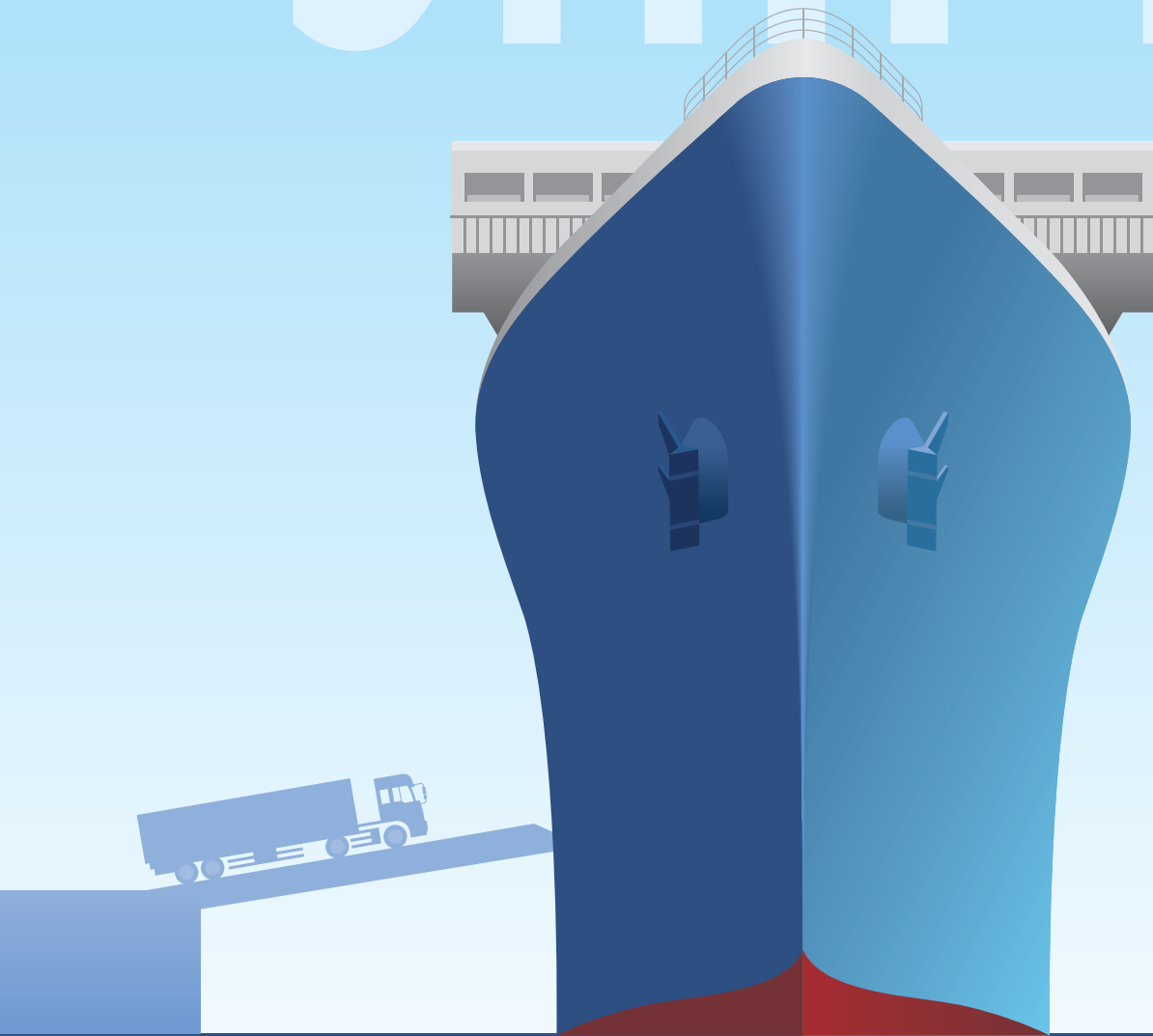


SHIFT

中部におけるフェリー・RORO船による

モーダルシフトの 振興に向けてのご提案(案)



平成30年00月

中部におけるフェリー・RORO船を活用した
物流効率化推進協議会

CONTENTS

はじめに	01
物流を取り巻く環境	02
フェリー・RORO船の特徴	04
高速交通ネットワークと港湾の連携	05
モーダルシフトによる効果事例	06
中部におけるフェリー・RORO船全体就航図	08
中部に寄港する主なフェリー・RORO船運航会社	09
運航会社一覧	10
川崎近海汽船	12
栗林商船	14
商船三井フェリー	16
太平洋フェリー	18
フジトランス	20
マルエーフェリー	24

》はじめに

四方を海に囲まれている我が国において、港湾は物流・産業・生活を支える礎として大きな役割を果たしています。国内の貨物輸送の4割以上を担う海上輸送は、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラです。

また、中部は、我が国のものづくり産業の中心であり、材料の調達や製品の配送等の国内輸送において、海上輸送は重要な輸送手段です。特に長距離輸送においては、フェリー・RORO船が重要な役割を担っています。

海上輸送は、陸上輸送に比べ、大量の輸送、定時性の確保、環境負荷の低減等のメリットがあります。一方、陸上輸送は、過去より排ガスによる環境への負荷を指摘されていることから、環境負荷のより少ない輸送手段を選択するモーダルシフトが進められてきたところです。さらに近年、トラックドライバーの高齢化や担い手不足の懸念から、さらなるモーダルシフトを進めていく必要があります。

こうした中、中部のフェリー・RORO船社でも、輸送能力の向上等を目指した船舶のリプレースや新規航路の開設、既存航路の増便が積極的に進められています。

このような状況を踏まえ、「中部におけるフェリー・RORO船を活用した物流効率化推進協議会」では、フェリー・RORO船のさらなる利用促進を目指し、本冊子「中部におけるフェリー・RORO船によるモーダルシフトの振興に向けてのご提案」を作成しました。

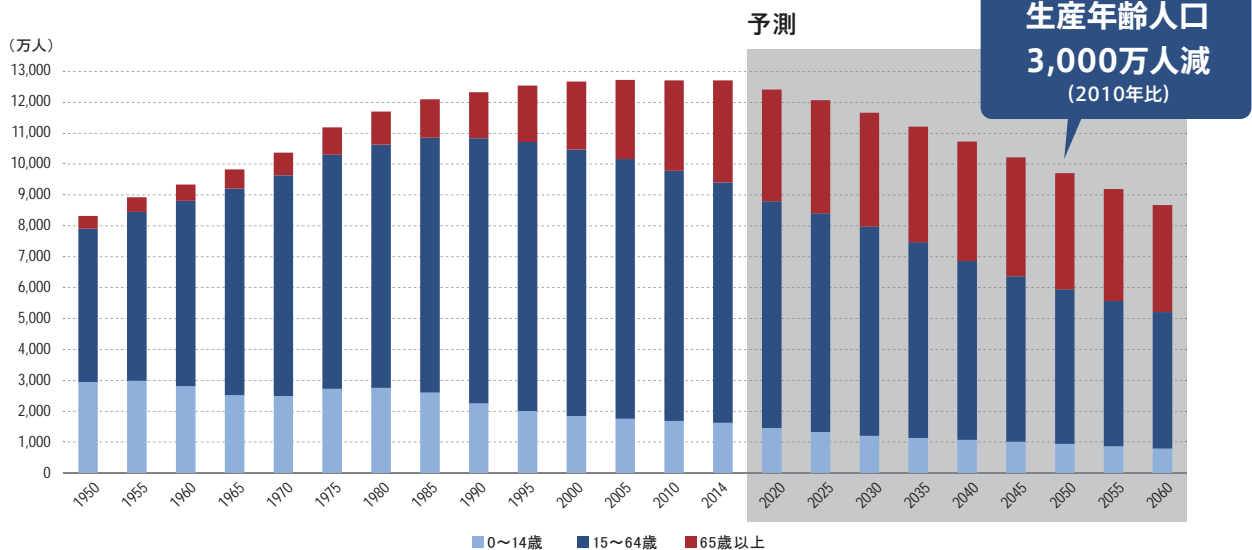
本冊子では、輸送手段としてフェリー・RORO船を活用することによる効果事例の紹介や、中部の港湾に就航しているフェリー・RORO船に関する各種情報を掲載しています。物流の効率化を検討している荷主や運送事業者の皆様におかれましては、是非一度お読みいただき、フェリー・RORO船への理解と関心を深め、実際に利用を検討される際の一助となることを期待しています。

