

# 内航コンテナ船サービス紹介

内航フィーダーとモーダルシフト

---



2023年10月18日

 井本商運株式会社



# 1. 井本商運について

航路ネットワークと運航船舶

# 2. 内航フィーダー輸送(輸出入貨物)

国際コンテナ戦略港湾

# 3. 国内貨物輸送(動静脈物流)

2024年問題に向けて



# 1. 井本商運について

航路ネットワークと運航船舶

# 2. 内航フィーダー輸送(輸出入貨物)

国際コンテナ戦略港湾

# 3. 国内貨物輸送(動静脈物流)

2024年問題に向けて



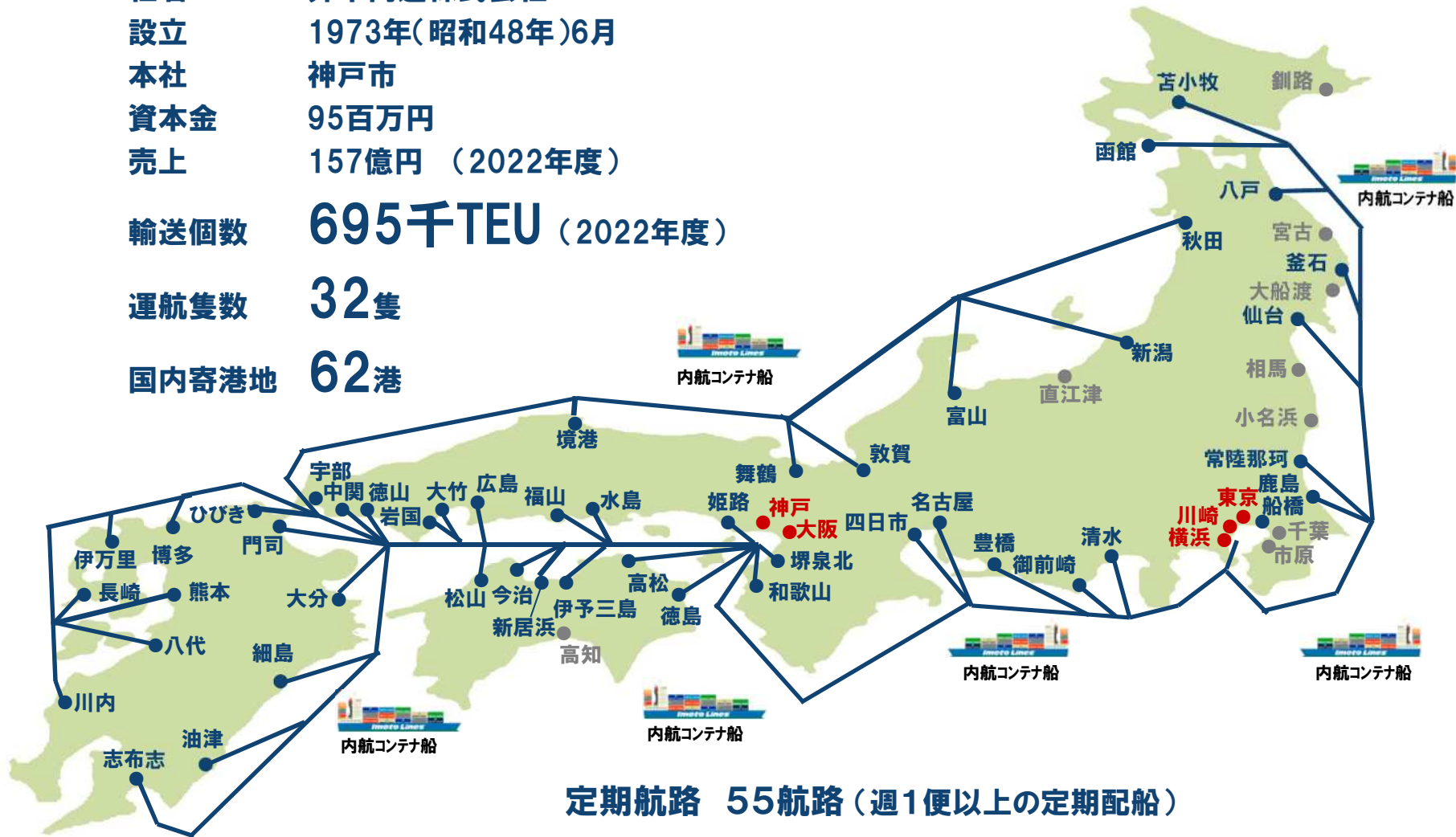
# 事業概要

社名 井本商運株式会社  
 設立 1973年(昭和48年)6月  
 本社 神戸市  
 資本金 95百万円  
 売上 157億円 (2022年度)

輸送個数 **695千TEU** (2022年度)

運航隻数 **32隻**

国内寄港地 **62港**



定期航路 55航路 (週1便以上の定期配船)

