

Maritime Daily News

マリタイム
デーリーニュース

No.17572

2025年
(令和7年)

4月17日(木)

P2

CRUの促進に新たな一手

エスコット、空コン返却を最適化

QRコードで回送先を選択可能に

コンテナラウンドユース (CRU) などを推進するNPO法人「エスコット」が空コンテナの返却を最適化するプロジェクトの本格始動に向けて準備を進めている。通常、トラックドライバーがデバン後の空コンを返却する際、EIR(機器受け渡し証)に記載されている返却先まで回送する必要があるが、EIRに返却先の代わりにQRコードを記載。ドライバーはスマホでQRコードを読み取り、専用ページで記載されている好きな場所に空コンを返却できるようにする仕組みとなっている。返却先の自由度を高めることで、空コン回送にかかる距離・時間の削減など物流の「2024年問題」にも貢献していく。さらに内陸デポへの返却も促し、CRUのさらなる促進にもつなげていきたい考えだ。



P3

港湾春闘・中央団交

交渉不調、20日・27日のスト確定

26日解除、GW除外も5月11日スト通告

P4

浜田港、国際コンテナ貨物量が過去最多

24年度は2割増、補助金給付も奏功

P5 中国貨物のTR輸送に最大150万円
敦賀港、25年度の助成金概要を公表

P5 東北・北海道「THS2」を3ループに分割
長錦商船と興亜LINEが航路改編

P6 LA港湾局長「対中関税は米経済に問題」
貨物の4割超、「コストは消費者へ転嫁」

P6 米が中国船に入港料導入なら海運打撃
すでに船舶再配置に着手、NW大幅再編も

P7 日新、丸山運送とパートナー連携
デジタルFWサービスを活用

P7 独HHLA、コンテナ船に陸上から電力供給
再生可能エネをMSCに船舶に

P7 ワンハイ、1Q売上高が34%増
14カ月連続でプラス

P7 香港、1Qコンテナが2.2%増
3月は2カ月連続プラス

P8 国交省、新たに導入事例8社を公開
サイバーポートの港湾物流分野

P8 23日から物流拠点機能強化補助の公募
国交省、非常用電源設備導入を支援

P8 SG佐川ベトナムが低温混載輸送を開始
名糖運輸と連携、コールドチェーン拡大

電子版のお知らせ

購読料に月額1,100円(税込み)を加算することでPC・スマホから紙面を閲覧、印刷できます。
登録はお電話(03-3865-2828)かメール(info@maritime.co.jp)で受け付けております。

※1契約につき、1IDの発行になります

CRUの促進に新たな一手

エスコット、空コン返却を最適化

QRコードで回送先を選択可能に

コンテナラウンドユース (CRU)などを推進するNPO法人「エスコット」が空コンテナの返却を最適化するプロジェクトの本格始動に向けて準備を進めている。通常、トラックドライバーがデバン後の空コンを返却する際、EIR(機器受け渡し証)に記載されている返却先まで回送する必要があるが、EIRに返却先の代わりにQRコードを記載。ドライバーはスマホでQRコードを読み取り、専用ページに記載されている好きな場所に空コンを返却できるようにする仕組みとなっている。返却先の自由度を高めることで、空コン回送にかかる距離・時間の削減など物流の「2024年問題」にも貢献していく。さらに内陸デポへの返却も促し、CRUのさらなる促進にもつなげていきたい考えだ。

エスコットは、1996年頃からインランドデポの利用拡大を推進してきた香港船社OOCLがデポ間でコンテナ融通などの調整を行うために立ち上げた「省エネルギー輸送対策会議」が前身。会合を毎年開く中で、コンテナの融通が環境負荷低減にもつながるということが判明し、会議体そのものを任意団体化した。

その後、環境関連のNPO法人として活動を開始。エスコット (ESCOT) という名称は「省エネルギー輸送対策会議」の英語名の頭文字をとったもので、会員数は運送業者を中心に正会員48社・2個人、賛助会員8社に上る。