》物流を取り巻く環境

❖ 少子高齢化と労働力不足

日本の総人口はこれまで増加してきましたが、2005年を境に減少局面に突入しています。今後、さらに人口減少は進み、2045年には1億人程度になると予測されています。また、少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上、生産年齢人口は2010年比3,000万人減となる見通しです。

》 我が国の人口推移と将来予測



出典: 国立社会保障・人口問題研究所

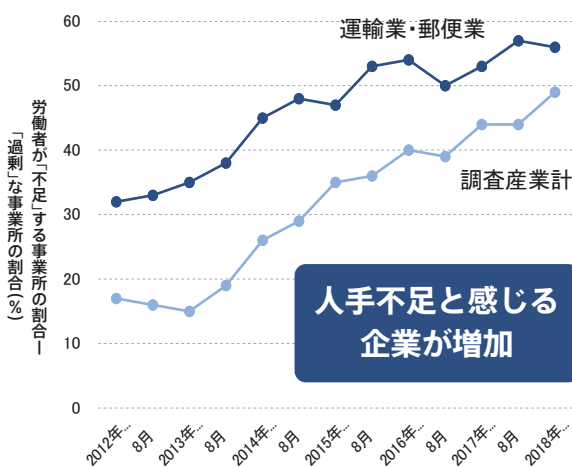
1950年から2014年までの人口推移は、「人口統計資料集2016 年齢(3区分)別人口及び増加率:1884~2010年」

2020年から2050年までの人口予測は、「日本の要推計人口(平成24年1月推計) 総人口、年齢3区分(0~14歳、15~64歳、65歳以上)別人口及び年齢構造係数:出生中位(死亡中位)推計」

❖ 労働力不足の顕在化

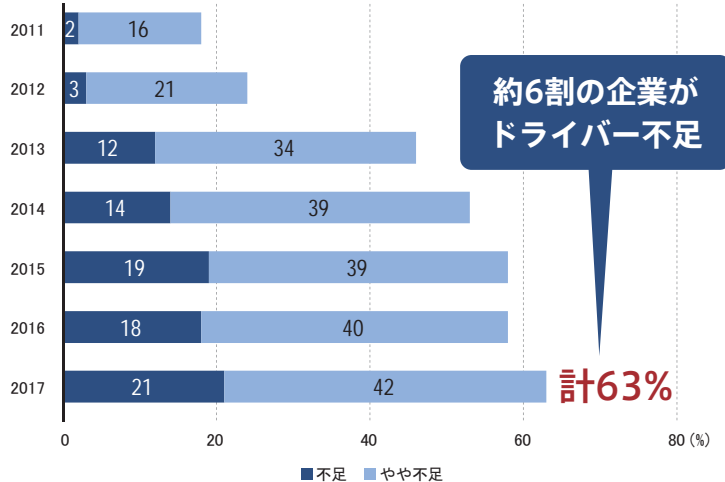
近年、物流分野における労働力不足が顕在化しています。トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向にあり、2017年は63%の企業が「不足」又は「やや不足」と回答しています。

》 常用労働者の過不足状況



出典: 厚生労働省「労働力経済動向調査」

》 トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合



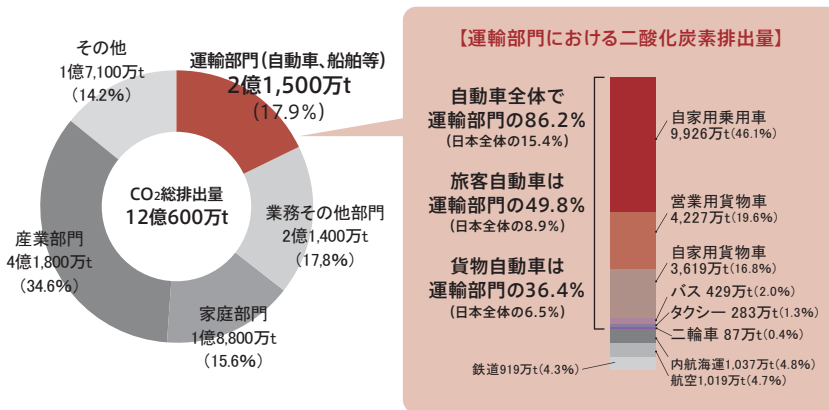
出典: 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

※各年の第2四半期(7月~9月)の数値を掲載

◆運輸部門における二酸化炭素排出量

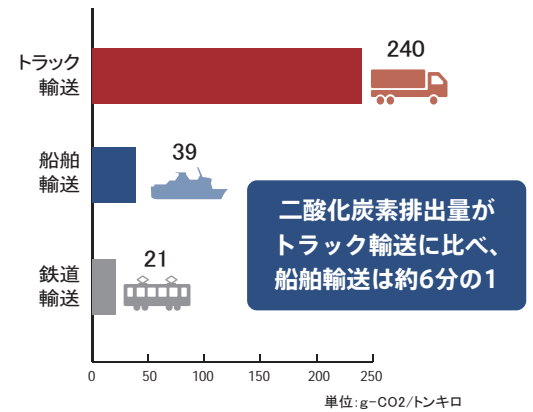
2016年度における日本の二酸化炭素排出量(12億600万トン)のうち、運輸部門からの排出量(2億1,500万トン)は17.9%を占めています。運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を、輸送量の増減に関わらず確実なものとするには、効率のよい輸送を促進することが重要となります。

▶▶ 我が国の各部門における二酸化炭素排出量(2016年度)



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2016年度)確報値」より国土交通省環境政策課作成
 ※ 二輪車は、2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立した項目として「運輸部門」に算定

▶▶ 輸送当たりの二酸化炭素排出量(2016年度)



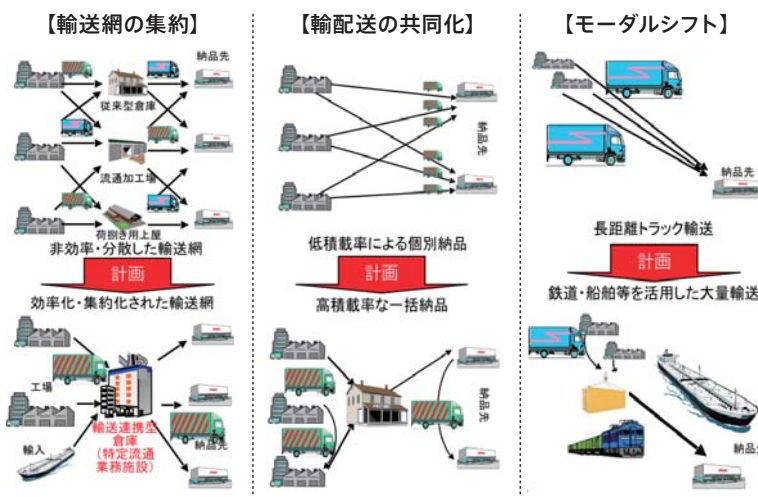
◆競争から共創へと変わる物流の今

昨今の物流分野における労働力不足、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化等を背景として、省力化及び環境負荷低減の推進を目的とした物流総合効率化法が制定されました。本制度は二以上の者が連携した幅広い物流効率化の取組を支援しており、認定された事業は様々な支援措置を受けることができます。