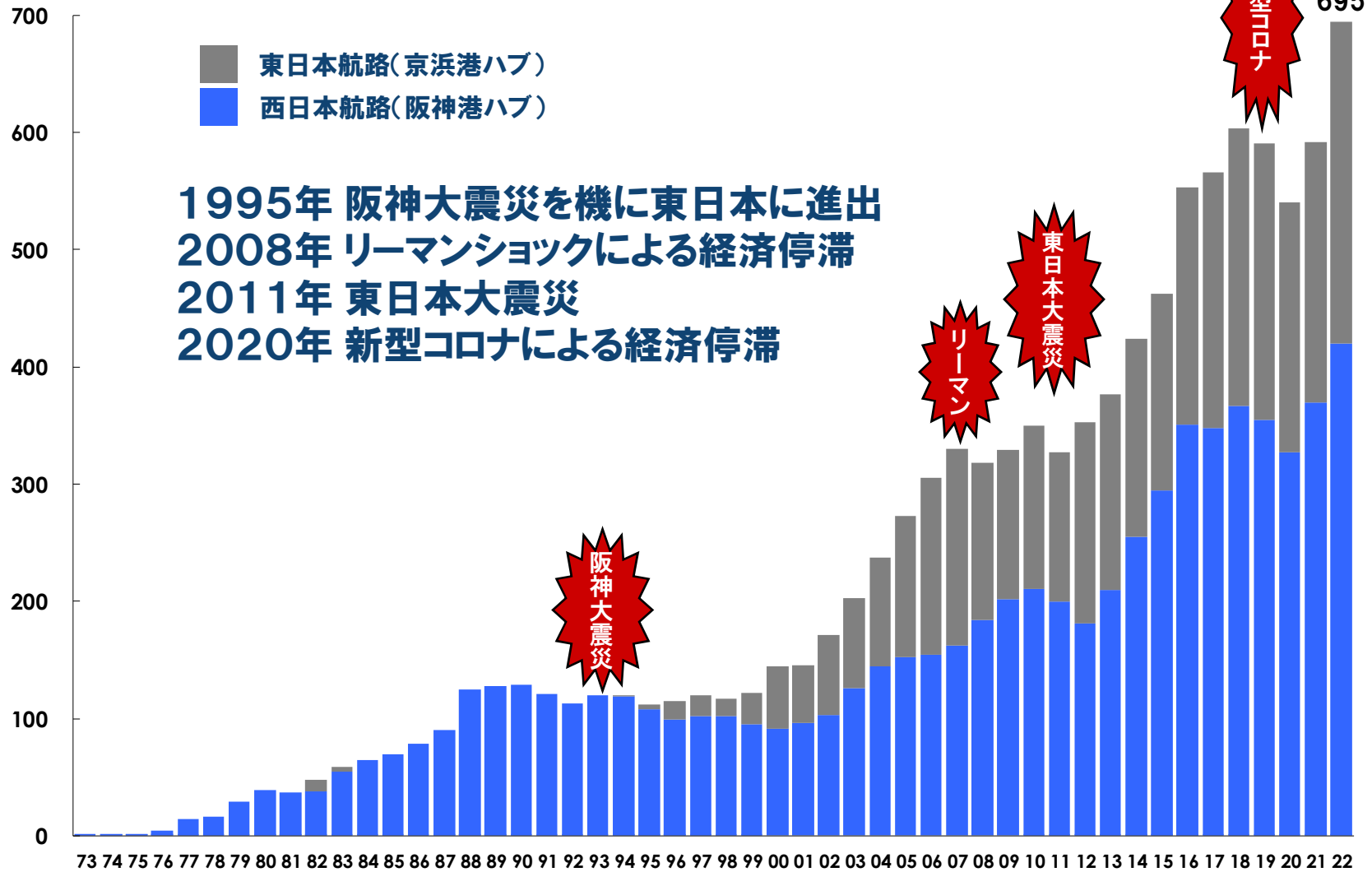
●ハブ港 ●定期港 ●不定期港(事前協議承認済)

2023.6月現在



# 輸送量の推移

(千TEU)



(年度)



