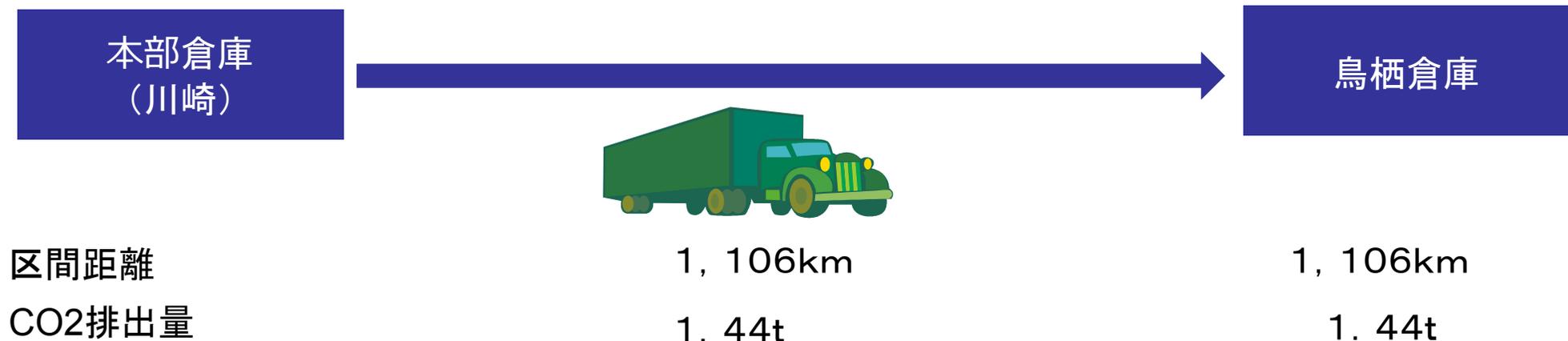


国内輸配送に
おける
「フェリー輸送」
活用状況

2015年2月25日
リコージャパン（株）
物流企画グループ

九州地区におけるトラック輸送・内航船輸送の比較



■ 物量とフェリー活用実績

札幌	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	計	活用率
物量 (k g)	125,447	137,315	213,750	176,039	216,791	262,921	158,984	125,188	182,229	139,731	1,738,396	-
①40F (本)	6	8	13	13	15	19	10	7	14	9	114	100.0%
40F輸送物量	75,000	100,000	162,500	162,500	187,500	237,500	125,000	87,500	175,000	112,500	1,425,000	82.0%
②トラック (車)											0	0.0%
③その他 (混載) /回	10	8	9	4	7	5	8	8	6	6	71	-
①+②	6	8	13	13	15	19	10	7	14	9	114	-

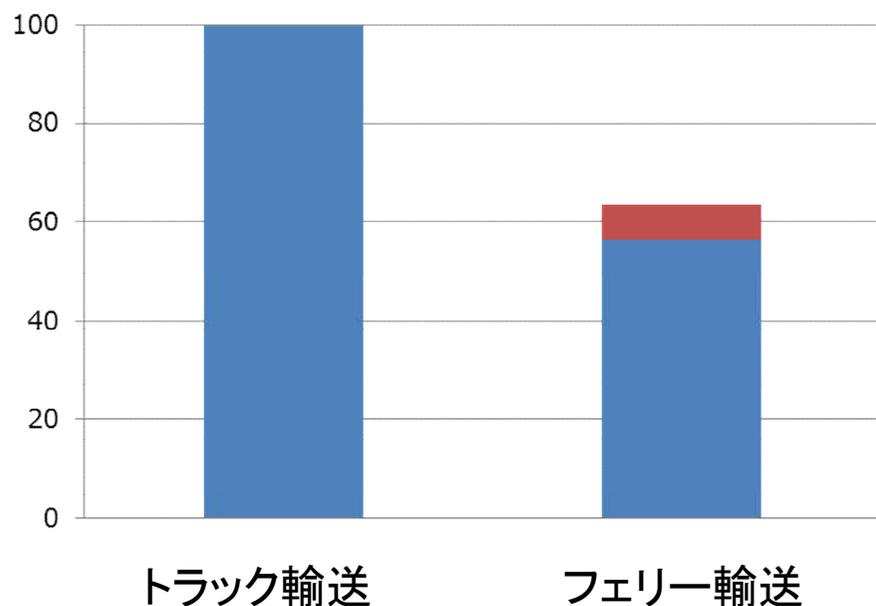
鳥栖	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	計	活用率
物量 (k g)	283,202	306,474	415,267	393,776	360,903	467,681	378,710	252,178	284,483	285,204	3,427,877	-
①40F (本)	12	18	22	21	23	32	16	17	23	20	204	82.6%
40F輸送物量 (k g)	150,000	225,000	275,000	262,500	287,500	400,000	200,000	212,500	287,500	250,000	2,550,000	74.4%
②トラック (車)	5	1	1	7	3	4	8	6	2	6	43	17.4%
③その他 (混載) /回	4	2	3	2							11	-
①+②	17	19	23	28	26	36	24	23	25	26	247	-