▶▶ 物流総合効率化法の概要

<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国産業の国際競争力の強化 ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応 ・環境負荷の低減 ・流通業務に必要な労働力の確保 	<p>制度の概要</p> <p>二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。</p>
---	--

支援対象となる物流総合効率化事業の例



大臣認定

支援措置

- ① 事業の立ち上げ・実施の促進**
 - ・計画策定経費・運行経費の補助
 - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし
- ② 必要な施設・設備等への支援**
 - ・輸送連携型倉庫への税制特例
 - 法人税: 割増償却10%(5年間)
 - 固定資産税: 課税標準 1/2(5年間)等
 - ・施設の立地規制に関する配慮
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
 - ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)
 - 固定資産税: 課税標準 2/3(5年間)等
- ③ 中小企業者等に対する支援**
 - ・信用保険制度の限度額の拡充
 - ・長期無利子貸付制度 等

》フェリー・RORO船の特徴

❖特徴

フェリーや RORO 船は、貨物を積載したトラックやトレーラー等の車両をそのまま船内へ積み込んで輸送することが可能です。このため、一般の貨物船のようにクレーンなどによる貨物の積み替え作業を必要としないため、陸上と海上の接続をシームレスに行うことができます。

また、トラックによる陸上輸送に比べ、大量輸送が可能で、二酸化炭素(CO₂)の排出量も少ないため地球「環境に優しい輸送機関です。

RORO船とは

roll-on roll-off の略。

構造的にはフェリーと同じ車両を運搬する貨物船ですが、旅客や乗用車は対象としておらず、貨物車両の運搬に特化したものを指します。



❖メリット

フェリー・RORO船の活性化により、荷主、船社、トラック事業者のそれぞれに対してメリットが生じます。加えて、環境負荷の軽減や災害時における利活用など、社会全体に与える効果も大きくなります。

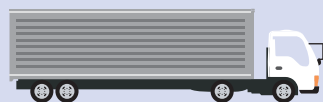
荷主

- 海上輸送への転換による物流コストの低減
- 事故や渋滞等による遅延リスクの解消(定時制の確保)
- 生鮮食品や精密機械などの荷痛みのリスクの軽減



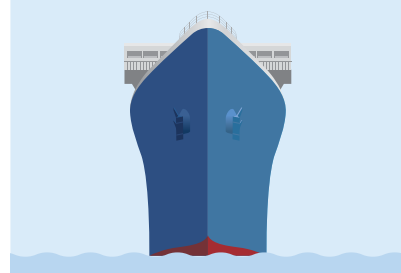
トラック事業者

- フェリー輸送(無人化航走)活用により、ドライバー不足を解消
- 長時間運転の解消によるドライバーの労務管理の改善
- 交通事故のリスク軽減、事業者の信頼性向上



船社

- 船腹に空きのある航路の貨物量の増加による増収



その他、社会全体に与える効果

- CO₂排出量の削減等による環境負荷の軽減
- 大規模災害時において緊急物資を大量輸送することが可能



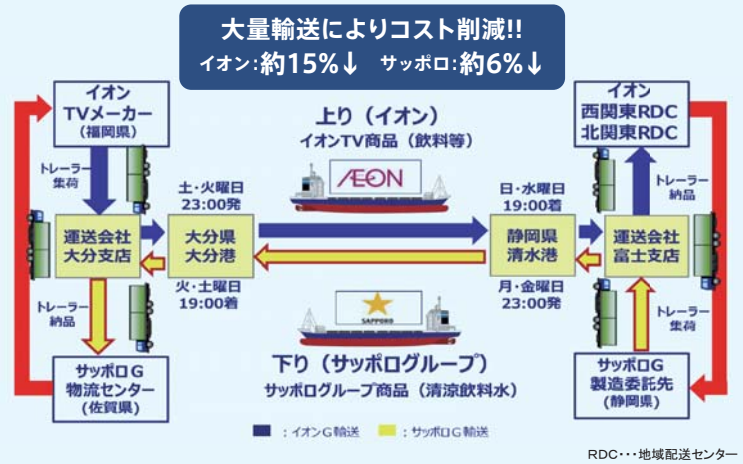
》 モーダルシフトによる効果事例

事例①

共同輸送・コスト削減

トラックによる陸上輸送と比較して大量輸送が可能となります。そのため、港での積み替え作業を必要としない陸上と海上の接続を円滑に実施することによるコストの削減(イオン約15%、サッポロ約6%)につながりました。

事例 イオン・サッポログループ | RORO船を利用した共同運航

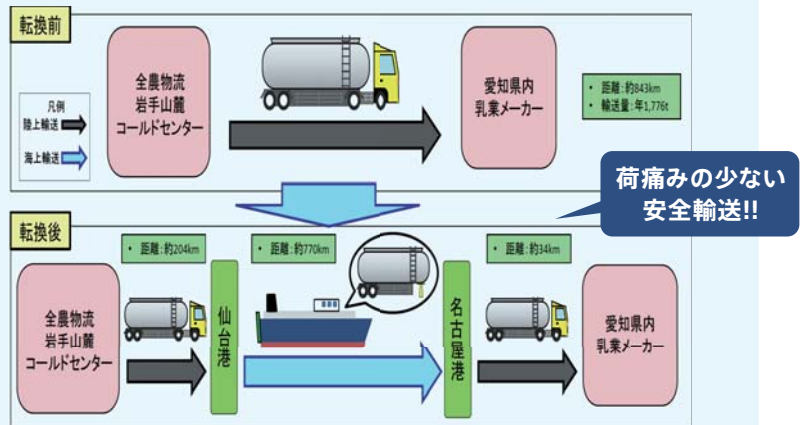


事例②

品質保持

輸送時間は延びても、陸上輸送と比べ揺れや振動が少ないため、荷痛みの少ない安全な輸送が可能になります。また、陸上輸送が短縮されるため、渋滞などの影響を受けにくく、リードタイムの安定化に効果的です。

事例 愛知県内の乳業メーカー | 陸上輸送から海上輸送への転換



事例③

特殊な製品輸送

RORO船は、一般貨物を乗せたトラックやトレーラーが直接船に乗り降りできるため、効率的かつ多種多様な物の輸送に対応しています。また、橋梁部材などの規模の大きな貨物を輸送する場合、特殊車両通行許可取得範囲が少なくすむため、調査に要する時間を短縮できます。

事例 三井造船鉄構エンジニアリング(株) | 橋桁の海上輸送



鋼床版箱桁橋施工の様子

橋桁など大きな貨物の運搬でRORO船を利用した場合、特殊車両通行許可取得範囲が縮小!!