## 運航船舶（内航コンテナ船）

豊富な運航船隊により、荷量に応じた配船を実施

1000TEU Class × 2



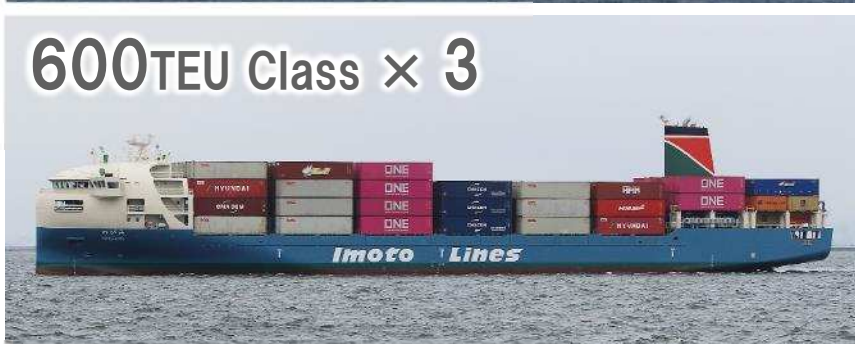
<計画中>

1000TEU Class × 1

400TEU Class × 1

200TEU Class × 1

600TEU Class × 3



400TEU Class × 3



200TEU Class × 15



100TEU Class × 12





# 1. 井本商運について

航路ネットワークと運航船舶

# 2. 内航フィーダー輸送(輸出入貨物)

国際コンテナ戦略港湾

# 3. 国内貨物輸送(動静脈物流)

2024年問題に向けて

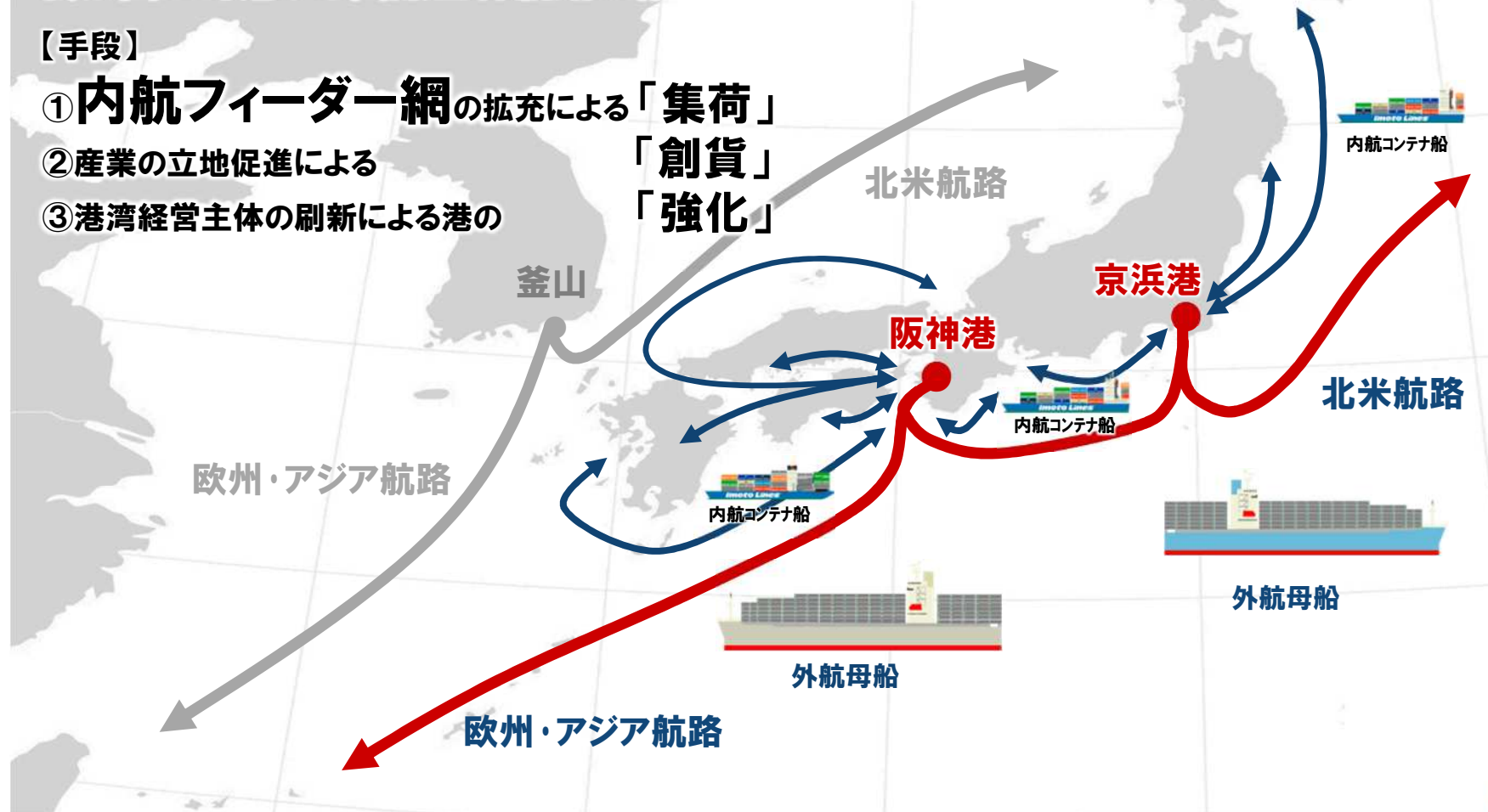


## 国際コンテナ戦略港湾（国土交通省2010年8月指定）

我が国の産業競争力を強化し、国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集荷」「創貨」「港の競争力強化」の3本柱の施策により、我が国に寄港する**国際基幹航路の維持・拡大**を目指す。

