

交通政策基本計画小委員会 事業者ヒアリング資料

日本通運株式会社
取締役常務執行役員
齋藤 充

▶ 日本通運株式会社概要

(2013年3月末現在)

創 立 : 1937(昭和12)年 「創業1872(明治5)年」
 本 社 : 東京都港区東新橋1丁目9番3号
 資 本 金 : 701億75百万円
 連 結 売 上 高 : 1兆6,133億円
 従 業 員 : 64,834人(グループ計)



海外ネットワーク

海外現地法人数 : 108社
 拠 点 国 数 : 40カ国
 拠 点 総 数 : 460拠点
 海外勤務社員総数 : 17,907人



▶ SSE(上海スーパーエクスプレス)とは

SHANGHAI SUPER EXPRESS

「定時・小ロット・多頻度」の高速RORO船サービス

Point1 高速RORO船（上海⇄博多）

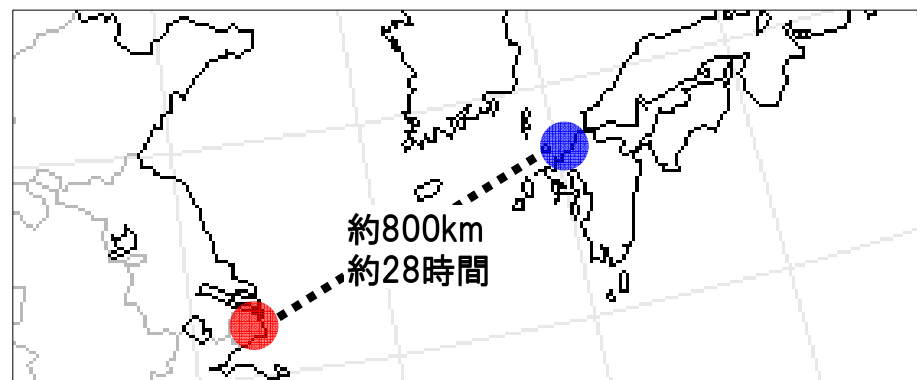
- 速度20ノット(時速約37キロ)で上海～博多間(約800キロ)を28時間で運航。
→海上輸送時間を極限まで短縮
- トレーラーでの直接積み込み／荷卸しが可能なRORO荷役形式
→3時間以内の効率的かつ迅速な荷役作業を実現しリードタイムを短縮
- DRYコンテナに限らず、あらゆるコンテナタイプ、自走式車輛輸送にも対応
→運べる貨物を選びません
- コンテナを船倉に搭載するため、温度が上がらない、振動が少ない。

Point2 定期便

- 上海～博多間を、週2便定時シャトル運航
→不確定要素が大きい海上輸送で安定したスケジュールをお約束
- 博多港・羅 港ともにSSE優先バースを利用
→バース待ちすることなく、入港後速やかに荷役を行うことが可能です。

Point3 国内輸送との接続

- 博多港によるシームレスな国内輸送との接続
- 輸入通関も休日・夜間等の臨時開庁対応が可能で迅速に国内接続
→「博多入港当日通関・(国内輸送への)当日接続」がSSEの常識
- 鉄道輸送との接続により、日本国内へのJR輸送
→中国へもJRコンテナのまま輸送できます