●輸送ルート



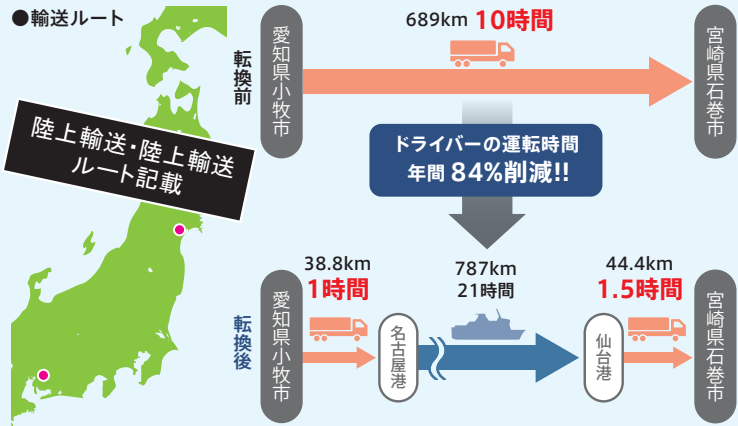
事例④

ドライバー労働環境改善

車両を無人で航送させることでドライバー不足や長時間運転の軽減に寄与します。

愛知県小牧市から宮城県石巻市へのトラックによる住宅部材の輸送をRORO船による海上輸送に転換した場合、ドライバーの運転時間が年間で84%削減されます。

事例 百年住宅(株) | 陸上輸送から海上輸送への転換



事例⑤

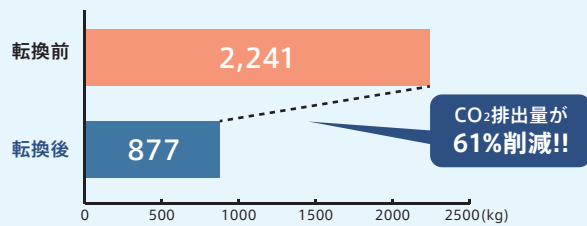
環境負荷低減(CO₂)

トラックなどの陸上輸送から、RORO船といった環境にやさしく大量輸送が可能な輸送モードへ転換することでCO₂の大幅な削減が可能です。

陸上輸送に比べ、海上輸送のCO₂排出量は約1/3に抑制することができます。

事例 □□□□□□ | 陸上輸送から海上輸送への転換

●静岡→北九州への輸送(20トン貨物)によるCO₂排出量



エコシップマークとは?

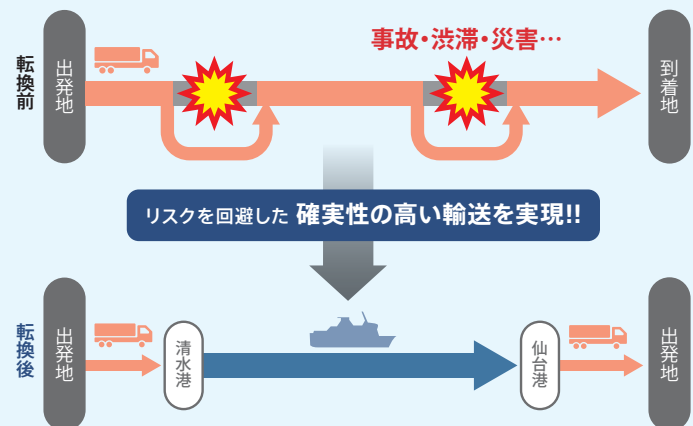
環境対策に貢献する企業へのバックアップを目的に立ち上げられた「エコシップマーク認定制度」。海上輸送を通じて環境対策に貢献している企業の証です。

事例⑥

リスク回避(BCP・渋滞)

海上輸送は、不特定多数の車輛や通行人が往来する中を走行する陸上輸送に比べ、事故発生リスクや渋滞に巻き込まれる確率が低減される安全・安定性に優れた輸送手段です。また、大規模な災害が起きた場合の支援物資等を運ぶ輸送手段として、活躍が期待されています。

事例 キリンビバレッジ(株)・アサヒ飲料(株) | RORO船を利用した共同運航



》中部におけるフェリー・RORO船全体就航図

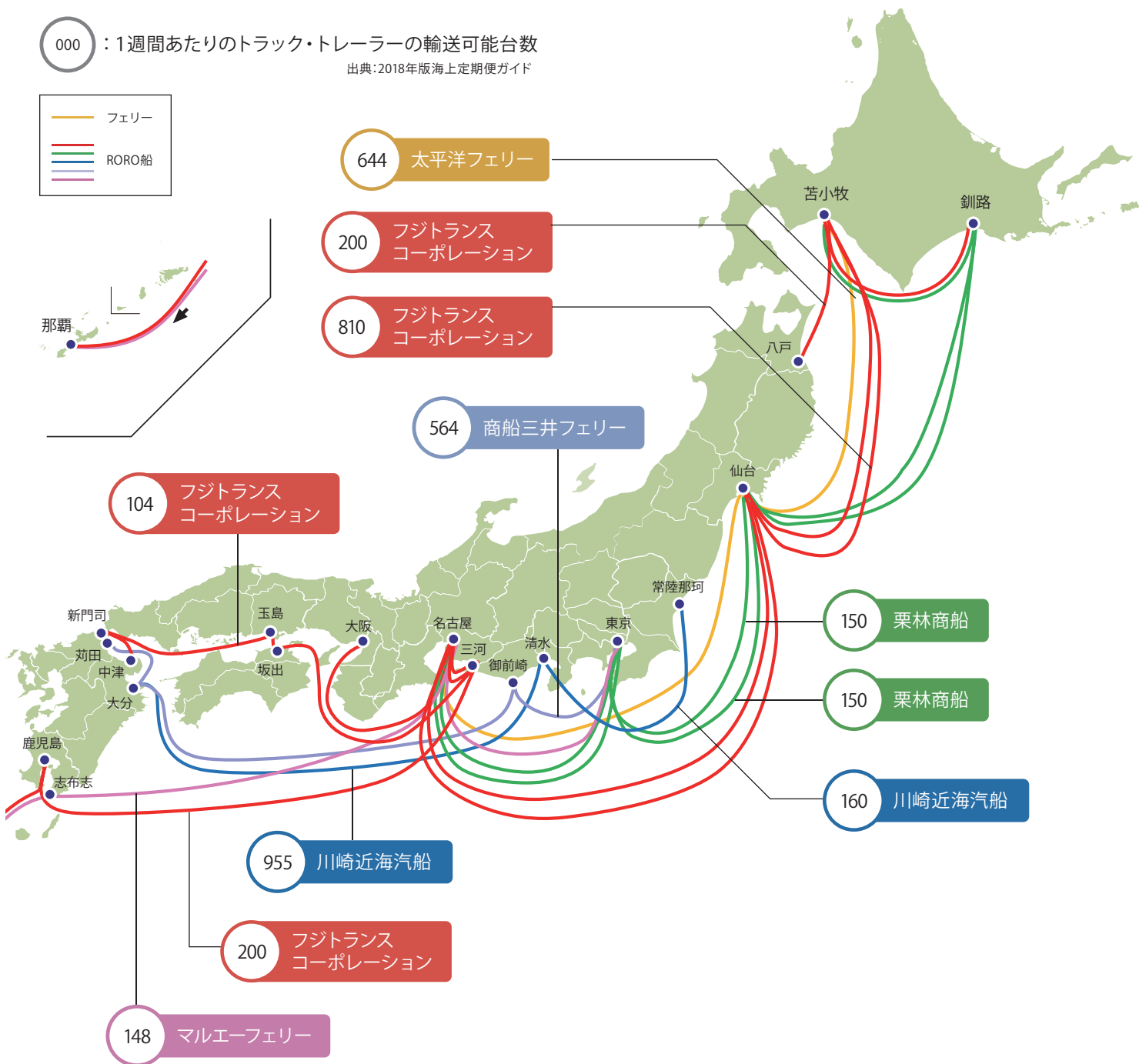
中部地域と国内他地域を結ぶ内航海運は週あたり約26便が運航しています。(フェリー:週3.5便、RORO船:週約22便)(平成30年4月現在)。

