

「国際海上物流・港湾を考えるにあたっての今後の論点」

— 荷主の立場から今後の港湾の在り方について —

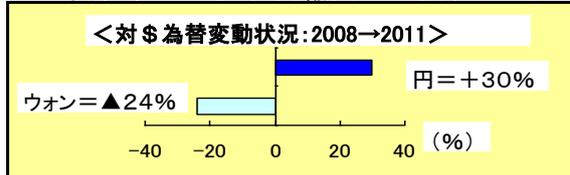
1. トヨタの取組み

◇基本ポリシー：需要のある地域、国で生産⇒社会・経済の発展に貢献

◇日本：“国内300万台生産を維持”⇒日本のものづくりに貢献

＜国内生産＝2011年実績：276万台（内輸出156万台）⇒ 2012年計画：335万台（内輸出190万台）＞

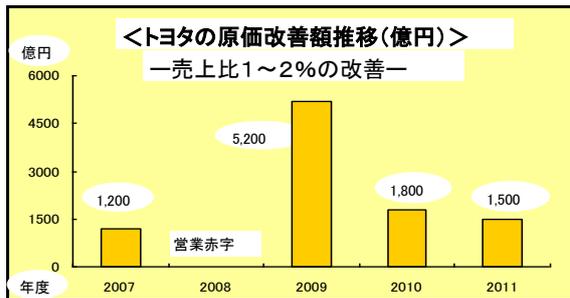
「超円高」により輸出競争力は大幅に悪化



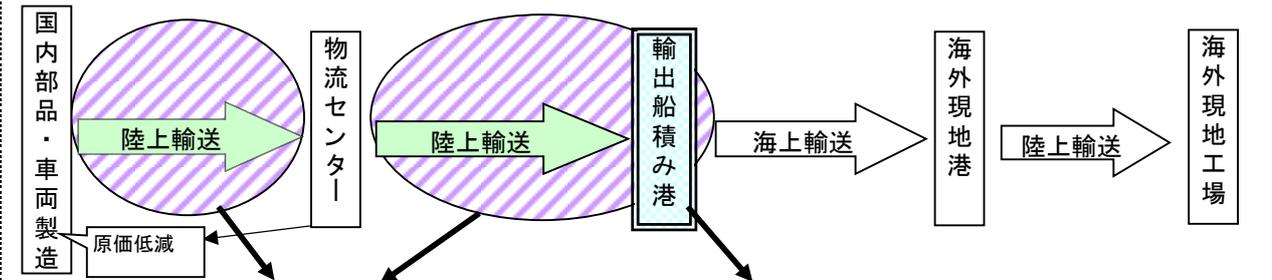
「部品調達→車両生産→物流（製品・部品輸出）→販売」までのトータルコストダウンが必要

「原価改善（低減）」の取組み

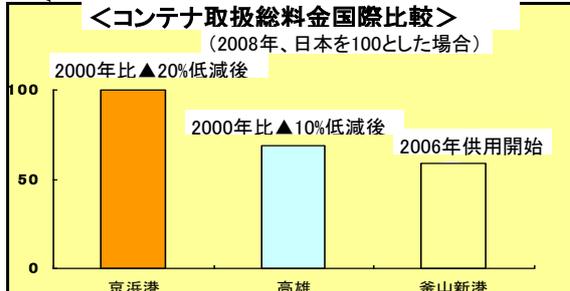
- ・部品調達、設計、工場・物流部門で年間1～2%（対売上比）の原価改善に取組み
- ・物流部門は輸送コスト低減、LT短縮による在庫削減などに取組み



2. 港湾物流の課題



「2011年高速道路のあり方有識者委員会資料」



「2010年港湾分科会資料」

3. 国際競争力向上に向けた今後の港湾の在り方

1) スムーズ＆スルーな物流の実現

- ・港へのアクセス整備（高速道路、貨物鉄道、内航船など）
- ・荷役、通関LTなど船積みLTの短縮、ニーズを踏まえた24時間化の推進
- ・配船頻度維持拡大（特に欧米基幹航路）

2) 世界に負けない物流コストの実現

- ・コスト低減（港湾料金を含めた海上輸送費、内航・内陸輸送費、高速料金の低減）
- ・24時間オープンによるむだな仮置き、横持ち費用削減

3) 安心、安全な港の実現

- ・防災、セキュリティ対策、危機管理体制の充実・・・特に震災、津波対策の早期実施