【手段】

- ① **内航フィーダー網**の拡充による「集荷」「創貨」「強化」
- ② 産業の立地促進による
- ③ 港湾経営主体の刷新による港の







# 神戸港 内航コンテナ船作業風景





# 日本海 西 航路

2021年11月よりトライアル事業としてスタート、  
2022年2月に本格的な運航を開始

配船：神戸(土) ➡ 敦賀・舞鶴(火) ➡ 境港(水) ➡ 神戸(土)  
船型：200TEU型 内航コンテナ船1隻

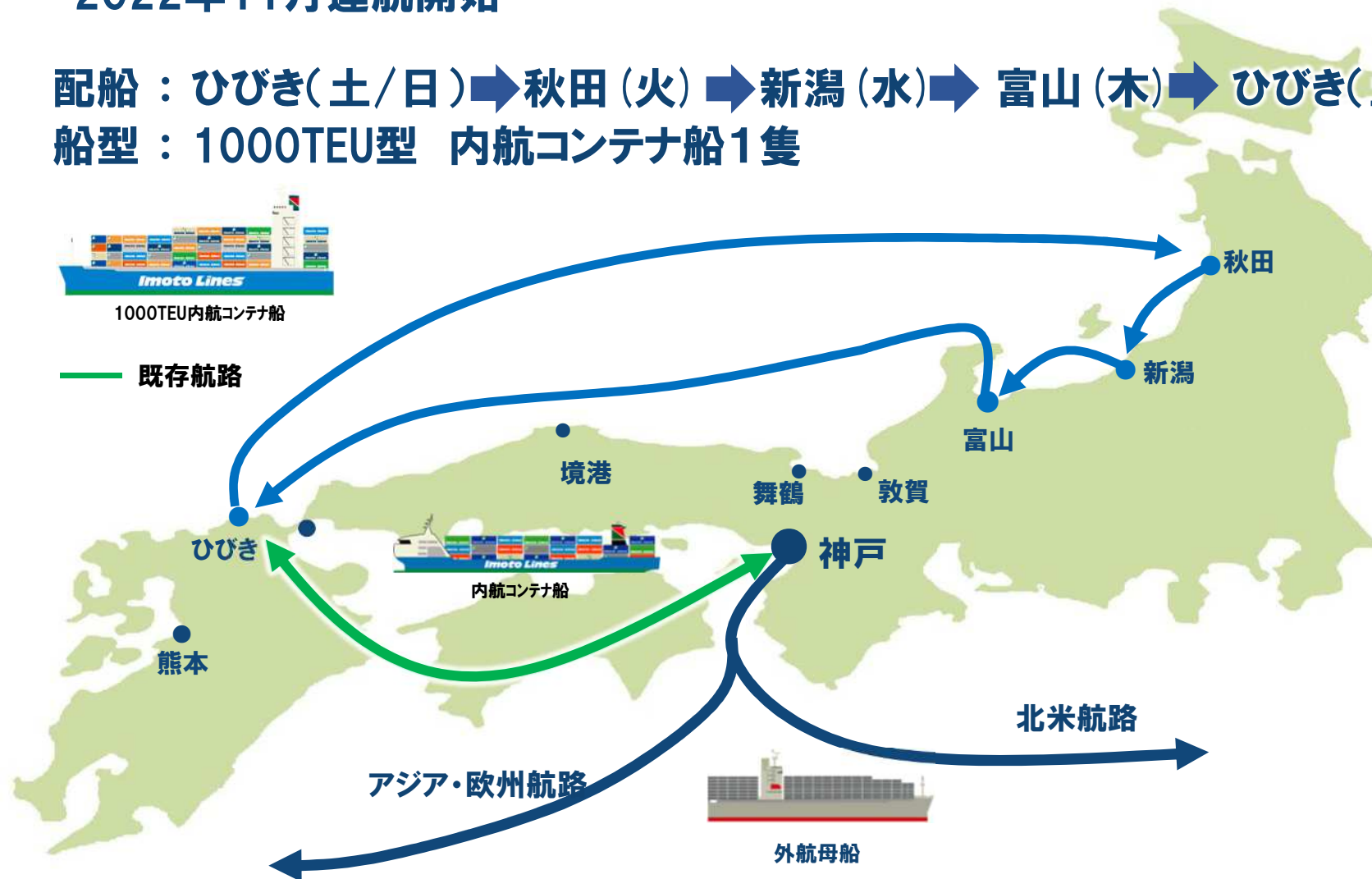




# 日本海 東 航路

2022年11月運航開始