これらの船舶の貨物の輸送能力はトラック・トレーラーあわせて、週あたり4,085台/週に相当します。(フェリー:644台/週、RORO船:3,441台/週)。

中部地域と国内他地域を結ぶ フェリー・RORO船の航路図

000 : 1週間あたりのトラック・トレーラーの輸送可能台数

出典:2018年版海上定期便ガイド



中部に寄港する主な フェリー・RORO船 運航会社

運航会社一覧

会社名称	船種	航路	便数	ターミナル	主な船舶の積載可能車両台数
川崎近海汽船	RORO 船	常陸那珂・清水・大分	30便/月 (1便/日)	清水港・袖師第1埠頭・8号岸壁	北王丸 🚛 ¹² 160台 🚗 100台
栗林商船	RORO 船	苫小牧・釧路・仙台・東京・名古屋・大阪	4便/月 (1便/週)	名古屋港・稲永埠頭・W22バース	神加丸 🚛 ¹³ 152台 🚗 267台 ロールペーパー 2,000トン
	RORO 船	苫小牧・仙台・東京・清水・大阪	4便/月 (1便/週)		神明丸 🚛 ¹³ 150台 🚗 20台 ロールペーパー 2,000トン
商船三井フェリー	RORO 船	東京・御前崎・大分・苅田	16便/月 (4便/週)	御前崎港・西埠頭・2号岸壁	みやこ丸 🚛 ¹³ 120台 🚗 40台
太平洋フェリー	フェリー	苫小牧・仙台・名古屋	15便/月	名古屋港・フェリー埠頭・第2バース	いしかり 🚛 ¹² 184台 🚗 47台
フジトランス コーポレーション	RORO 船	苫小牧・八戸・仙台・名古屋	7.5便/月	名古屋港・潮見埠頭	ふがく丸 🚛 ¹³ 100台 🚗 960台
	RORO 船	苫小牧・仙台・名古屋	22.5便/月		清和丸 🚛 ¹³ 150台 🚗 846台
	自動車専用船/ 一般貨物船 (ROROタイプ)	名古屋・豊橋・玉島・坂出・中津・新門司	7.5便/月		きぬうら丸 🚛 ¹³ 52台 🚗 1,476台
	RORO 船	名古屋・豊橋・鹿児島・那覇	7.5便/月		ふじき 🚛 ¹³ 100台 🚗 960台
	□□□□□□ □□□□	仙台・横浜・川崎・名古屋・田原	0便/月	三河港・神野東埠頭・4号	□□□□ 🚛 00台 🚗 00台
	□□□□□□ □□□□	名古屋・田原・広島・松山・新門司	0便/月	三河港・トヨタ自動車棧橋 T-1	□□□□ 🚛 00台 🚗 00台
	□□□□□□ □□□□	横浜・千葉・名古屋・広島・新門司	0便/月	三河港・神野東埠頭・4号	□□□□ 🚛 00台 🚗 00台
	□□□□□□ □□□□	川崎・追浜・名古屋・豊橋・神戸・玉島・広島・苅田	0便/月	三河港・神野東埠頭・4号	□□□□ 🚛 00台 🚗 00台
マルエーフェリー	RORO 船	東京・名古屋・志布志・那覇	12便/月 (3便/週)	名古屋港・金城埠頭・W83、W84バース	琉球エクスプレス3 🚛 ¹³ 148台 🚗 135台

🚛¹² 12mシャーシ 🚗 乗用車
🚛¹³ 13mシャーシ

海上定期便寄港

北海道		青森県	宮城県	東京都	神奈川県			千葉県	茨城県		静岡県		愛知県			大阪府	兵庫県	岡山県	広島県	香川県	愛媛県	大分県		福岡県		鹿児島県		沖縄県	
苫小牧	釧路	八戸	仙台	東京	横浜	川崎	追浜	千葉	那珂	常陸	清水	御前崎	名古屋	豊橋	田原	大阪	神戸	玉島	広島	坂出	松山	大分	中津	苅田	新門司	鹿児島	志布志	那覇	
									●		●											●							
●	●		●	●									●			●													
●			●	●							●					●													
				●								●										●		●					
●			●										●																
●		●	●										●																
●			●										●																
													●	●				●		●			●			●			
													●	●													●		●
			●		●	●							●		●														
					●			●					●						●			●				●			
						●	●						●	●		●	●	●							●				
				●									●															●	●

川崎近海汽船

栗林商船

商船三井フェリー

太平洋フェリー

フジトランス・コーポレーション

マルエーフェリー

川崎近海汽船株式会社

ダイヤ・船舶への搬入締切時間

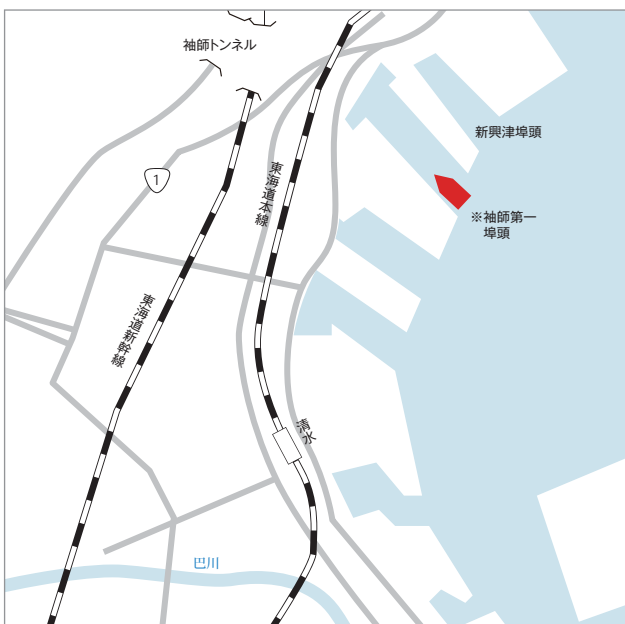
大分・(常陸那珂)行き | 清水港・袖師第一埠頭 | 1便/日

経過	1日目	2日目	1日目
港名	清水	大分	清水
入港	19:00	19:00	19:00
搬入締切	22:30	22:30	22:30
出港	23:00	23:00	23:00

入港から荷おろしにかかる時間(目安) 約●分

埠頭位置図

清水港



大分港



予約・キャンセル
相談窓口(商談)

連絡先

>> 清水事務所 ----- TEL.050-3821-1535 FAX.054-397-0952
 >> 大分事務所 ----- TEL.050-3821-1540 FAX.097-500-6395



<https://www.kawakin.co.jp/>

船舶諸元

船名	北王丸	勇王丸	富王丸	ほっかいどう丸
総トン数	11,492トン	9,3481トン	11,413トン	11,386トン
積載可能車両台数	12mシャーシ 160台・ 乗用車100台	12mシャーシ 108台・ 乗用車 36台	12mシャーシ 163台・ 乗用車 88台	12mシャーシ 160台・ 乗用車100台
積載形態・タイプ	<p>トレーラー</p> <p>建機等で特殊な車両の場合は図面を頂いて、それを基に積載可否を検討いたします。 また、低床車両においても潮位のコンディションと図面を基に計算をして積載可否を 検討いたします。</p> <p>◎単車・商品乗用車・建機…等</p>			
ドライバー定員	00名			
休憩施設(部屋)数	<p>あり(北王丸 12部屋、ほっかいどう丸 12部屋、勇王丸 3部屋)</p> <p>ドライバーの方が十分な休息をとれるよう船内に設備をご用意しております。 ・ドライバーズルーム ・ドライバー浴室 ・談話室</p>			

乗船駐車場・待機場



車両の乗船状況



客室・休憩施設



セールスポイント

大分港までを20時間の航海で運行 主要都市まで3日目配送

当社RORO船は清水と大分を20時間の航海で
運航しております。

上記に記載した両港から主要都市まで3日目配
送が可能です。

ドライバーの休憩時間も確保でき、シャーシの
回転効率の高い輸送手段となっております。



栗林商船株式会社

ダイヤ・船舶への搬入締切時間

①大阪・東京・仙台・釧路・苫小牧行き | 名古屋港・稲永埠頭・W22バース | 1便/週

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	1日目
港名	名古屋	仙台	苫小牧	釧路	仙台	東京	大阪	名古屋
入港	08:00	16:30	13:00	06:30	11:30	07:30	10:00	08:00
搬入締切	13:30	17:00	16:00	14:00	12:00	10:30	15:00	13:30
出港	15:30	19:00	18:00	16:00	14:00	12:30	17:00	15:30

