

成長戦略としての海運モーダルシフト

栗林商船株式会社

代表取締役社長 栗林 宏吉

本日の説明内容

1. 栗林商船について
2. 栗林商船 モーダルシフトの事例紹介
3. 海運モーダルシフトのイメージ・現状について
4. 海運モーダルシフト促進に向けて今後必要なこと

1. 栗林商船について

商号	栗林商船株式会社
本社所在地	東京都千代田区大手町二丁目2番1号 新大手町ビル3F
設立	1919(大正8)年 3月29日 (創業 1894(明治27)年)
資本金	1,215,035千円
代表者	代表取締役社長 栗林宏吉
従業員	単体54名 連結1,107名 (2025年3月末現在)
主な事業内容	<p>➤ 内航定期船事業 北海道、仙台、東京、清水、名古屋、大阪に内航大型RORO船を運航</p> <p>➤ 内航不定期船事業 お客様のニーズに応え小型船を日本全国に運航</p> <p>内航大型RORO船が寄港する各拠点に栗林商船グループの港湾荷役会社ならびに協力会社があります。 港湾における貨物の積揚、トレーラーを利用した内陸への集配を行う海陸一貫輸送サービスを提供。</p>



1. 栗林商船について

栗林商船 RORO船 就航航路

➤ 5隻の運航船による定曜日配船



1. 栗林商船について

▶ 所有トレーラーのご紹介

- ・ 自社1,000台、グループ2,300台、計3,300台保有
- ・ 様々なトレーラーを揃え、多様な貨物に対応

車種	主な積荷
高床平トレーラー	鋼材、製材
ウィングトレーラー	飲料、パルプ
幌アコーディオントレーラー	紙製品、インゴット
低床トレーラー	機械、鋼管
リーファートレーラー	野菜、冷凍食品
タンクトレーラー	牛乳、液体



高床平トレーラー



ウィングトレーラー



幌アコーディオン
トレーラー




低床平トレーラー



リーファートレーラー



タンクトレーラー

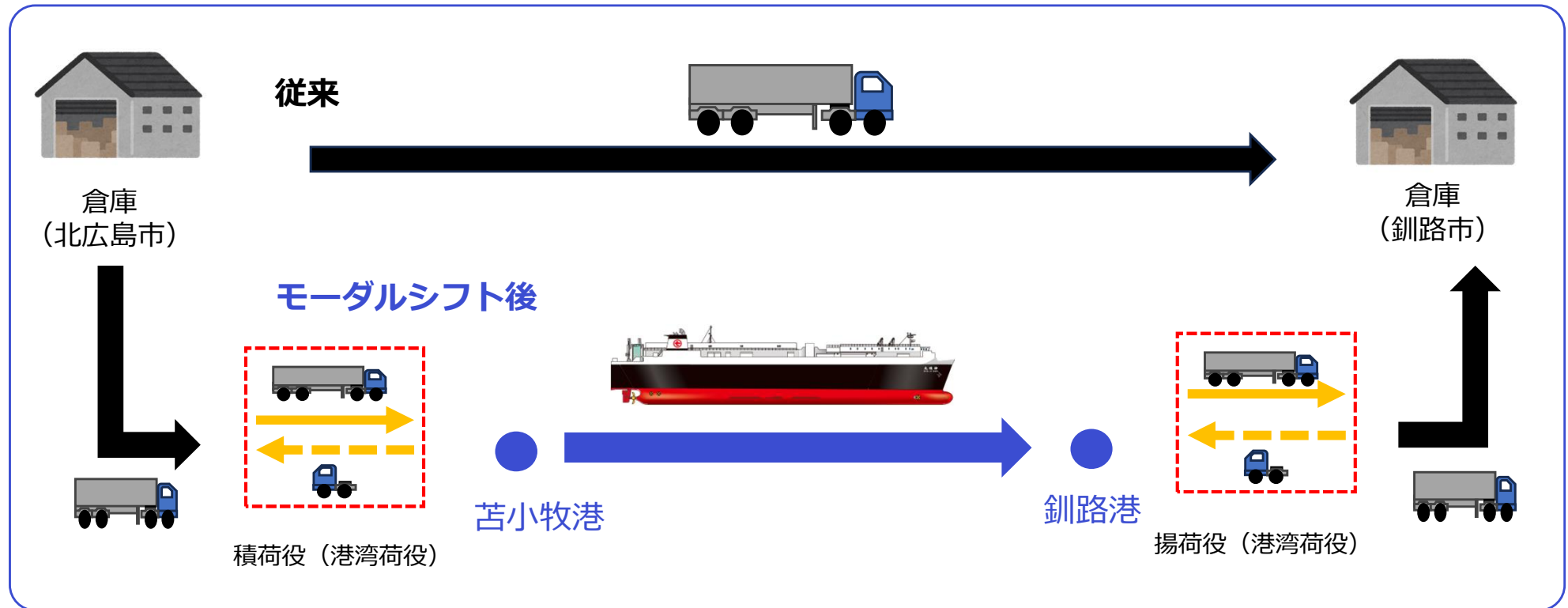
An aerial photograph of a tropical beach. The left side shows a wide, light-colored sandy beach. The right side shows the ocean with clear, turquoise water. The text is centered over the image.