配船：ひびき(土/日) ➡ 秋田(火) ➡ 新潟(水) ➡ 富山(木) ➡ ひびき(土/日)  
 船型：1000TEU型 内航コンテナ船1隻





# 大型内航コンテナ船 航路ネットワーク

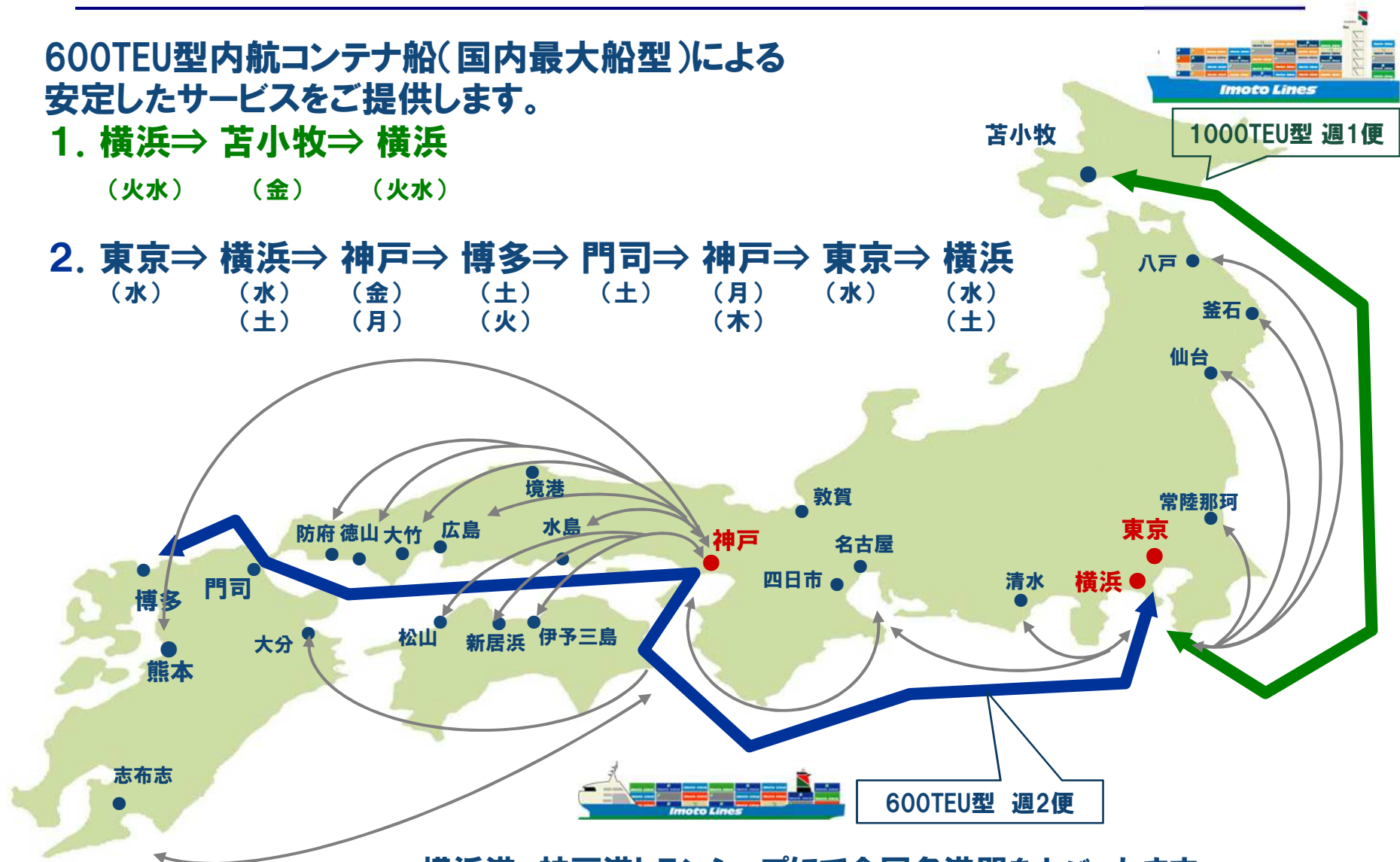
600TEU型内航コンテナ船(国内最大船型)による  
安定したサービスをご提供します。

## 1. 横浜⇒ 苫小牧⇒ 横浜

(火水) (金) (火水)

## 2. 東京⇒ 横浜⇒ 神戸⇒ 博多⇒ 門司⇒ 神戸⇒ 東京⇒ 横浜

(水) (水) (金) (土) (土) (月) (水) (水)  
(土) (月) (火) (木) (土)



