輸送もOK!

<東京～集配エリア>
関東、南東北一円
阪神へは中1日の配送

<那覇港～集配エリア>
沖縄本島一円と近隣離島



2022年7月就航 大型新造船「しゅり」

< 4 > 海上輸送ご利用へ～お手伝いできること（その1）

弊社所有トレーラーご利用可、Door to Door 輸送もご依頼ください。

20 t 積載
アルミウイングトレーラー



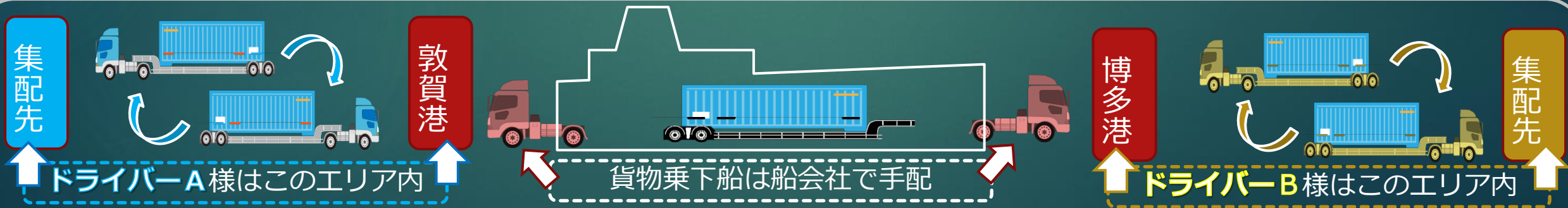
ウイングを主力に
コンテナ台車や平車を含め
約1300台の
トレーラーを所有

平ボデイトレーラー



☆ 単車輸送をトレーラー輸送に切替えるメリット ☆

- ① 単車より積載容積大⇒1度の物量が増え、**輸送効率向上**
- ② ドライバー様のお仕事は、限定されたエリア内で完結⇒日ごとの帰宅可・**短距離で配車しやすい。**



③ 弊社では各港でドレージ会社様と提携し、**海上だけでなくドアtoドア一貫輸送も承ります。**

<4> 海上輸送ご利用へ～お手伝いできること（その2）

今輸送されているトラックのまま船積み、ドライバー様も同じ船にご乗船可能です。

⇒輸送ロットやスタイルを変える事なく、ドライバー様の休息時間も確保。

※ドライバー室は、北海道航路と九州航路のみの設備となります。



トラックや車両は貨物艙内へ



ドライバー様のお部屋は全て個室



冷蔵冷凍貨物には船内で電源供給が可能



ドライバー様区画には浴場も設備あり

< 5 > 海上輸送を利用頂いた場合のメリット

排出ガス削減

- EX <名古屋市⇒福岡市> 区間の全陸送(貨物16トン)を
敦賀/博多航路利用に変更⇒**約42.2%のCO2削減**

B C Pルート確保

- 災害での輸送支障や混雑道路を回避したい場合
⇒**普段からの海上輸送併用で安心且つスムーズに**

2024年対策

- ドライバー様の時間外労働規制についに罰則発生
⇒海上輸送の利用で**陸送労務負担の軽減に貢献**

< 6 > 海上輸送を便利にお使いいただくために・・・

陸上輸送⇒海上輸送へ転換して頂きやすくするため、荷主メーカー様にご勘案頂ければというポイントです。

①

「輸送日程」の緩和

- 納期を1日でも延長頂く事は、モードの選択肢も広がり、「物流の円滑化」「突然の輸送障害対策」などに即効性を発揮します。

②

幹線輸送における 「輸送ロット」の取纏め

- ロットの纏まらない幹線輸送は費用も含めて非効率です。一度に多量の幹線輸送できる体制は効率化に繋がります。近隣メーカー様間の提携で物量を纏めて頂くのも一手です。

③

バラ輸送貨物の 「パレット化」促進

- 1車で多量の輸送をする場合、バラ積みのカートンや袋物をドライバー1名で扱うのは体力的に厳しい作業です。パレットやアミコンなどでの出荷体制をご検討下さい。

< 6 > 物流改革として：海上輸送をご利用いただくために（例）

陸上輸送⇒海上輸送への転換に向け、ある物流事業者様から食品メーカー様にご提案頂いた一例です。



① 全体納期延長 (輸送日程緩和)

↓
「×」

② ご提案

手始めに
販売まで期間ある
季節商品から納期
変更は？

↓
「○」

③ 海上輸送実施

「鍋つゆ」など
先送り可能な品
から輸送開始

↓
試行しながら
次の改革検討中

メーカー様にとってリードタイムの変更は、大掛かりなオペレーションシステム変更が伴う事が多く、ハードルが高いと感じられる状況が多い。⇒先ずは可能なものから、徐々に物流改革を！

<7> その先の快適な海上輸送のご利用にむけて

更に快適な海上輸送のご利用に向け、下記の様な取組が進められています。

- 老朽船⇒新造船へ代替

航海安全向上、荷役作業効率化、燃費改善、ドライバー室の快適化などを各社熟慮し、新造船の投入を進めています。

- 船体の大型化

1船の輸送キャパを拡大することで、繁忙期の輸送障害回避を図っています。

RORO船
運航企業



- 港湾の安全向上

入出港作業や荷役作業支障を防止する為の最新鋭係留装置を設置するなど、取組が進んでいます。

- 港湾の高機能DX化

港湾作業者の減少や、ドライバー様の港での貨物受渡しをスムーズ化する為の、各種DX化検討が進められています。

関係官庁様
及び行政様



～ご清聴ありがとうございました～



近海郵船株式会社