2. 栗林商船 海運モーダルシフトの事例紹介

2. 栗林商船 海運モーダルシフトの事例紹介（1）



貨物	積地	揚地	利用航路	年間輸送量
一般雑貨	北海道 北広島市	北海道 道東地方各地	苫小牧／釧路	約2,300t

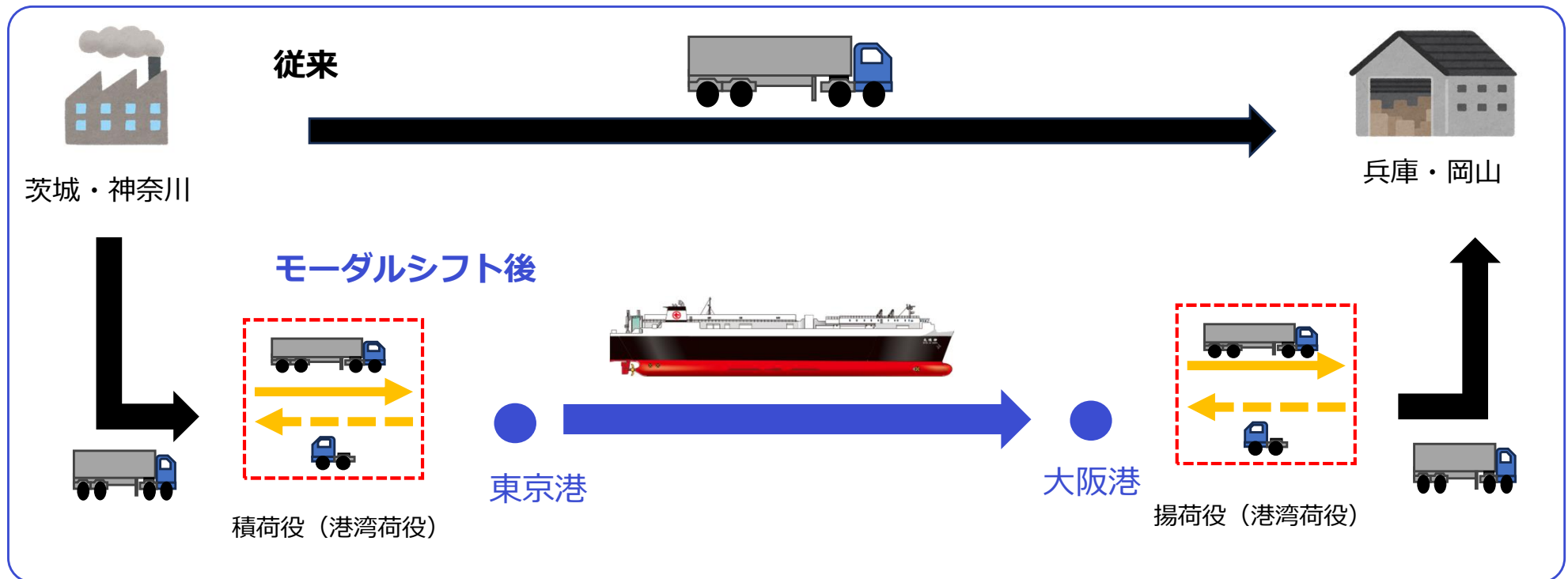


豪雪による陸路遮断時にも通常輸送（BCP対策にも）

2. 栗林商船 海運モーダルシフトの事例紹介（2）



貨物	積地	揚地	利用航路	年間輸送量
ガラス製品等	茨城・神奈川 両県内	兵庫・岡山 両県内	東京／大阪	18,450t



比較的衝撃に弱い製品の安全性も確保

2. 栗林商船 海運モーダルシフトの事例紹介（3）その他

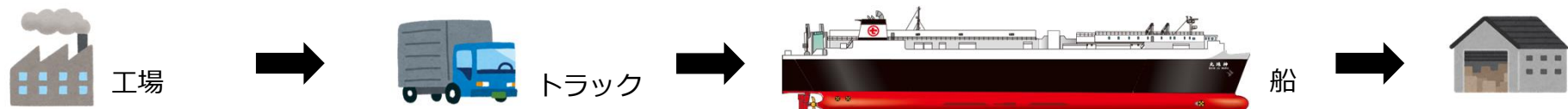
貨物	積地	揚地	利用航路	年間輸送量	既存CO ² 排出量	転換後CO ² 排出量	CO ² 削減率
飲料水	山梨県北杜市	宮城県仙台市	清水/仙台	7,000t	944t/年	406t/年	57%
パルプ	岩手県奥州市	静岡県富士市	仙台/清水	6,000t	1,025t/年	420t/年	59%
パイプ	茨城県鹿嶋市	大阪府堺市	東京/大阪	6,000t	1,013t/年	377t/年	63%
鋼管	大阪府堺市	千葉県市川市	大阪/東京	7,200t	1,051t/年	278t/年	74%
アルミインゴット	神奈川横浜市	宮城県大崎市	東京/仙台	2,400t	271t/年	94t/年	65%
商品車両 (トラック)	東京港	大阪港	東京/大阪	13,800t	1,900t/年	410t/年	78%


(改良トンキロ法で算出)

既存トラック輸送



モーダルシフト後



An aerial photograph of a tropical beach. The left side shows a wide expanse of bright white sand. A thin strip of light-colored sand separates the beach from the water. The water is a vibrant turquoise color, with gentle waves lapping at the shore. The overall scene is serene and idyllic.