横浜港、神戸港トランシップにて全国各港間をカバーします。



# 1. 井本商運について

航路ネットワークと運航船舶

# 2. 内航フィーダー輸送(輸出入貨物)

国際コンテナ戦略港湾

# 3. 国内貨物輸送(動静脈物流)

2024年問題に向けて



## 物流の2024年問題とは何か

2024年4月1日以降、「自動車運転の業務」に対し、  
年間の時間外労働時間の上限が**960時間**に制限されることで  
発生する諸**問題**の総称。

### トラックドライバーの労働時間が減少

- トラックドライバーの収入減少
- トラックドライバー数の減少
- 長時間の仕事の担い手減少



### トラックの輸送リソースの減少

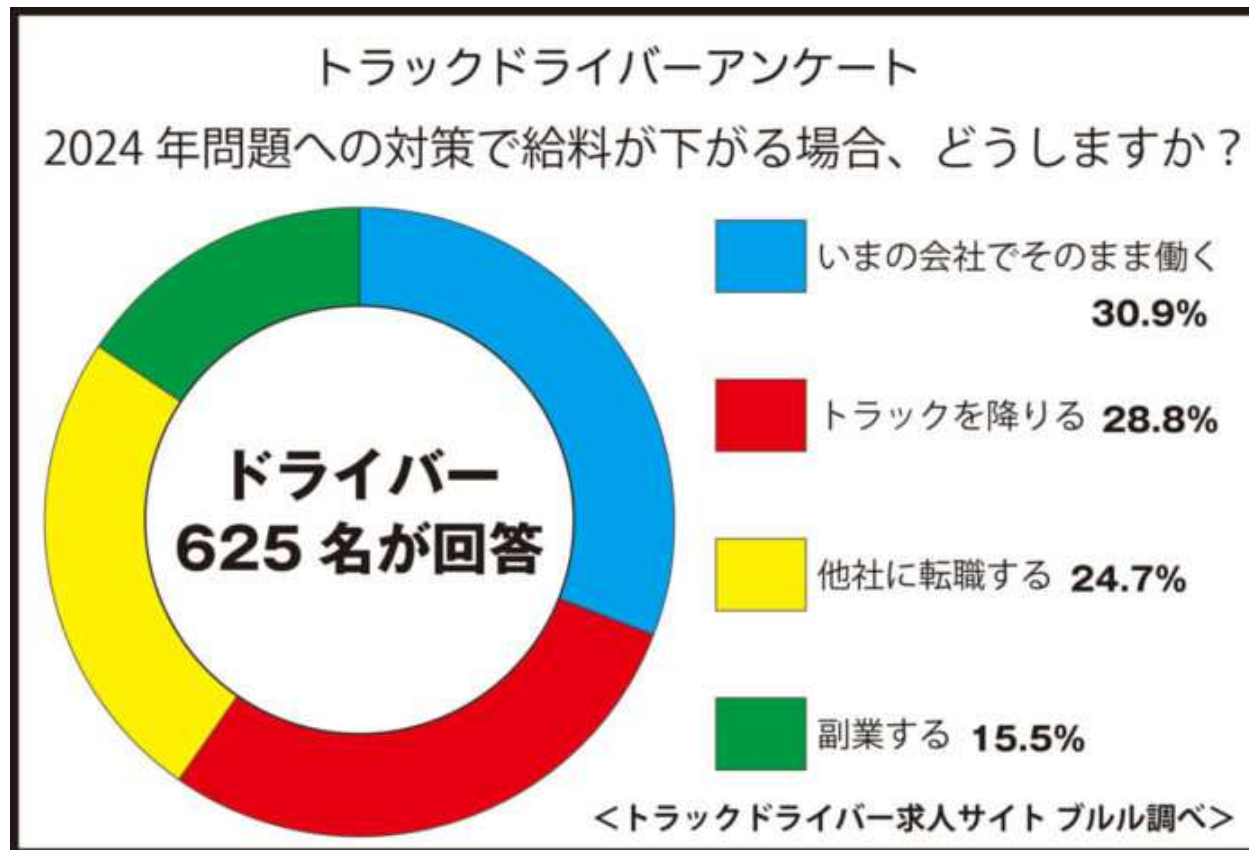
- 運賃値上げ(コストアップ)
- 輸送会社の立場が強くなる

**モノが運べなくなる！**



## 物流の2024年問題とは何か

### 2024年問題で給料下がれば…「トラックを降りる」28.8%





## 内貿コンテナ輸送サービス(海コン便)

国内輸送にも、国際輸送でおなじみの  
20フィート・40フィート ISOドライコンテナ を使用

汎用コンテナであるため、コンテナの片道利用が可能



40フィートドライ型



20フィートドライ型





## 特殊コンテナ（海コン便）

貨物形状・荷役形態に応じた、  
お客様専用の特殊コンテナ製造も検討可能



20フィート  
オープントップ型



40フィート  
ウイング型



20フィート  
サイドオープン型





## 特殊コンテナ（SOC事例）

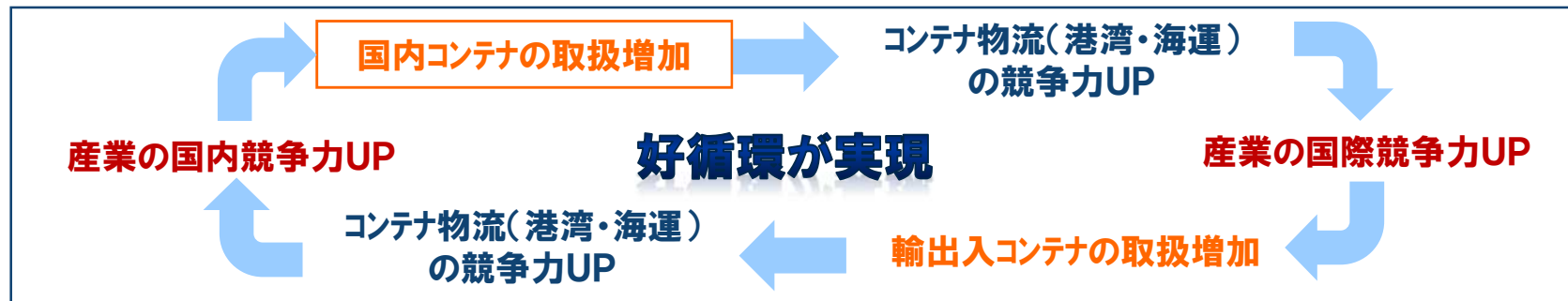
海上コンテナに積載すれば、  
多種多様な貨物の海上輸送が可能