現在は、デバン後の空コンの返却先を最適化するプロジェクトに取り組んでいる。通常、トラックドライバーはEIRに記載された返却先まで空コンを回送する必要があるが、返却先の代わりにQRコードをEIRに記載。ドライバーはスマホでQRコードを読み取り、専用ページに記載されている好きな場所に空コンを返却できるようにするという仕組みだ。

船社にとっては、空コンが不足して



いる場所を専用ページに載せることで、空コン回送やハンドリングコストの低減を図ることが可能。空コン回送にかかる陸送も削減され、CO2排出量削減など環境負荷低減などにも寄与できる。

ドライバーにとっては、空コンの返却先の自由度が高まり、回送にかかる距離や時間を短縮できるほか、燃料費などのコスト削減、ヘッドやシャーシの利用効率向上も図ることができる。

例えば、ドライバーが東北でデバン後の空コンを東京港まで回送せず、近くの仙台港で返却すれば、東京港までの陸送距離の短縮に加え、仙台港の輸入貨物を引き取ることが可能。船社にとっては、仮に仙台港で空コンが不足している状況であれば、同港に空コンをスムーズに供給

できるようになる。

エスコットで代表理事を務める藤本治生氏は、「ドライバーの都合に合った空コンの返却方法を選択できるようになるだけでなく、船社にとってもメリットがあり、ウィンウィンの関係になれる」と語った。

返却先が内陸デポであれば、CRUの促進にもつながる。藤本氏は「CRUはマッチングが非常に重要になる。今回の仕組みにより、内陸デポへの返却を促すことができれば、マッチング率が高まるだろう」と話す。

返却先を表示する専用ページについては現在、構築に向けた検討を進めている。藤本氏は「船社の自社サイトか、船社以外の第三者が新たなプラットフォームを立ち上げることを検討している」と述べた。

船社に対してプロジェクトのアピールも行っている。今月下旬にはエスコットの会員らに対しての説明会も開催する予定で、プロジェクトの本格始動に向けた歩みを着々と進めている。▽エスコット＝URL：<https://www.npo-escot.org>

港湾春闘・中央団交

交渉不調、20日・27日のスト確定

26日解除、GW除外も5月11日スト通告

週末にストライキを控える中、全国港湾労働組合連合会(全国港湾)および全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)と日本港運協会の港運労使は16日、春闘制度要求を巡り都内で第4回目の中央団交を行った。業側はスト回避を要請した上で、新たな修正回答を示した。特に注目されるのは、国土交通省との連名で作成した「労務費の適切な価格転嫁の実現に向けた要請文」について、さらに広く周知するため日港協として港湾ユーザー団体に申し入れするべく、国交省を通じて経済産業省、農林水産省に申し入れ先(団体)の照会を要請しており、「決まり次第実行に移す」とした点だ。組合もこれを評価し、26日(土曜日)のストは解除したが、交渉は結局まとまらなかった。28日には折衝を行うことを確認したが、これによって20日(日曜日)および27日(日曜日)の24時間ストは事実上、実施が確定したことになる。一方、ゴールデンウィークは実力行使の対象から除外する方針も明らかにしたが、5月11日(日曜日)始業時からの24時間ストを新たに通告した。

3月25日の第3回中央団交が決裂したのに伴い、組合は第一次行動として3月30日(日曜日)始業時から翌31日(月曜日)始業時までの24時間ストを実施。さらに、組合は4月13日(日曜日)始業時から24時間ストを通告。今月9日に労使折衝を行ったが接点を見いだせず、第二次ストも通告通り決行された。

一方、組合側は第三次行動として①4月20日(日曜日)始業時から翌21日(月曜日)始業時までの24時間ストライキ②4月26日(土曜日)始業時から28日(月曜日)始業時までの48時間ストライキを通告しており、大型連休を控えてスト回避を目指す日港協の申し入れで16日の中央団交再開が決まった。