3. 海運モーダルシフト イメージ・現状について

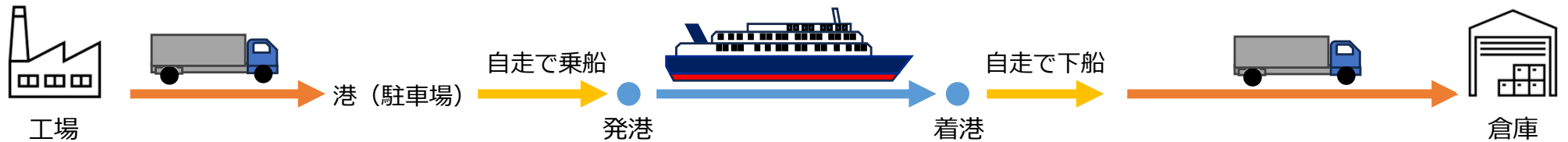
3. 海運モーダルシフトイメージ・現状について



モーダルシフトによる輸送形態は、以下の2種類

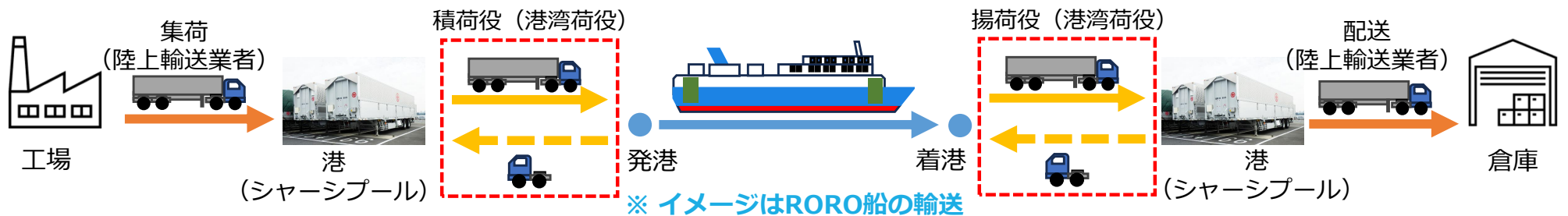
有人航走
(主にカーフェリー利用)

- 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が**ドライバーが拘束される**



無人航走
(RORO船・コンテナ船)

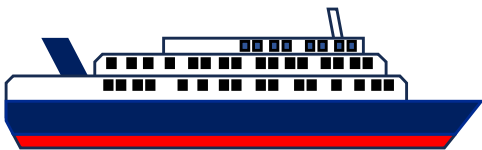
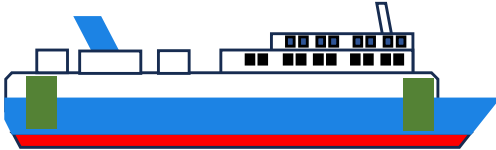
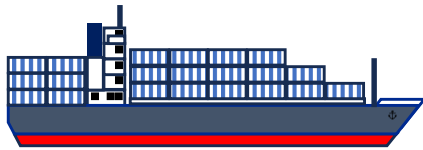
- トレーラーでの輸送は港まで
- 船舶は無人のシャーシ (又はコンテナ) のみを海上輸送
- ドライバーは集荷・配達業務のみとなる



本来の意味での海運モーダルシフトは「無人航走」

3. 海運モーダルシフトイメージ・現状について

海運によるモーダルシフトを検討するうえで、利用される主な船舶は以下の3種類

		フェリー	RORO船 (Roll-on Roll-off船)	コンテナ船
概要		<ul style="list-style-type: none"> あらゆる輸送機器・輸送方法で利用可能 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
				
輸送機器	トラック	対応可	対応可	対応不可
	シャーシ	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)	対応可 (シャーシに積載する必要あり)	対応可
輸送方法	有人航走 (ドライバー乗船)	対応可	対応不可 (一部の船舶で12名以下での乗船可)	対応不可
	無人航走 (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