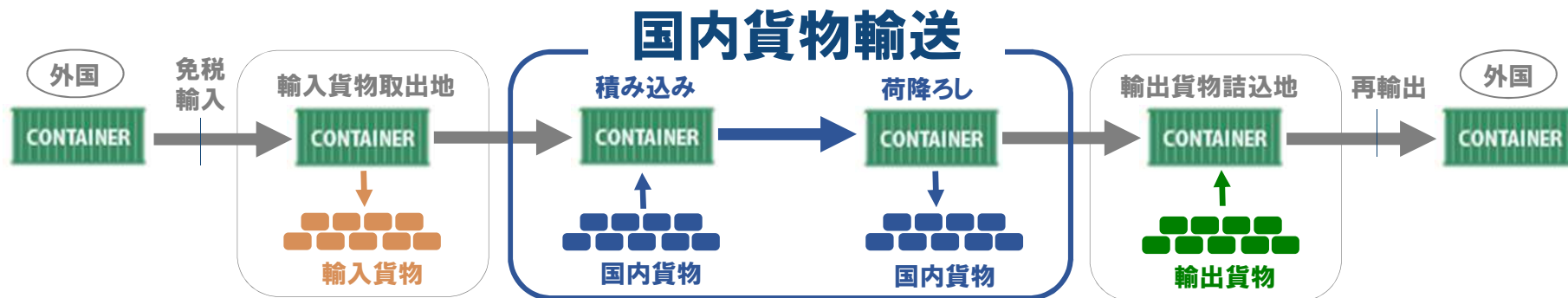
# 輸出入、内貿コンテナの積み合わせ

物流の2024年問題に対する受け皿として、  
 輸出入コンテナと内貿コンテナの積合せ輸送を行い、  
 内航コンテナ船ネットワークの更なる拡充(好循環)につなげる。





# 輸出入コンテナの国内貨物輸送への転用



2012年4月1日「関税定率法等の一部を改正する法律」の施行により、免税コンテナに係る手続きが変更

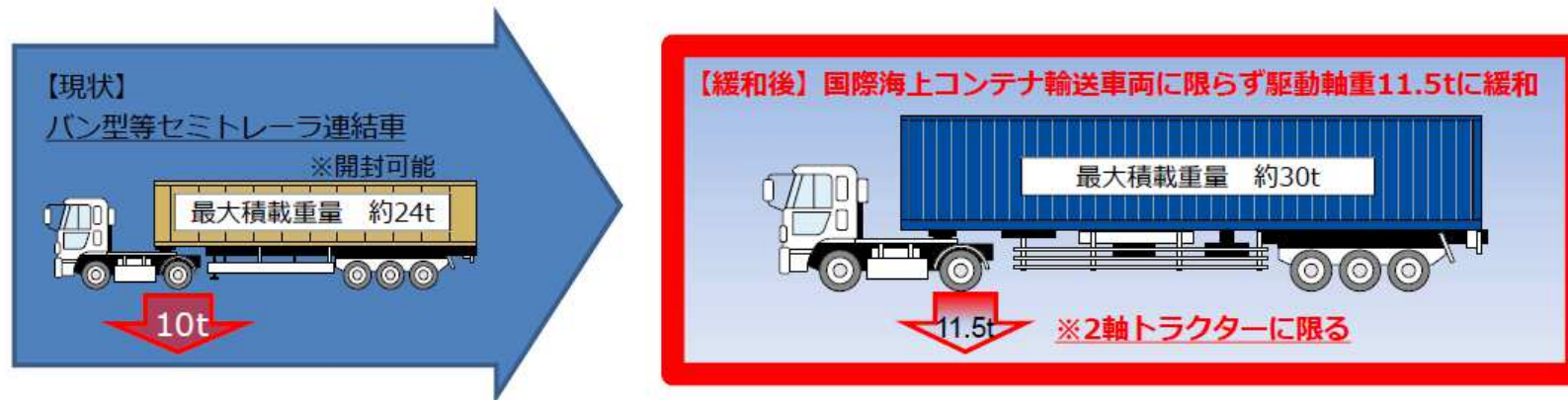
| 免税コンテナに係る手続き   | 改正前<br>(2012年3月まで)                  | 改正後<br>(2012年4月から) |
|----------------|-------------------------------------|--------------------|
| 空コンテナの国内輸送への使用 | 不可<br>貨物を詰めて輸入されたコンテナであること。         | 制限なし               |
| 国内輸送の経路        | 制限あり<br>貨物の取出地から詰込地までの通常経路である必要がある。 | 制限なし               |
| 国内輸送への使用回数     | 1回に限る                               | 制限なし               |
| 国内輸送使用の事前申請    | 必要                                  | 不要                 |
| 再輸出期間          | 原則3か月                               | 原則1年               |

