

SEA & RAIL サービスについて

平成19年9月12日

1. 国際物流の取り組みの現状

(1) コンセプト

「エアーより安く、船よりは早い」

(2) 商品特性

中国を中心とした東アジア圏と日本を結ぶ最短の動線を考慮し、福岡(タ)駅、北九州(タ)駅を拠点としたサービス。

時間に正確な鉄道と高速船を組み合わせ、“小ロット”に対応するJRコンテナ(12フィート)の活用により、“多頻度”、“少量”、“定時性”の高い国際版SCM(サプライチェーンマネジメント)に対応可能なこと。

輸出入貨物に使用される20フィート、40フィートコンテナと比較して、JRコンテナはバニング、デバニングが不要であり、リードタイムが大幅に短縮されるため、ドアツードアサービスで優位性があること。

コンテナ船への直接積卸しを可能とするため、「フラットラック」(JRコンテナ3個を積載可能)を開発したこと。

2. 今後の課題

- (1) JRコンテナはISO仕様でないため、特別な通関手続きを要し、コストアップや商機を逸する原因となるケースがあること。
- (2) 輸送量の飛躍的拡大を図るためには、中国・韓国側のフォワーダとの連携強化が不可欠であること。
- (3) 輸入は40フィートコンテナが主流となっており、国内鉄道輸送の利用区間が著しく限定されること。
- (4) これまでの「SEA & RAIL サービス」から一歩進めて、「RAIL & SEA & RAIL サービス」(COSCO、韓国鉄道公社)の商品開発を図ること。
- (5) 国際的な地球環境問題の高まりの中で、鉄道貨物輸送の果たす役割は大きく、国が推進する「アジア・ゲートウェイ構想」(東アジアとの高速国際一貫輸送の展開)にも貢献していくこと。

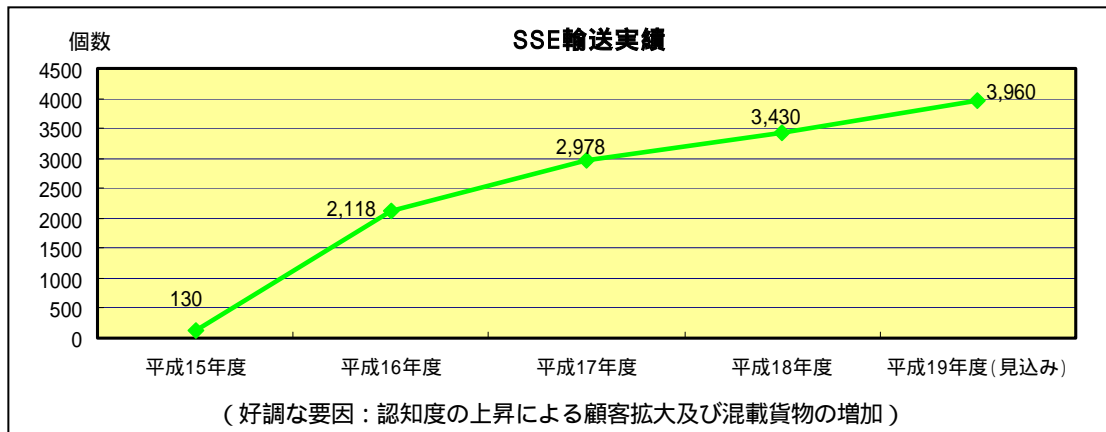
SEA & RAIL 輸送実績

【対中国】

(12ft/個)

| 駅 | 船社 | H15年度 | H16年度 | H17年度 | H18年度 | H19年度 |
|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 福岡夕 | S S E | 130 | 2,118 | 2,978 | 3,430 | 3,960 |
| 下関 | リニアフェリー | 36 | 148 | 224 | 132 | 140 |
| 北九州夕 | 天敬海運 | | 48 | 86 | 48 | 90 |
| 神戸夕 | T S E | | | | 178 | 180 |
| 安治川口 | COSCO | | | | 6 | 555 |

(注) 平成19年度は見込み



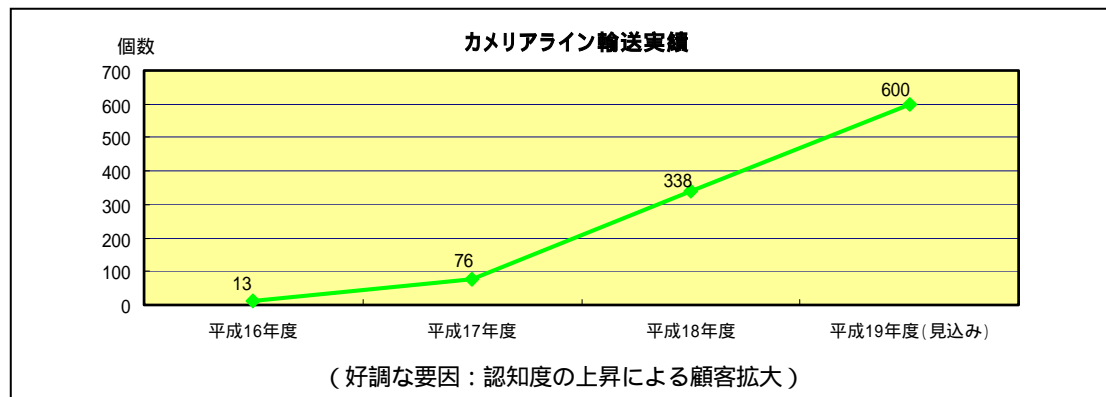
(輸出) 精密機器、金属部品、混載 (輸入) 電機・電子製品、機械部品、混載

【対韓国】

(12ft/個)

| 駅 | 船社 | H15年度 | H16年度 | H17年度 | H18年度 | H19年度 |
|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 下関 | 長錦商船 | 212 | 462 | 400 | 300 | 315 |
| 福岡夕 | カメラア | | 13 | 76 | 338 | 600 |

(注) 平成19年度は見込み



(輸出) 精密機器、金属部品 (輸入) 電機・電子製品、機械部品

～日中間・日韓間の国際複合一貫輸送サービス～



小ロット
内容積 約10㎡
積載荷重 5トン

SEA&RAIL
の特性

- 定時性
- 高速性
- フリクエンス

12ftコンテナによるSEA&RAIL輸送サービス



チャイナエクスプレス
天津～神戸 (週1便)
日本通運

長錦商船 (SINOKOR)
馬山～下関 (週6便)
下関海陸運送

カメラライン
釜山～博多 (週6便)
日本通運

関釜フェリー
釜山～下関 (週6便)
日本通運



オリエントフェリー
青島～下関 (週3便)
日本通運

天敬海運 (CK-LINE)
上海～門司 (週1便)
濃飛倉庫運輸



上海スーパーエクスプレス
上海～博多 (週2便)
日本通運

COSCO
上海～大阪 (週2便)
COSCON JAPAN EXPRESS

コンテナ船航路 ———— (Blue line)
フェリー・RORO船航路 ———— (Red line)