3. 海運モーダルシフトイメージ・現状について

2024年問題の海上輸送への影響

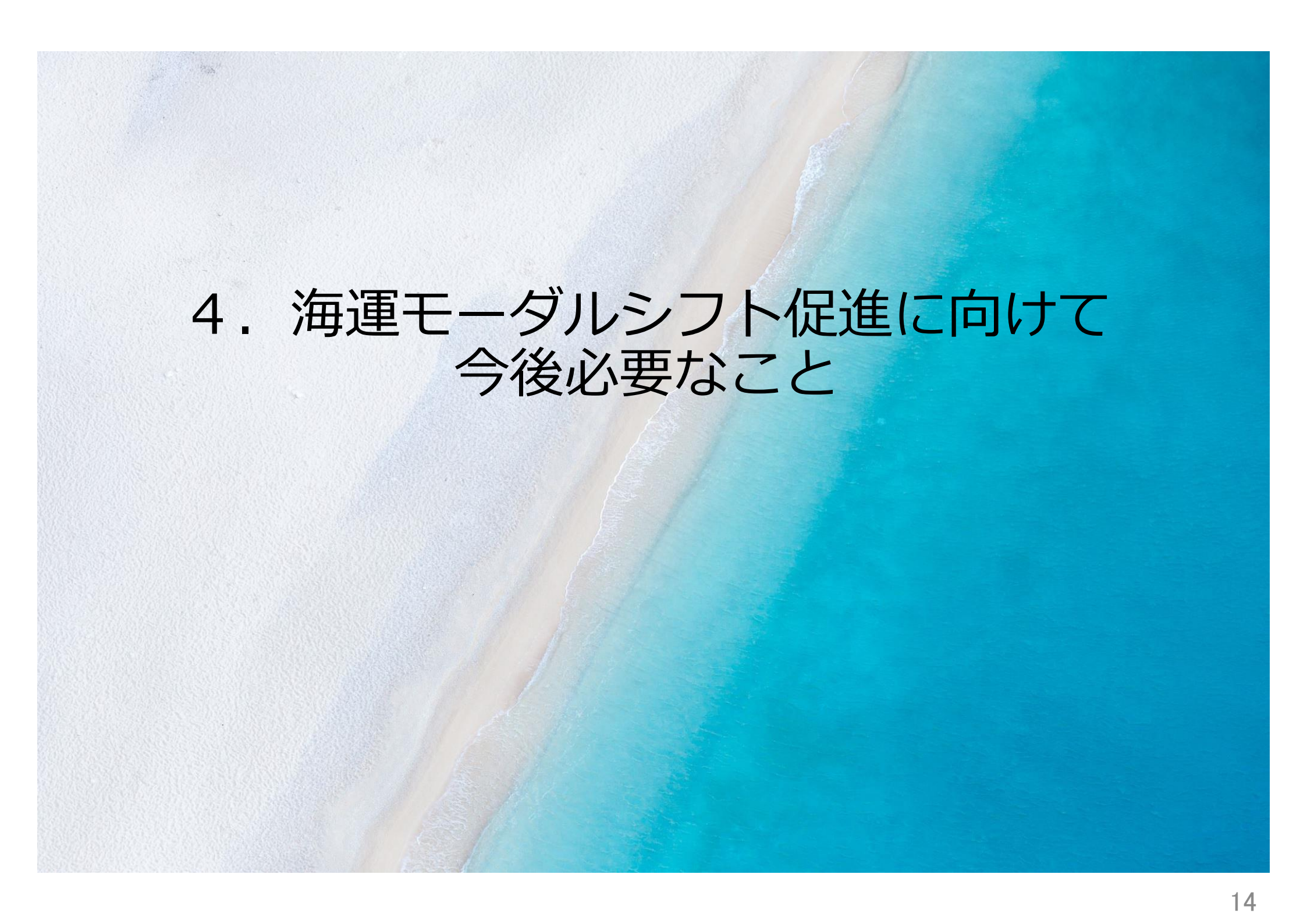
- **長距離フェリー**によるトラック輸送は前年度比**6%増**

(一般社団法人 長距離フェリー協会調べ)

- **RORO船**のシャシー輸送は前年度比**3%増**

(日本内航海運組合総連合会調べ) ※調査速報値(集計中)

※ 2023年度と2024年度の比較

An aerial photograph of a coastline. The left side shows a wide, light-colored sandy beach. The right side shows the ocean with clear, turquoise water. The text is centered over the image.