16日の中央団交では、業側がスト回避を要請し、修正回答を示した。賃上げ原資の確保が大きな課題になっている中、日港協と国交省は連名で、昨年に続き労務費の適切な価格転嫁の実現に向けた港湾ユーザー



16日に行われた第4回中央団交

宛の要請文書を作成、船社団体などに発出している。今回の回答ではさらに一歩踏み込み、文書を広く周知するため荷主などの港湾ユーザー団体に申し入れするべく、国交省を通じて経産省、農水省にも申し入れ先団体の照会を要請していることを明かし、「決まり次第実行に移す」とした。これによって各地区の個別賃金交渉を後押しし、地方港で発生している内航フィーダーの料金問題の解決などにつなげたい考えだ。

組合はこの回答を受けて内部検討し、「協会として荷主団体などに直接働きかける動きは今まで見られな

かったことだ」として評価し、26日(土曜日)の24時間ストを解除した。しかし、交渉はこれ以上の進展がなく、次回団交が未定のまま、28日に事務折衝を行うことを確認。これによって20日(日曜日)、27日(日曜日)の24時間ストは事実上、実施が確定したことになる。

他方、ゴールデンウィーク期間については社会的な影響の大きさなども考慮してスト対象から除外する方針を明らかにしたが、「料金問題などの解決には時間がかかり、長期戦も視野に入れるべき」との組合内部からの声を踏まえ、5月11日(日曜日)始業時からの24時間ストをこの日、新たに通告した。

16日の中央団交はまとまらなかったが、再決裂のような物別れではなかったことから、ある意味で空転が続いていた交渉がようやく動き出したとも言え、今後の成り行きが注目される。

浜田港、国際コンテナ貨物量が過去最多

24年度は2割増、補助金給付も奏功

浜田港（島根県）の国際コンテナ取扱貨物量（実入り）が過去最多を記録した。浜田港振興会（会長：久保田章市・浜田市長）によると、2024年度（24年4月～25年3月）は前年度比21.6%増の4654TEUと2年連続で伸長し、これまで最多だった20年度を上回った。振興会が24年度に創設した補助金の効果もあったとみられる。振興会では今年度も補助金制度を継続する方針で、日本海側の物流拠点としての存在感を高めていきたい考えだ。

浜田港では20年度に国際コンテナ取扱貨物量が4539TEUとなり、4年連続で過去最高を更新した。19年4月に県下初となるガントリークレーンが供用を開始するなど機能強化が進んだことや、釜山航路が2航路化されたことなどが要因だ。

しかし、21年度は前年度比17.9%減の3725TEUと6年ぶりにマイナスに転換。21年3月に釜山航路が1航路となり、残る航路がスケジュール乱れによって1回抜港すれば、次の寄港日まで日数があくことから、荷主の他港シフトが相次ぎ、22年度も3309TEU（11.2%減）まで落ち込んだ。

一方で、コロナ禍に端を発した世界的な物流の混乱が落ち着いたことで、23年度は3826TEU（15.6%増）と3年ぶりに前年度を上回っていた。

こうした中、浜田港振興会のまともによると、24年度は4654TEU（21.6%増）と2年連続で増加し、01年の国際定期コンテナ航路の開設以来、過去最高の貨物量を記録した。輸出が2649TEU（44.8%増）、輸入は2005TEU（0.4%増）と、輸出が1.5倍に増えている。

上位品目をみると、輸出が1位＝パルプおよび古紙：1197TEU（2.3

倍）、2位＝木材：879TEU（50.0%増）、3位＝人造繊維：351TEU（20.0%減）の順。輸入は1位＝無機化合物：483TEU（4.5%減）、2位＝飼料：402TEU（57.0%増）、3位＝ポリエチレン：368TEU（2.4%減）と続く。