RORO船とは・・・

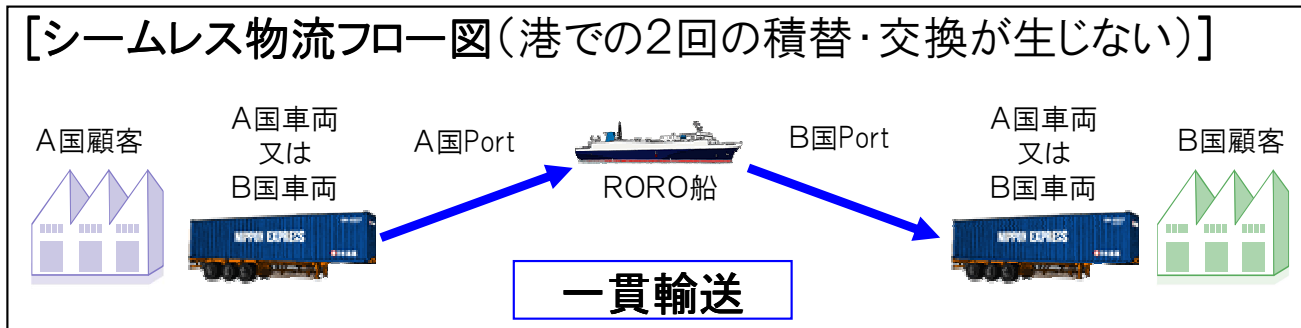
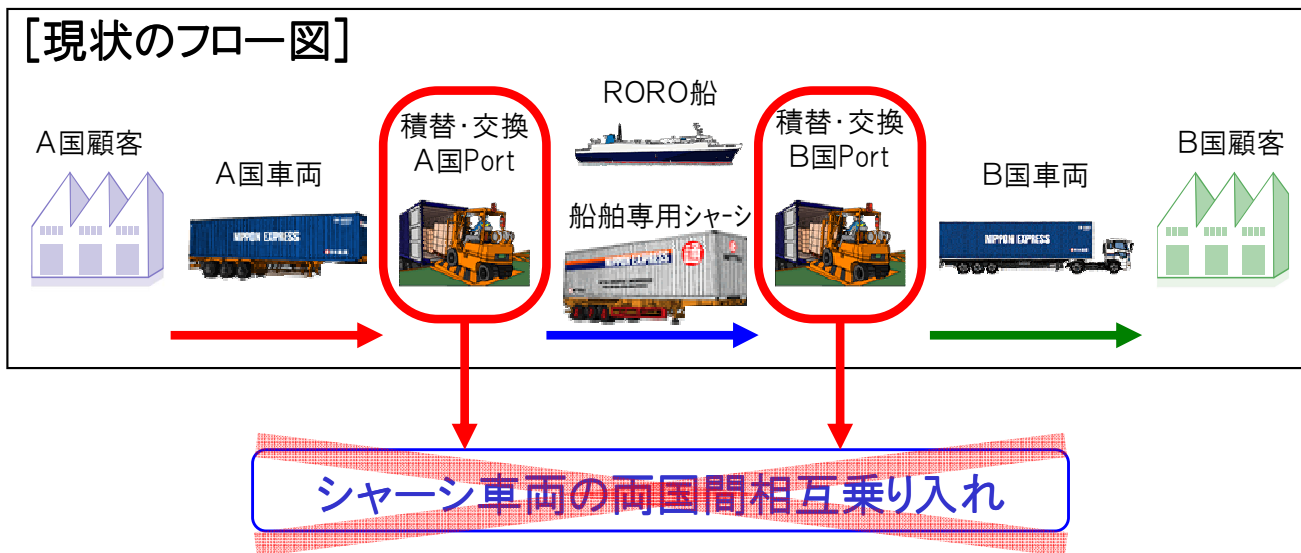