4. 海運モーダルシフト促進に向けて 今後必要なこと

4. 海運モーダルシフト促進に向けて今後必要なこと

(1) 物流事業者の受入環境整備（取扱量増大への対応）

船舶設備の増強

省エネ船舶・船舶の大型化が必要
 （船舶特別償却、買換特例制度、温対税還付措置などの投資促進税制を維持）

輸送設備の増加

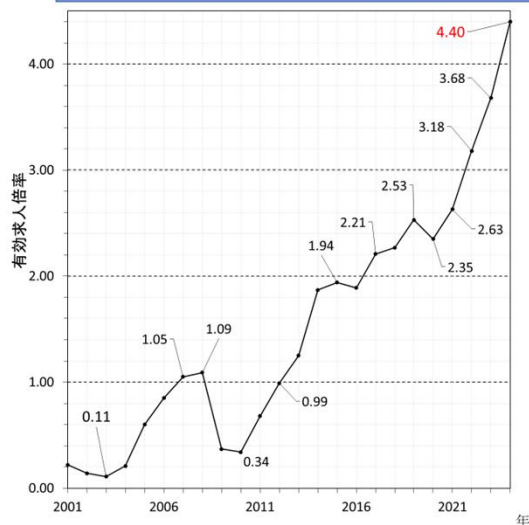
シャーシ数の増加が必要（シャーシ等設備投資への補助の必要性）

港湾設備・機能の増強

- 港湾設備の強化（シャーシ置場の確保、次世代高規格ユニットロードターミナル等の推進）
- 港湾機能の強化（荷役機械、ターミナルの運用体制、荷役作業員の確保 など）

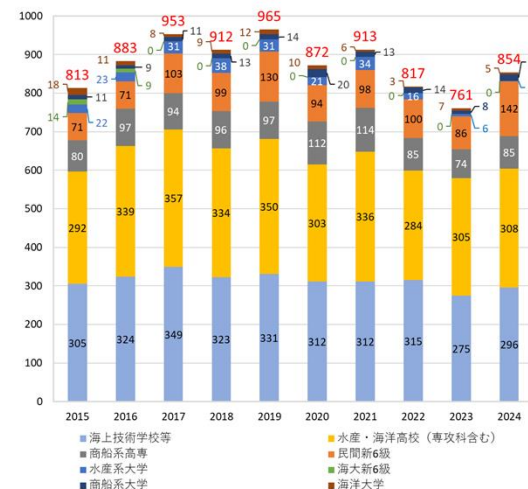
(2) 担い手確保・育成・労働生産性向上

内航船員の有効求人倍率は4倍を超える



- 事業者・業界団体は積極的な船員確保対策（PR、奨学金制度、船員養成施設への支援等）
- 国においても公的船員養成施設の定員確保、海技教育機構の予算の確保
- 内航船ニーズの多様化(※)により船員確保対策の必要性はさらに高まっている
 (※)例：洋上風力作業 等

担い手確保が困難に



- デジタル技術等を活用した生産性向上、標準化
- 技術革新による省力化・省人化・自動運航等にふさわしい乗組員定員・資格の見直しの必要性（制度変更による省人化への道筋）

4. 海運モーダルシフト促進に向けて今後必要なこと

(3) 物流事業者の協業（モーダルコンビネーション）

シャーシ活用促進の課題

海運のモーダルシフトにはシャーシの無人航走が重要であり、モーダルシフトの拡大には陸上輸送業者との協業が必要である

そのために

- ① 特車申請・連結申請のさらなる簡素化と迅速化(※)
(※) 現状(一例) ・特車申請～許可：所要 2 週間～約 1 カ月以上（申請経路による）
・連結申請：所要 3 日間
- ② シャーシ、トラクタヘッドの規格化
- ③ 車両、輸送業務の情報共有・DX化の促進 が必要

加えて

陸送会社もRORO船での集配業務に参入しやすい環境の構築が必要

当社はシャーシのデータ化を行ない特車申請の簡素化を図るとともに
他社へのデータ提供も可能な取り組みを行なっている

4. 海運モーダルシフト促進に向けて今後必要なこと

(4) 荷主の行動変容促進

海運モーダルシフトの機運醸成

- 国や業界団体による認知度向上
(セミナー、特設WEBサイトなどによる周知活動)
- 国による荷主企業の物流利用時におけるCO2排出削減の推進
- 荷主が使いやすい海運サービスを提供するための国による支援
(物流拠点としての倉庫建設など)