パルプ・古紙の輸出の急増が全体を押し上げた形だが、浜田港振興会では24年度に創設した「国際定期航路安定化推進事業補助金」も増加の要因になったとみている。

同補助金は、他港から浜田港へ利用転換した荷主などを対象としたもの。浜田港と釜山港を結ぶ国際定期コンテナ航路の船社が直接サービスを開設していない港を利用することも要件としている。前年度の実績を超える輸出入コンテナに対し、北米や欧州など長距離地域発着の場合には4万円/TEUを支援する。

島根県は畜産業が盛んだが、飼料を輸入する際は北米などとの直航航路がある神戸港や博多港といった主要港が利用され、そこからトラックで陸上輸送されるケースが多い。北米

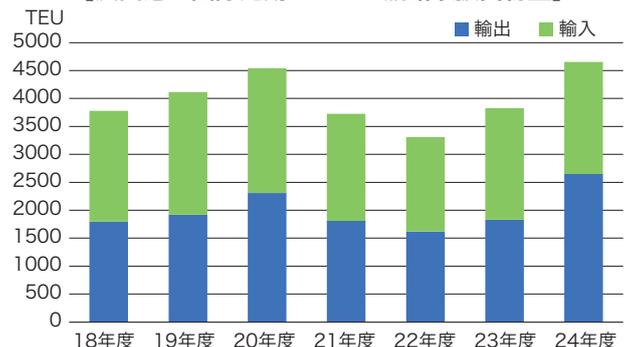
などから釜山港トランシップで浜田港に輸入した場合、国内陸送費は減少するものの、全体として輸送コストが増えるため、補助によってその差額を埋めることを目的としている。

トラックドライバーの不足が懸念される物流「2024年問題」への対応として最寄り港の活用が見直される中、こうした補助金が浜田港への利用転換を後押ししたとみられる。

浜田港振興会では、航路の複数化に国際定期コンテナ航路の週2便化を目指す方針を掲げており、今後の貨物量の推移に注目が集まる。

なお、振興会では、同補助金に加え、「トライアル輸出入支援事業補助金」「国際定期コンテナ航路利用促進事業補助金」など昨年度に実施した支援を今年度も継続する方針で、準備が整い次第、要綱などを公表することとしている。

【浜田港・国際定期コンテナ航路取扱貨物量】



中国貨物のTR輸送に最大150万円

敦賀港、25年度の助成金概要を公表

敦賀港国際ターミナルが2025年度も助成制度を継続するにあたって概要を公表した。前年度から変更はなく、荷主向けのトライアル支援、利用拡大支援、物流事業者向けの集荷助成を用意している。

トライアル支援では、他港から敦賀港への利用転換や新規貨物の輸出入など試験的に利用する荷主などに対し、経費の2分の1を支援する。対象経費は海上運賃や国内輸送費、梱包料、国内荷役料、輸出入諸経費(外貿のみ)。外貿は上限100万円で、中国との輸出入の場合は150万円まで上乗せする。内貿は最大50万円、国際フィーダーは最大100万円となる。

利用拡大支援は継続荷主などを



敦賀港・鞠山南地区の国際ターミナル

対象としたもの。外貿では、50TEU以上の利用があることを要件に5000円/TEUを助成。福井県内企業や県内での搬出入コンテナ、中国との輸出入コンテナの場合は各5000円/TEUを加算する。上限は200万円だが、年間に1000TEU以上の利用があれば500万円に拡大される。

内貿では前年度から50台・TEU以上かつ2割以上の増加を要件に、

増加分に対して1000円/TEUを100万円まで支援。国際フィーダーでは50TEUを超えたコンテナを対象に県外企業：5000円/TEU、県内企業：1万円/TEUを助成する。外貿と同様に、基本の上限を200万円とし、年間1000TEUを超えれば500万円としている。

外貿と国際フィーダーでは、物流事業者を対象に集荷助成も実施している。取り引きする荷主の貨物を、新規で敦賀港に50TEU以上移した場合に1万円/TEUを最大100万円まで支援する。