②苫小牧・仙台・東京・大阪行き | 袖師第一埠頭・W22バース | 1便/週

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	7日目	1日目	
港名	清水	大阪	清水	東京	仙台	苫小牧	東京	清水
入港	08:00	08:00	08:00	19:00	16:00	13:00	08:00	08:00
搬入締切	15:00	13:00	10:00	22:30	16:30	18:00	14:00	15:00
出港	17:00	15:00	12:00	24:30	18:30	20:00	16:00	17:00

入港から荷おろしにかかる時間(目安) 約●分

埠頭位置図

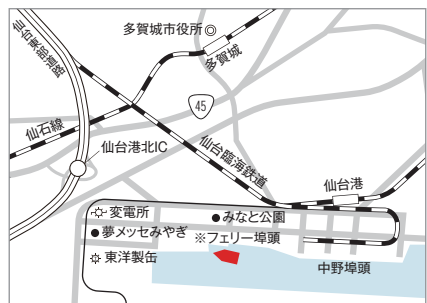
苫小牧港



釧路港



仙台港



東京港



名古屋港



清水港



大阪港





船舶諸元

船名	神加丸	神明丸	神北丸	神泉丸	神川丸
総トン数	16,726トン	13,091トン	12,430トン	13,089トン	13,018トン
積載可能車両台数	13mシャーシ152台・ 乗用車267台・ ロールペーパー2,000トン	13mシャーシ150台・ 乗用車20台・ ロールペーパー2,000トン	13mシャーシ150台・ 乗用車260台・ ロールペーパー2,000トン	13mシャーシ150台・ 乗用車270台・ ロールペーパー1,620トン	13mシャーシ150台・ 乗用車260台・ ロールペーパー2,000トン
積載形態・タイプ	 13mアルミウィング トレーラー  13m平トレーラー  13m底床平トレーラー	 13mアコーディオン式トレーラー  13m低床アコーディオン式 重量物積載トレーラー	 13mリーファ トレーラー		
ドライバー定員	8名 釧路～仙台航路では冷凍魚の輸送や大阪～東京では重量物等を載せた特殊シャーシのドライバーが利用する実績があります。				
休憩施設(部屋)数	あり(4人部屋、もしくは2人部屋) ※運航船による違いがあります。				

乗船駐車場・待機場



車両の乗船状況



客室・休憩施設



**グループ全体で3,000台以上のトレーラーを保有し、
国内最大規模の海陸複合一貫輸送を実現しています。**

セールスポイント

お客様の貨物をトレーラーで集荷し、海上輸送を利用して指定の配送先まで運ぶ海陸複合一貫輸送。グループ全体で保有する3,000台以上のトレーラー、充実した航路網、全国各地の物流拠点を活かし、お客様の貨物を確実に輸送する充実したサービスを展開しています。各港での港湾荷役もグループ各社で対応しています。



商船三井フェリー株式会社

ダイヤ・船舶への搬入締切時間

東京・苅田・大分・行き | 御前崎港・□□□□□□ | 4便/週

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	1日目
港名	御前崎	苅田	大分	東京	御前崎
入港	03:00	03:30	14:00	16:30	06:00
搬入締切	04:30	09:30	16:00	22:30	07:30
出港	05:00	10:00	16:30	23:00	08:00

入港から荷おろしにかかる時間(目安) 約●分

埠頭位置図

東京港



御前崎港



大分港



苅田港





船舶諸元

船名	みやこ丸	むさし丸
総トン数	8,015トン	13,927トン
積載可能車両台数	13mシャーシ 120台・乗用車 40台	13mシャーシ 160台・乗用車 120台
積載形態・タイプ	<ul style="list-style-type: none"> アルミウイングトレーラー 幌ウイングトレーラー 平床煽り付トレーラー ...等 	<p>海陸複合一貫輸送システム</p> <p>海陸複合一貫輸送のご提供に際しては、グループの(株)ブルーシーネットワーク(以下BSN)がハードウェアのご提供を行わせて頂きます。BSNでは、豊富な輸送機材を保有し、関東~北海道、関東~九州・中国エリアで自社車輛による海陸複合一貫輸送を行なっております。</p> <p>©(株)ブルーシーネットワーク保有機材(商船三井フェリー100%出資)</p>
ドライバー定員	みやこ丸 12名、むさし丸 8名	
休憩施設(部屋)数	あり(みやこ丸 4部屋、むさし丸 3部屋)	

乗船駐車場・待機場



車両の乗船状況



客室・休憩施設



静岡・首都圏と九州の一大生産拠点である北九州エリアを 至近に控えた苅田港を結ぶ航路

セールスポイント

御前崎港から週4便運航しており、九州へ最短で3日目の朝一に配達可能です。
大分港にも寄港するため、南九州への利便性も高くなっています。



太平洋フェリー株式会社

ダイヤ・船舶への搬入締切時間

苦小牧・仙台行き | 名古屋港・□□□□□□ | 15便/月

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	1日目
港名	名古屋	仙台	苦小牧	仙台	名古屋
入港	10:30	16:40	11:00	10:00	10:30
搬入締切	17:30	17:10	17:30	11:20	17:30
出港	19:00	19:40	19:00	12:50	19:00

入港から荷おろしにかかる時間(目安) 約●分

埠頭位置図

苦小牧港



仙台港



名古屋港



予約・キャンセル
相談窓口(商談)

連絡先

≫ 予約・キャンセル TEL.052-398-1023
≫ 商談・お見積もり等 TEL.052-398-3955



<http://www.taiheiyo-ferry.co.jp/>

船舶諸元

船名	いしかり	きそ	きたかみ
総トン数	15,762トン	15,795トン	13,937トン
積載可能車両数	12mシャーシ 184台・ 乗用車 47台	12mシャーシ 183台・ 乗用車 47台	12mシャーシ 165台・ 乗用車 147台
積載形態・タイプ	13mアルミウイング車 13m冷凍バン車	13mアオリ付平車 13mアオリ付平車(一部低床)	
ドライバー定員	いしかり 60名、きそ 60名、きたかみ 60名		
休憩施設(ベット)数	あり(いしかり 1段ベット60席、きそ 1段ベット60席、きたかみ 2段ベット60席) 専用ドライバーズルームと充実の船内施設で快適空間! ・プライベート空間を確保した共有スペースのドライバーズルーム (各ベットにBSデジタル放送受信テレビ・コンセント設備あり) ・ドライバーズ専用サロン(テレビ、製氷機、自動販売機等の設備あり) ・トラックドライバー専用浴場 ・トラックドライバー専用食事割引券 ・レストランや展望大浴場、売店等、各種設備をご用意 <small>※ご利用船舶によって各種設備・割引・ご提供内容が異なります。</small>		

乗船駐車場・待機場



車両の乗船状況



客室・休憩施設



国内最大級のフェリーで名古屋・仙台・苫小牧を結び 暮らしと産業を支え、地域経済の生命線を担います

セールスポイント

海上輸送は、安全・確実な手段であり、省エネルギー・低コスト、低CO2排出など環境に優しい輸送手段です。

太平洋フェリーの海上輸送は、問題となっている海洋・地球環境保全に大きく貢献しています。



株式会社フジトランスコーポレーション 1/2

ダイヤ・船舶への搬入締切時間

① 仙台・苫小牧行き | 名古屋港・潮見埠頭 | 22.5便/月

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	1日目
港名	名古屋	仙台	苫小牧	仙台	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

② 仙台・苫小牧・八戸行き | 名古屋港・潮見埠頭 | 7.5便/月

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	1日目
港名	名古屋	仙台	苫小牧	八戸	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

③ 千葉・川崎・仙台・田原行き | □□□□□□ | ●便/□

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	5日目
港名	名古屋	千葉	川崎	仙台	田原	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