## 特殊車両通行許可基準の見直し(軸重)

- 国際海上コンテナ輸送車両に限り許可されていた駆動軸重をバン型等セミトレーラ連結車にも同等の緩和  
【H27年3月改正】

緩和の内容

**駆動軸重の制限を現行の10tから11.5tに引き上げ**



※車両制限令第3条第2項に規定されるバン型、タンク型、幌型、コンテナ又は自動車運搬用の連結車の5車種に、あおり型、スタンション型、船底型の連結車を加えた8車種が対象

※エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象

緩和の効果

最大積載重量が国際海上コンテナ輸送車両と同等の**約30tまで積載できる**



## 静脈輸送への取り組み

全国多数の自治体より  
産業廃棄物収集運搬許可を取得済み



各種輸送実績あり



廃プラ・廃油・汚泥・焼却灰・汚染土壌 など



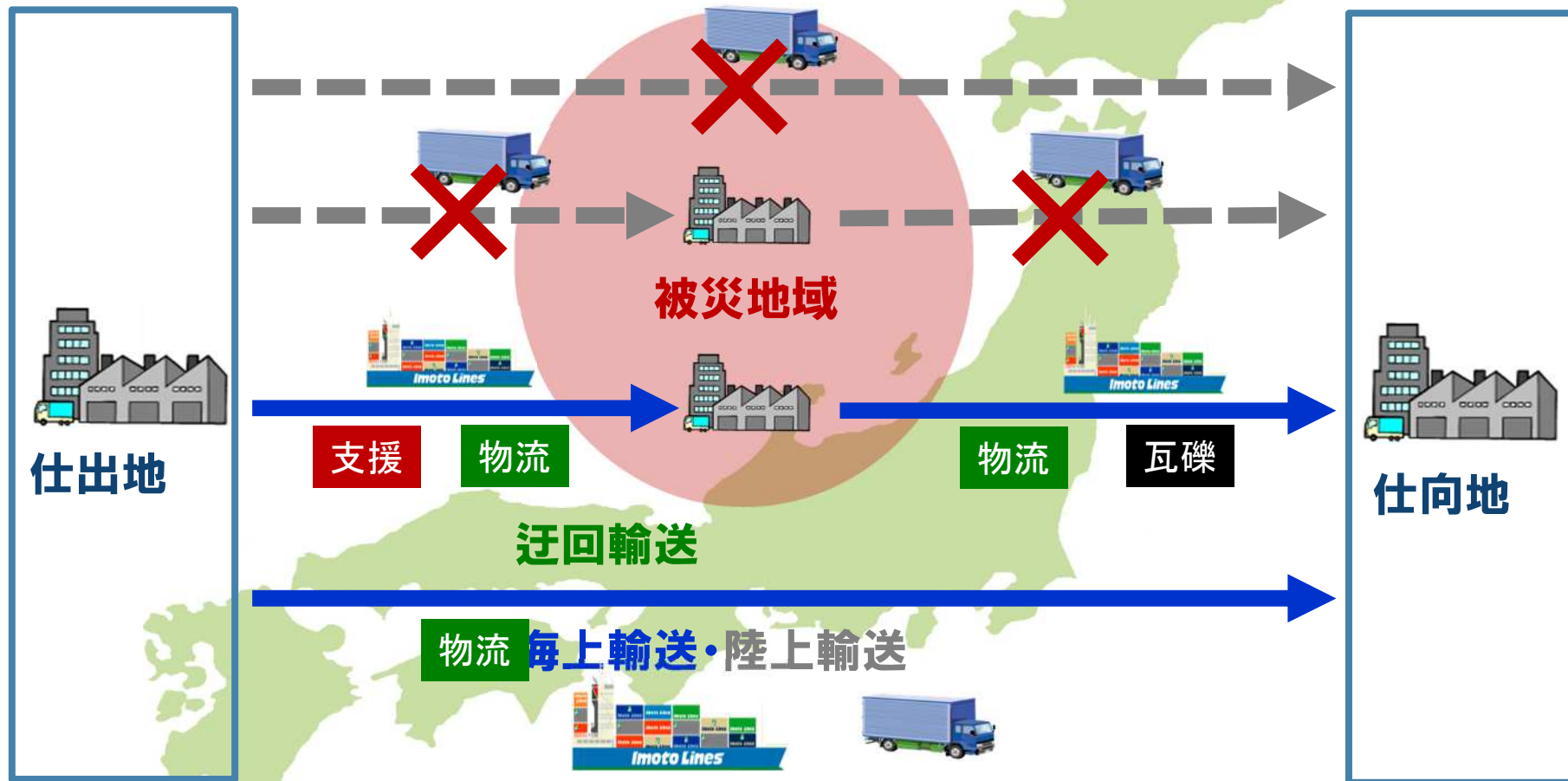


# 災害発生後の物流（物流の維持）

サプライチェーンの維持



物流の多ルート化・多モード化





ご清聴ありがとうございました！



井本商運株式会社

〒650-0035

神戸市中央区浪花町59番地 神戸朝日ビル

連絡先 営業部

TEL : 078-322-1602 / FAX : 078-322-1625

Mail : sales@imotoline.co.jp