■ CO2排出削減量

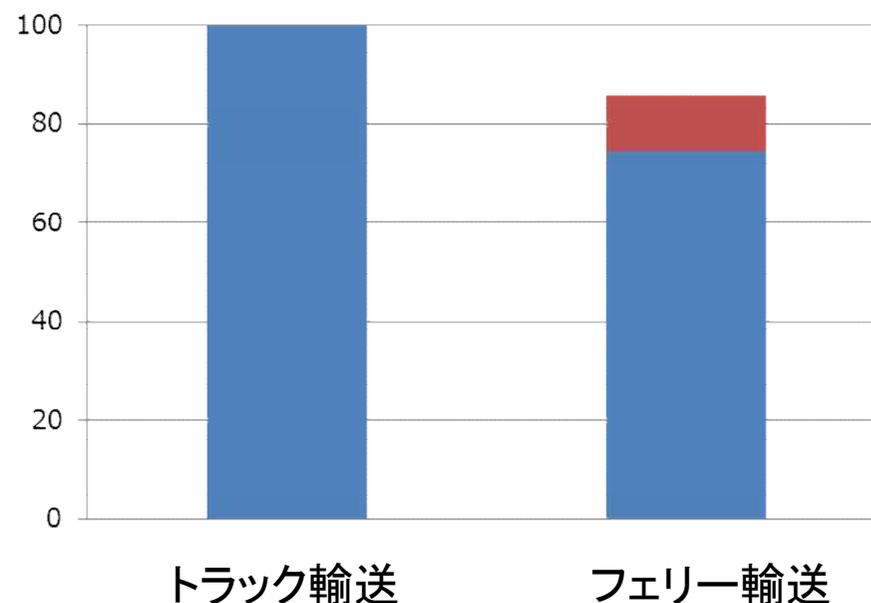
鳥栖	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	計	
40F (本数)	12	18	22	21	23	32	16	17	23	20	204	
CO2排出量 (t-CO2)	4.85	7.27	8.89	8.48	9.29	12.93	6.46	6.87	9.29	8.08	82.41	
トラック換算 (車)	17	25	31	29	32	44	22	24	32	28	283	
CO2排出量 (t-CO2)	23.92	35.88	43.85	41.86	45.84	63.78	31.89	33.88	45.84	39.86	406.59	
CO2排出削減量 (t-CO2)	19.07	28.60	34.96	33.37	36.55	50.85	25.43	27.02	36.55	31.78	324.18	

トラック輸送とフェリーのコスト比較

本部倉庫→札幌倉庫



本部倉庫→鳥栖倉庫



1. 燃料調整金（サーチャージ）の高騰

燃料高騰によりサーチャージ料金も高騰し大きな負担となっている。
それにより、フェリー利用の金額的メリットもなくなって来ている。

2. 気象状況に影響されやすい

台風や冬の低気圧等の影響により、フェリーが欠航また着港が遅れ着拠点への遅延が発生する場合がある。

3. コンテナ間口が低く、荷役性に難あり

昨今、主力の中型コピー機（MFPモデル）の製品高さが高くなっている為
2段重ねでの荷役やコンテナ内での段積が出来なくなっている。

4. 物量がある程度纏まらないとフェリー輸送できない

☆工夫している点

40Fコンテナの積載率を高めて輸送している。

コンテナ内に余力がある場合、積載商品を追加して満載状態にしている。

リコーグループとして今後も

- ・環境負荷低減（CO₂排出量削減）
- ・輸送コストの抑制
- ・確実にお届けする手段としての活用

を狙いとして、モーダルシフト（フェリー輸送・鉄道輸送）を積極的に推進していきます。