④ 広島・新門司・田原・横浜・川崎・仙台行き | □□□□□□ | ●便/□

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	8日目	1日目	
港名	名古屋	広島	新門司	田原	名古屋	横浜	川崎	仙台	横浜	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

⑤ 豊橋・坂出・玉島・新門司・中津・千葉・横浜行き | □□□□□□ | ●便/□

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	4日目	4日目	4日目	4日目	4日目	4日目	4日目	1日目
港名	名古屋	豊橋	坂出	玉島	名古屋	新門司	中津	玉島	名古屋	千葉	横浜	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

⑥ 豊橋・松山・広島・新門司・田原行き | □□□□□□ | ●便/□

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	4日目	4日目	1日目
港名	名古屋	豊橋	松山	広島	新門司	田原	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

⑦ 鹿児島・沖縄・豊橋行き | □□□□□□ | ●便/□

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	4日目
港名	名古屋	鹿児島	沖縄	豊橋	名古屋
入港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00

入港から荷おろしにかかる時間(目安) 約●分

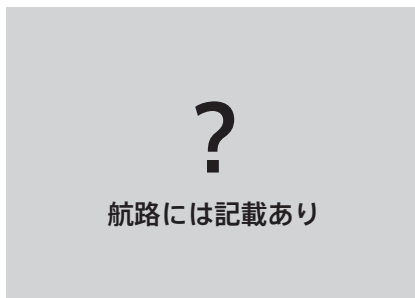


埠頭位置図 1/2

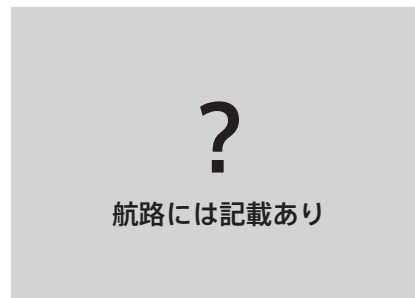
苫小牧港



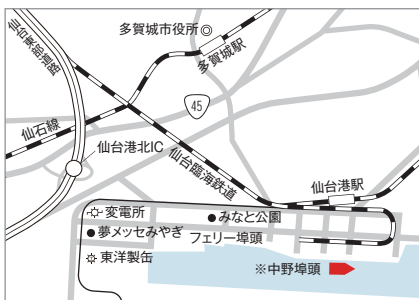
釧路港



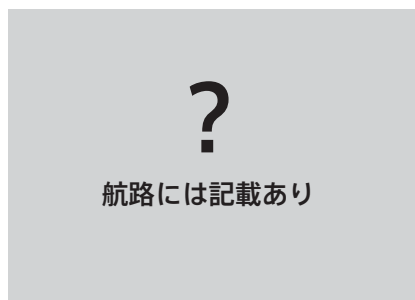
八戸港



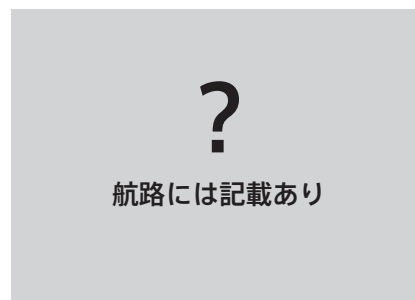
仙台港



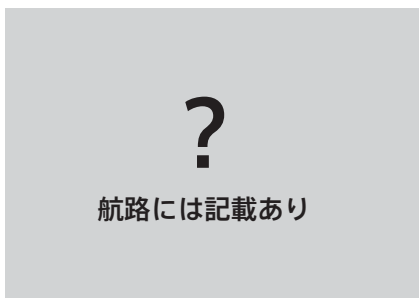
東京港



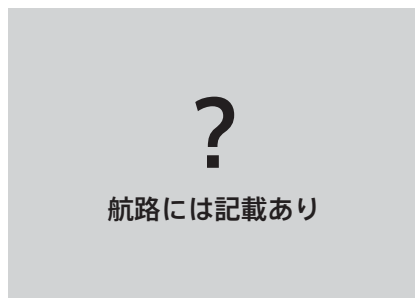
横浜港



川崎港



追浜港



千葉港



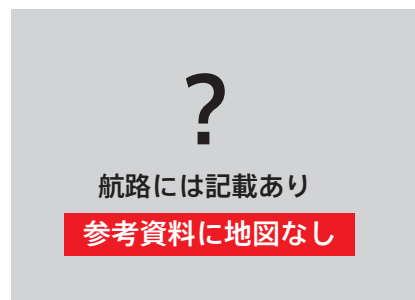
名古屋港



豊橋港



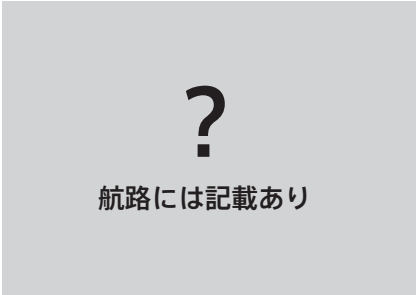
田原港



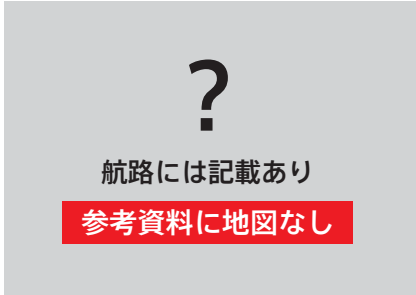
株式会社フジトランスコーポレーション 2/2

埠頭位置図 2/2

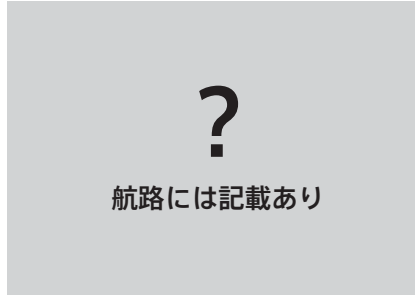
神戸港



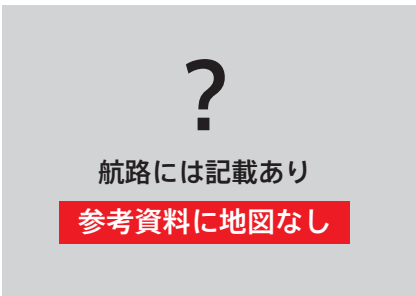
玉島港



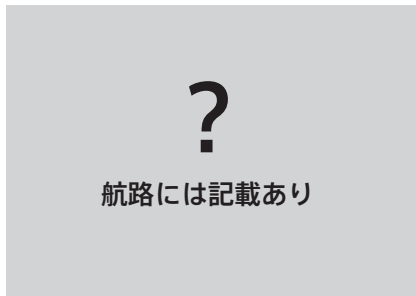
広島港



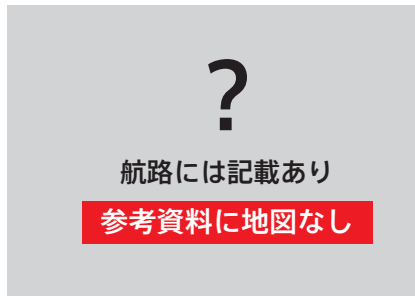
坂出港



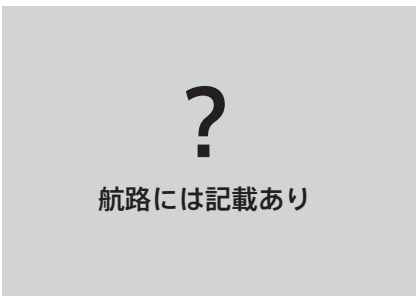
松山港



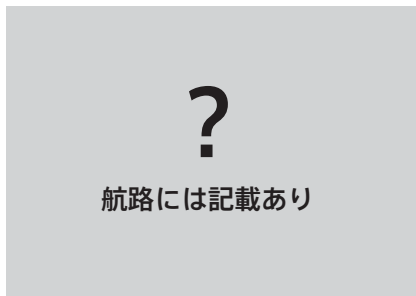
中津港



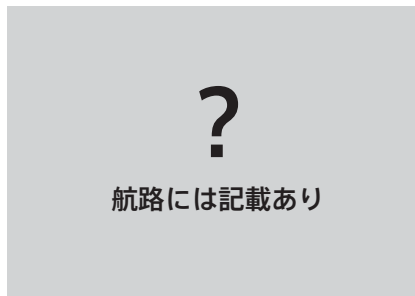
苅田港



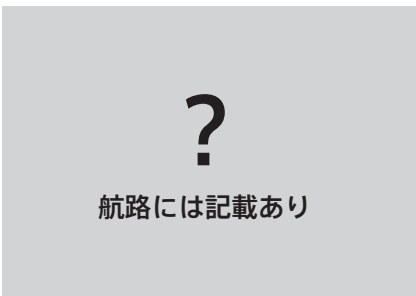
新門司港



鹿児島港



那覇港



船舶諸元

船名	ふがく丸	清和丸	蓉翔丸	あつた丸	きぬうら丸	ふじき	いずみ丸
総トン数	11,573トン	15,781トン	14,790トン	16,053トン	12,691トン	11,573トン	4,439トン