いずれの補助金も、12月末まで申請を受け付ける。問い合わせは敦賀港国際ターミナル(営業課、電話：0770-47-5855)まで。

東北・北海道「THS2」を3ループに分割

長錦商船と興亜LINEが航路改編

韓国船社の長錦商船(日本総代理店：シノコー成本)と興亜LINE(同)は東北・北海道航路「THS2」を改編し、今月下旬から北海道航路「THS3」と東北航路「THS1」「THS2」に分割する。これに伴い苫小牧港と常陸那珂港への寄港が週2便化される。

両社は現在、1000TEU型コンテナ船「AKITA TRADER」とHEUNG-A HAIPHONG、1100TEU型コンテナ船「PACIFIC CARRIER」の3隻を投入し、「THS2」サービスを展開している。改編後は「THS3」に「AKITA

TRADER」を、「THS1」に「PACIFIC CARRIER」を、「THS2」に「HEUNG-A HAIPHONG」を投入する。

新たなローテーションは、▽THS3＝釜山(日)～釜山新港(月)～苫小牧(水)～酒田(木)～舞鶴(金)～境港(土)～釜山▽THS1＝釜山(土)～釜山新港(日)～常陸那珂(火)～仙台(水)～八戸(木)～釜山▽THS2＝釜山(月)～釜山新港(月)～清水(水)～鹿島(木)～常陸那珂(木)～仙台(金)～八戸(土)～釜山。苫小牧港は「THS3」と既存航路で

ある「THS5」で寄港し、常陸那珂港には「THS2」と「THS3」で寄港する。

今回の航路改編により釜山港までのトランジットタイムが短縮される。第1船は「THS3」が4月30日に苫小牧港に、「THS1」が同26日に常陸那珂港に、「THS2」が同23日に清水港に寄港を予定する。

なお、「THS5」に変更はなく、ローテーションは釜山(日)～釜山新港(月)～石狩(水)～苫小牧(木)～秋田(金)～釜山。

LA港湾局長「対中関税は米経済に問題」

貨物の4割超、「コストは消費者へ転嫁」

米ロサンゼルス港湾局長のジーン・セロカ氏が今月11日、CNNのインタビューに応じ、トランプ政権による中国産品への125%の相互関税について「中国製品の価格が2倍以上に跳ね上がるのは米国経済にとって大きな問題だ」との見解を示した。

セロカ氏は、「LA港における輸出入貨物取扱量の40%以上が中国との貿易であり、関税引き上げの数カ月前から、引き上げを見込んだ大手輸入事業者による駆け込み輸入が多くなっている」と指摘。また、輸入事業者は製造業者と関税コスト負担に



関する交渉を行っているが、「最終的に米国の消費者に転嫁される可能性が高い」との見方を示した。

トランプ政権は10日から中国を除いて国・地域別の相互関税の適用を一時停止したが、中国に対しては相互関税率を125%に引き上げている。セロカ氏は、中国以外の国・地

域への10%のベースライン関税についても、「関税の引き上げですでに輸入価格の上昇が発生している」とし、早い段階から燃料や卵の価格が上昇している中、「インフレの加速に拍車をかける」と指摘している。

その上で、LA港のコンテナ取扱量は2025年後半に少なくとも10%減少すると予想。同時に、企業への影響について「輸入事業者は約12万5000社あるが、その多くは小規模な家族経営の企業や中規模事業者。彼らにとって今回の関税引き上げは大打撃となる」と述べた。

米が中国船に入港料導入なら海運打撃

すでに船舶再配置に着手、NW大幅再編も

ブルームバーグは15日、米政権が中国船への入港料を導入した場合、海運大手はコスト増で大打撃を受けるとした記事を配信した。

世界の製造品の約9割を輸送するコンテナ船が、中国と貿易戦争を展開するトランプ米大統領の標的になっている。米国の造船産業を育成するプランを打ち出したトランプ政権は、中国で建造された船舶、または中国の海運会社が運航する船舶が米国の港湾に入港するたびに、少なくとも100万ドル（約1億4300万円）の料金を課すことを検討している。

