



井本商運株式会社

住所：〒650-0035 神戸市中央区浪花町 59 番地
神戸朝日ビルディング 22 階
電話：078-322-1600

プレスリリース カテゴリー: [国家戦略特区]

2013 年 9 月 9 日発信

報道関係者各位

国家戦略特区への提案提出について

ISO 規格海上コンテナによる、次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」構築プロジェクト

井本商運株式会社は、9 月 4 日に国家戦略特区への提案書を内閣官房に提出しました。我が国の物流には、「低コスト化」「省エネ化」「多ルート化」に資する、明確なイノベーションが求められています。今回の提案は、今やグローバル経済の流通における世界標準となった ISO 規格海上コンテナを輸出入のみならず国内流通にも投入し、ISO 規格海上コンテナによる国内海上輸送の標準化を推進するものです。日本全国に大型で燃費性能に優れた内航コンテナ船による「国内海上コンテナ輸送網」を構築し、我が国物流における以下3つの政策課題を複眼的に解決します。また、全経路を陸送する場合と比較し、貨物の種類と航路によって国内輸送コストの最大 3 割削減、エネルギー使用量（≒CO2）の最大 5 割削減を目指します。

- ① フィーダー貨物： 輸出入コンテナ貨物の地方港から国際コンテナ戦略港湾への「集荷」
- ② 国内動脈貨物： 国内製品・原材料輸送の陸運から海運へのモーダルシフト
- ③ 国内静脈貨物： 廃棄物・再生資源等の海運による静脈物流システムの構築

本プロジェクトは、国土交通省が掲げる国際コンテナ戦略港湾政策に合致するものであり、また、地方経済・地方港湾の活性化を促すものです。この為、プロジェクトに賛同頂ける港湾管理者を募集し、協力してプロジェクトを推進していきたいと考えております。

本プロジェクトの推進における最大の障害は、ISO 規格コンテナトレーラにおける道路法・道路運送車両法上の二重基準です。これは、ISO 規格海上コンテナ用トレーラ車両の技術基準と通行許可の許認可基準が輸出入を目的とした場合と国内流通を目的とした場合に分かれて規制されているもので、例えば 40FT コンテナの場合、国内流通目的の海上コンテナは 25%の減トンを実施する必要があります。また、同一車両・同一経路・同一貨物であっても、国内流通目的の海上コンテナは先導車の随行や夜間限定の走行を求められるケースが数多く発生し、実質的な参入障壁となっています。井本商運株式会社は、これが我が国において ISO 規格海上コンテナの流通が阻害されている最大の要因と捉えており、道路負荷を軽減する措置と合わせて、特区制度による当該規制（輸送目的別規制）の改正を提案しました。

<添付資料>

- ・国家戦略特区提案書
- 井本商運株式会社/ISO 規格海上コンテナによる、次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」構築プロジェクト
- 「ISO 規格海上コンテナ特区（バーチャル特区）」<概要>

<会社概要>

資本金：95 百万円
事業内容：内航海運業
設立：1973 年（昭和 48 年）
本社：神戸市
社長：井本隆之
売上：74 億円（2012 年度）

<本件に関するお問い合わせは、営業部 葛西（くずにし）までお願いします。>
TEL：078-322-1618 FAX：078-322-1625 E-mail：kuzunishi@imotoline.co.jp



井本商運株式会社／ISO規格海上コンテナによる、次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」構築プロジェクト 「ISO規格海上コンテナ特区(バーチャル特区)」 <概要>

項目	内容
提案のニーズや背景	<ul style="list-style-type: none"> 我が国物流の「低コスト化」「省エネ化」「多ルート化」に資する、明確なイノベーションが求められている。また、我が国のコンテナ物流は「規格の分断」という構造的課題を抱えており、国際コンテナ戦略港湾の強化には本質的な対応が必要である。
プロジェクトの内容	<ul style="list-style-type: none"> ISO規格海上コンテナによる次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」を構築し、以下3種類の政策課題を複眼的に解決する。 <ol style="list-style-type: none"> ①輸出入コンテナ貨物の地方港から国際コンテナ戦略港湾への「集荷」 ②国内製品・原材料輸送の陸運から海運へのモーダルシフト ③廃棄物・再生資源等の海運による静脈物流システムの構築 陸送との比較で、貨物の種類と航路によって国内輸送のコストを最大3割削減、エネルギー使用量(≒CO2)を最大5割削減する。
プロジェクトの実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 井本商運株式会社(内航海運事業者)が実施する。また、本プロジェクトに協力頂ける地方自治体(港湾管理者)を募る。
規制改革の内容	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ埠頭を有する全国の港湾を「ISO規格海上コンテナ特区(バーチャル特区)」に設定。当該港湾を発着する国内海上輸送を目的とするISO規格海上コンテナについては、道路法(特殊車両通行許可制度)と道路運送車両法(保安基準緩和制度)において、輸出入を目的とする許認可を取得したコンテナトレーラに、同条件で積載できるよう措置する。 「ISO規格海上コンテナ特区(バーチャル特区)」の設定に当たっては、道路に与える負荷を最小限に留める為、対象となるコンテナを内航船によるモーダルシフトを目的としたコンテナに限定し、陸送距離を短縮する負荷低減策を講じる。また、本プロジェクトの10年後の輸送量は概ね50万TEU(600万トン)／年ほどと見込まれる。これは、2012年度における我が国の年間輸出入コンテナ数1752万TEUに対して3%以下の物量であり、道路に対しても過大な負荷とはならないものである。
日本経済再生への効果	<ul style="list-style-type: none"> 「日本産業再興プラン5立地競争力の更なる強化」、KPI「世界銀行のビジネス環境ランキングで先進国3位以内」の実現に寄与する。



[特許第4933487号「低燃費型輸送船」を応用した内航コンテナ船]