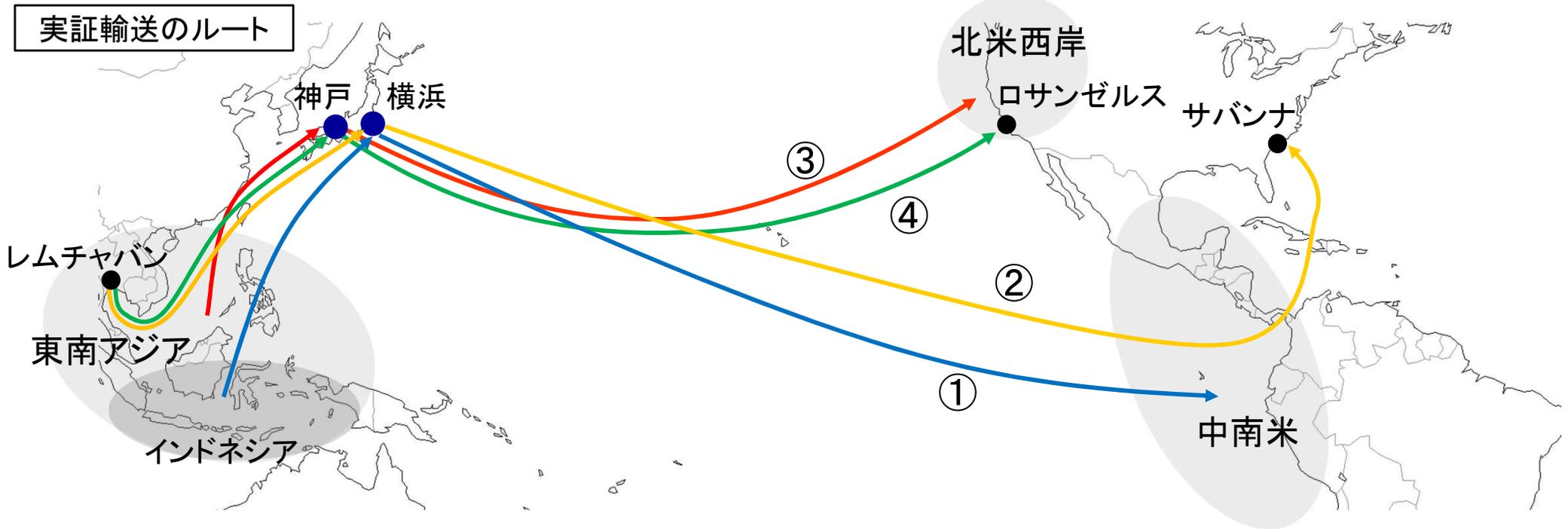


	積替港	事業者	実証輸送のルート	従来の輸送ルート	実証輸送の目的等
①	横浜港	オーシャンネットワーク エクスプレスジャパン 株式会社	インドネシア→横浜→中南米	インドネシア→ 釜山／シンガポール→中南米	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイム、輸送品質の検証</li> <li>・日本におけるトランシップ手続き等の確認</li> </ul>
②	横浜港	株式会社クボタ	レムチャバン→横浜→サバンナ	レムチャバン→サバンナ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイム、トレーサビリティの検証</li> <li>・日本からの輸出貨物に、アジア発日本経由の貨物を加えることにより、日本発北米東岸直航航路の安定化・太線化の可能性を検証（日本全体の国際物流強靱化と個社の成長の両輪での視点）</li> </ul>
③	神戸港	オリент オーバーシーズ コンテナ ライン リミテッド	東南アジア→神戸→北米西岸	東南アジア→香港→北米西岸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイム、コストの検証</li> <li>・新たなサービスとしての可能性を検証</li> </ul>
④	神戸港	本田技研工業株式会社、 名港海運株式会社	レムチャバン→神戸→ロサンゼルス	レムチャバン→バンクーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様なオペレーションの可能性を検討</li> <li>・積替輸送のノウハウ獲得と課題の検証</li> </ul>



# 令和5年度 国際コンテナ戦略港湾における積替実証輸送 結果概要

※実証参加事業者へのヒアリングにより国土交通省港湾局作成

## 実施結果・課題

- 国際コンテナ戦略港湾における航路接続・積み替えの問題はなく、安定した輸送を実施できた。
- 一部の輸送ルートでは、海外の港湾でトランシップする場合と比較して、国際コンテナ戦略港湾でのトランシップのほうが海上輸送全体のリードタイムが短縮した場合や、積み替えのリードタイムが短縮したケースがあった。
- 国際コンテナ戦略港湾でトランシップする航路サービスが限定されているため、実証ではスポット輸送での対応となり、海外の港湾でトランシップするよりも海上運賃が高くなった。日本でトランシップする定常的な航路サービスがないと、輸送ルートとして選択肢になりにくい。
- 関係者が多岐にわたり、トランシップ港を海外から国際コンテナ戦略港湾に切り替えるための合意形成・実施手続きに時間を要した。  
(例：日本の本社内に加えて、貨物の発着地に所在する海外のグループ会社との調整が必要となった)

## 今後の展望について

- 国際コンテナ戦略港湾でトランシップすることにより、リードタイムや輸送コスト、輸送の安定性、トレーサビリティ等で優位性を出せるかが重要。海外の港湾でのトランシップに比較して優位性を確保できる要素があれば、リスク分散やBCPの観点から、定常的な輸送ルートとして活用される可能性がある。
- 荷主が日本でトランシップしようとしても、船社のサービスがなければ難しいので、船社の理解や協力も重要。
- 実証にあたり、既存の航路を活用し、国際コンテナ戦略港湾でトランシップする航路サービスを一時的に構築したが、定常的なサービスとするためには、一定量の貨物の見通しが必要。