海運アナリストは、運航中あるいは建造中の船舶は中国製が多数を占め、主要な海運企業はいずれも高額な港湾使用料を課せられる可能性

があると指摘している。今後の展開では何らかの調整が加えられる可能性も残っているが、アナリストらは「最終的に入港料が課されることになる」と予想。同時に「海運企業はネットワークの大幅再編を迫られているが、それにはコストが伴う」との見方を示している。

中国の海運会社は保有する船舶のほぼ全てが自国で建造されており、非常に厳しい立場にあるのはもちろん、MSCやマースクも課題に直面している。仏調査会社のアルファライナーによると、両社が保有する船隊うち、中国で建造された船舶は約4分の1を占めている。しかも、新造船の発注先の多くが中国で、MSCの発注リストの90%以上、マースクも

70%以上が中国で建造される予定だという。

しかし、入港料導入のリスクが顕在化しているにもかかわらず、各社は中国への発注を継続している。アルファライナーによると、MSC、CMA-CGM、エバーグリーンは2・3月に中国に超大型コンテナ船を発注しているという。

中国船への入港規制が最終的にどのように決着するか予想不能な中、複数の海運企業はすでに中国製の船舶を米国向け航路から外すなどの再配置に着手しているようだ。寄港回数を減らすことで入港料の回避を図る可能性もあり、そうなれば混雑や運賃上昇のリスクが高まると指摘されている。

日新、丸山運送とパートナー連携 デジタルFWサービスを活用

総合物流の日新(横浜市)は16日、同社のデジタルフォワーディングサービス「Forward ONE」が丸山運送(仙台市)とパートナー連携を開始したと発表した。

Forward ONEは2023年のリニューアル以降、国際輸送費・輸出費用のオンライン即時見積機能や、本船動静トラッキング機能、書類授受・チャット・遅延通知などの出荷

管理機能を備え、輸出入業務の可視化・効率化に向けて多くの荷主に利用されているという。また、荷主だけでなく、物流事業者にとっても業務効率化に寄与するサービスであることを実証してきた。

丸山運送は仙台港に本社を構える国際物流事業者。同港を中心に東北地方の物流に強みを持ち、東京・福岡の自社拠点を中核とした国際物

流サービスを展開している。今回のパートナー連携を通じて、同社はデジタルフォワーディングサービスを活用し、顧客接点の拡大と業務効率化を図っていく。

Forward ONEは、他社との共創による業界の発展・貿易実務のさらなる効率化を理念としており、25年度から物流事業者との「パートナー連携」を本格的に推進している。

独HHLA、コンテナ船に陸上から電力供給 再生可能エネをMSCに船舶に

独HHLAは14日、ハンブルク港のインフラ運営企業であるHPAの陸上電力供給施設(写真)が、HHLAコンテナターミナル・アルテンヴェルダー(CTA)に設置され、最初の実用試験に合格したと発表した。コンテナ船が係留中に陸上から電力を供給したのは今回が初めて。

HPAは、同社などのパートナーやMSCをはじめとする大手海運企業らと協力



し、気候に配慮したエネルギー供給システムの導入を進めている。こうした中、

実用試験の一環として今回初めて、MSCのコンテナ船に再生可能エネルギー源からの電力が試験的に供給されたもの。

ハンブルク港のコンテナ船用陸電設備としては3カ所目となり、現在は本格運用に向けた移行段階。同じハンブルク港のHHLAコンテナターミナル・ブルハルトカイの発電所も今年中に完成する予定だ。