積載可能 車両台数	13mシャーシ100台・ 乗用車960台	13mシャーシ150台・ 乗用車846台	13mシャーシ150台・ 乗用車688台	13mシャーシ150台・ 乗用車927台	13mシャーシ52台・ 乗用車1,476台	13mシャーシ100台・ 乗用車960台	乗用車750台
積載形態・ タイプ	平アオリ低床 トレーラー	アルミウイング トレーラー	冷凍VAN トレーラー	アコーディオン幌 トレーラー	重トレーラー (段付き)	超低床重 トレーラー	荷台伸縮 トレーラー
ドライバー 定員	なし						
休憩施設 (部屋)数	なし						

乗船駐車場・待機場



車両の乗船状況



いつでも、何でも、どこへでも

名古屋港を拠点とし、北は北海道から南は沖縄まで、日本全国約20ヶ所に支店出張所を設けています。また、自社船・定期傭船合わせて7隻の内航船が、自動車を始め各種荷物の海上輸送を行っています。更に、港からお客様を結ぶ陸上輸送についても、関連会社と共に各トレーラーやシャーシを用い、そのネットワークは全国に広がっています。この国内ネットワークを駆動して、充実した国内物流サービスを提供できる、それが私たちのサービスです。

セールスポイント



マルエーフェリー株式会社

苦小牧・仙台行き | 名古屋港・□□□□□□ | 15便/月

経過	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目
港名	名古屋	志布志	那覇	志布志	東京
入港	08:00	08:00	08:00	08:00	09:00
搬入締切	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
出港	11:00	11:00	12:00	09:00	18:00

入港から荷おろしにかかる時間(目安) 約●分

埠頭位置図

東京港



名古屋港



志布志港



那覇港



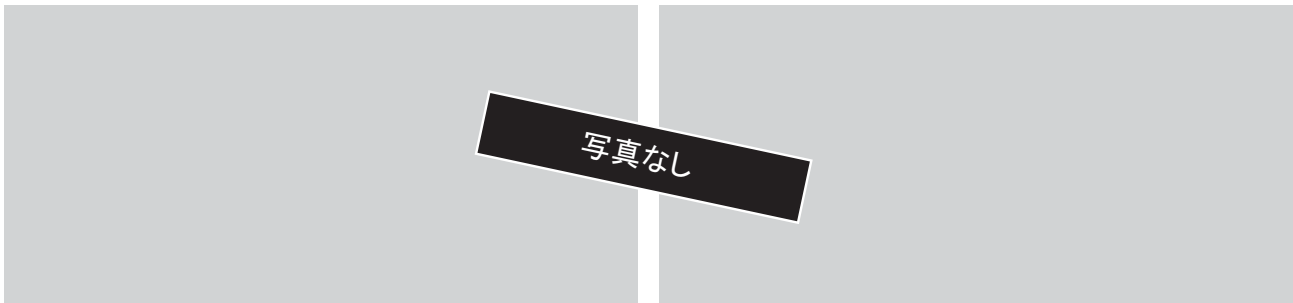


船舶諸元

船名	琉球エクスプレス3	琉球エクスプレス5
総トン数	10034トン	10034トン
積載可能車両台数	13mシャーシ 148台・乗用車 135台	13mシャーシ 148台・乗用車 144台
積載形態・タイプ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>12mウイングトレーラー</p> <p>12セミトレーラー</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>40Fコンテナ台車</p> <p>40Fリーファ(冷凍)</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>12Fリーファ(冷凍)</p> <p>20Fリーファ(冷凍)</p> </div> </div> <p>◎10Fドライ、12Fドライ、20Fドライ、20Fハーフ4柱、20Fフル4柱、20ハーフ3壁、10Fハーフ、スカシコンテナ</p>	
ドライバー定員	一名	
休憩施設(部屋)数	-	

乗船駐車場・待機場

車両の乗船状況



生活用品から産業資材まで。 沖縄とのライフライン、東京・阪神への輸送も提供します。

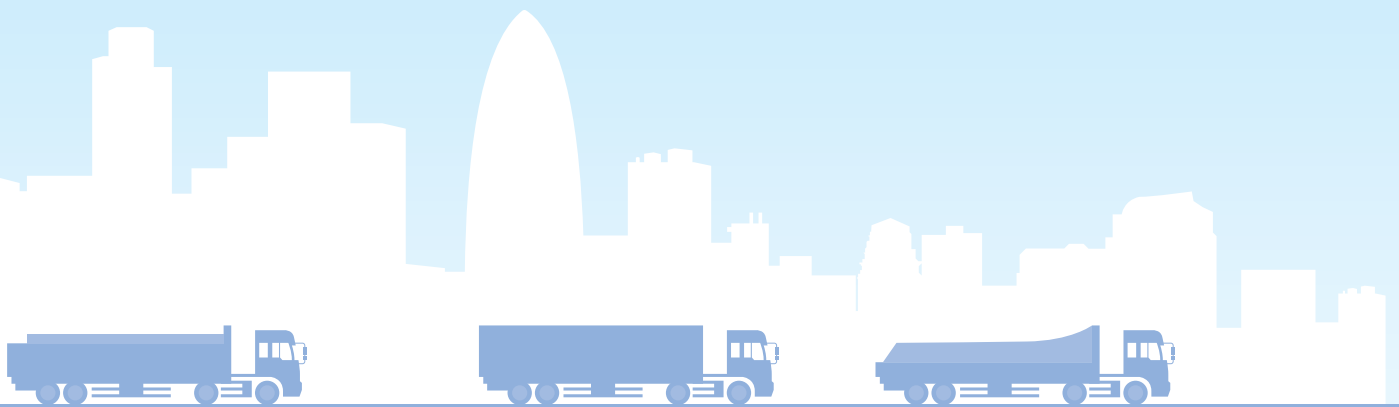
セールスポイント

大量に必要とされるセメントなどといった産業資源には、安全性が不可欠です。コンテナ化した積荷は損傷や荷崩れを防ぎ、セーフティな輸送を実現します。また、鮮度が勝負の生鮮食品には、迅速さが要求されるため、スピーディーかつ充実したチームワークで望みます。

シャーシやリーファコンテナ等を保有し、荷物の種類や量に合わせた輸送手段を提供しています。



MODAL



中部におけるフェリー・RORO船を活用した物流効率化推進協議会

【共同事務局】

国土交通省 中部地方整備局 港湾空港部 クルーズ振興・港湾物流企画室 TEL:052-0000-0000

国土交通省 中部運輸局 交通政策部 環境・物流課 TEL:052-0000-0000