ワンハイ、1Q売上高が34%増 14カ月連続でプラス

台湾船社ワンハイラインズの第1四半期(1~3月)の売上高は前年同期比34.3%増の370億9019万NTドル

(約1626億円)だった。今年は今月と2桁の増収が続いており、1月は6割近い伸びをみせていた。

3月の実績は前年同月比24.0%増の117億8458万NTドル(約516億円)と14カ月連続の増収となっている。

香港、1Qコンテナが2.2%増 3月は2カ月連続プラス

香港港口局の発表によると、香港の第1四半期(1~3月)のコンテナ貨物取扱量(速報値)は前年同期比2.2%増の339万5000TEUだった。

葵青地区は0.1%増の258万5000TEUで、それ以外の地区は9.3%増の81万TEUだった。

3月は前年同月比7.6%増の124万

1000TEUと2カ月連続でプラス。葵青地区は4.8%増の92万1000TEU、それ以外の地区が16.7%増の32万TEUと2桁の伸び率となった。

国交省、新たに導入事例8社を公開 サイバーポートの港湾物流分野

国土交通省港湾局は15日、港湾物流手続きに関するデータプラットフォーム(PF)「Cyber Port(サイバーポート)」の導入事例を新たに8社公開したと発表した。また、各社の導入事例を取りまとめた導入事例集も

公開している。

サイバーポート(港湾物流分野)は紙や電話、メールなどで行われている民間事業者間のコンテナ物流手続きを電子化することで業務を効率化し、港湾全体の生産性を向上させる

プラットフォーム。運用開始から5年目を迎え、これまでに860社を超える企業が導入している。

なお、導入事例などの詳細は専用サイト(URL: <https://www.cyber-port.net/>)で閲覧できる。

23日から物流拠点機能強化補助の公募 国交省、非常用電源設備導入を支援

国土交通省物流・自動車局が16日、「物流拠点機能強化支援事業」の公募を23日から開始すると発表した。倉庫事業者などの物流施設への非常用電源設備導入を後押しする。

災害時や電力不足時でも、サプライチェーン上の物流拠点では電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸

送体制を確保することが必要だ。一方、非常用電源設備は導入費用の高さなどから、自助努力で導入することは企業にとって大きな負担となる。

こうした状況を踏まえ、国交省では補助事業として災害対応能力の強化を図るための非常用電源設備の導入支援を行っている。

具体的には、倉庫事業者や貨物

利用運送事業者、トラックターミナル事業者、貨物自動車運送事業者、物流不動産開発事業者などによる物流施設への非常用電源設備の導入費(設計・工事費を含む)について、2分の1を1500万円まで支援する。

公募期間は11月28日まで。今月21日にはオンラインで事業概要の説明会も開かれる予定だ。

SG佐川ベトナムが低温混載輸送を開始 名糖運輸と連携、コールドチェーン拡大

SGホールディングスグループは15日、グローバル物流事業を担うSGHグローバル・ジャパンのベトナム現地法人「SG佐川ベトナム(佐川ベトナム)」が、アセアン地域でのコールドチェーンネットワークの拡大に向けた第一歩として、昨年グループ入りした名糖運輸の子会社であるメイトウベトナムと連携し、ホーチミン・ハノイ間の南北コールド混載輸送(中部ダナン経由)サービスを4月から開始すると発表した。

新サービスはホーチミンを出発後、ダナンを経由し、ハノイまで片道約1800kmを約48時間で接続。常温貨物と混載することで、多様な冷凍・

冷蔵貨物を、顧客が利用しやすい価格で提供する。アセアン諸国におけるコールドチェーンの需要の高まりに迎え、冷凍・冷蔵・小口輸送のビジネスモデルを構築し、アセアン地域で競争力のあるサービスが提供可能となる。

また、食料品に加え、医薬品の輸送にも活用することで顧客の多様なニーズに応える。ベトナムでの事業基盤を活用し、他のアセアン地域にもサービスを展開していく計画だ。

近年、アセアンでは所得向上に伴い食生活が多様化し、コ

ールドチェーンの需要が高まっている。ベトナムは、南北に約1800kmの距離があり、各地域で異なる気候を有し特色ある製品がある。南北間への輸送に強みのある佐川ベトナムと低温輸送・管理に強みのあるメイトウベトナムが連携することで、各地域の特色ある産品をタイムリーに届けることが可能となる。同社では「将来的には、日本からの食品輸出のインフラにつながるサービスとして運用していく」としている。