ROLL-ON/ROLL-OFF 船の略。
貨物をトラック、トレーラーに積載したままの岸壁から船舶への積み込み 又は、船舶から岸壁への取り出し荷役が可能な船舶

▶ ASEAN RORO船構想

アセアン地域における高速RORO船によるシームレスで効率的な輸送事業を行う。

シャーシの相互乗り入れによる物流のシームレス化



シャーシとは・・・



海上コンテナを陸上輸送するトレーラーのことをシャーシという。
ツイストロックと呼ばれる装置でコンテナをシャーシに固定して輸送する。

▶ 日韓Wナンバー車両

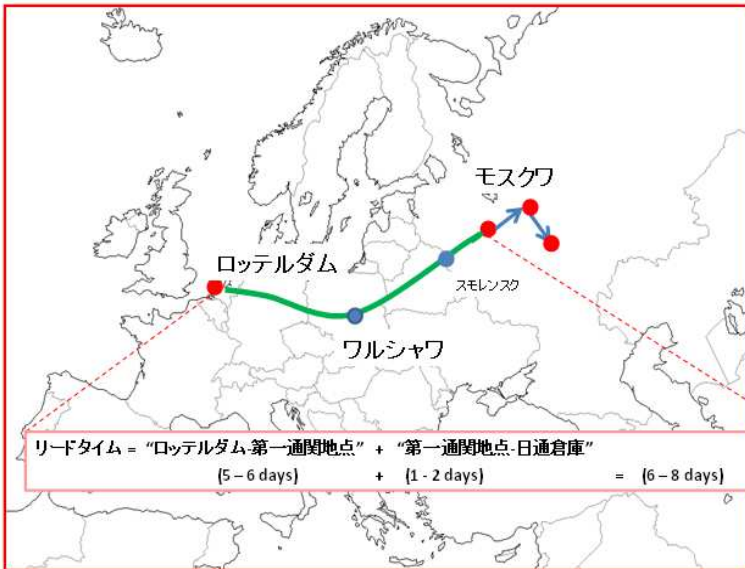


▶ タイ～マレーシア 鉄道

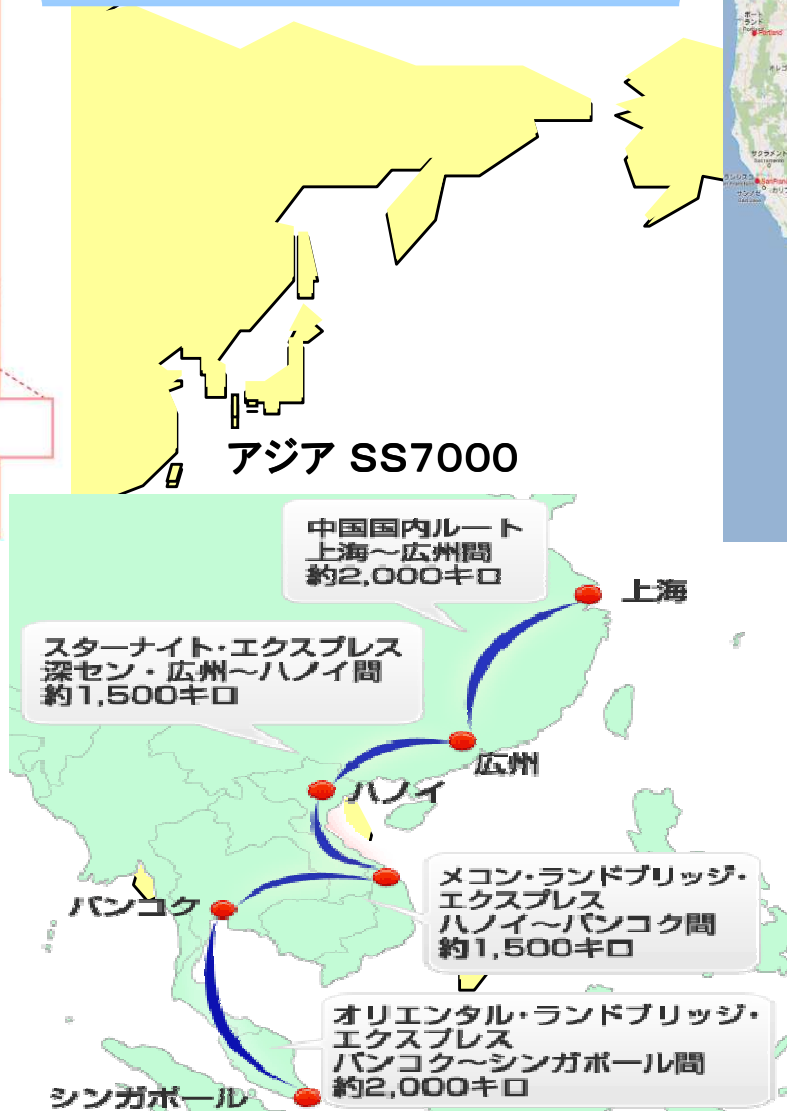


▶ SS7000、XB3300、EB3000

欧州 EB3000 (RM)



海外4極
域内輸送サービス網の展開



アジア SS7000

米州 XB3300



▶ 物流業界における国際競争力の向上について～日本通運の経営計画目標～

経営計画名称	「日通グループ経営計画2015 ー改革と躍進ー」		
実施期間	2013年4月1日～2016年3月31日(3ヵ年間)		
基本戦略	A. グローバルロジスティクス事業の更なる拡大 B. 国内事業の経営体質強化 C. グループ各社の多様性を活かした事業拡大 D. CSR経営に基づく、事業を通じた社会への貢献		
数値目標		2016年3月期目標	2013年3月期目標
	連結売上高	1兆8,000億円	1兆6,133億円
	国際関連事業売上比率	40%	29.7%

▶ 物流業界における国際競争力の向上について～日本通運の経営計画目標～

「グローバルロジスティクス事業の更なる拡大」

2015年度に国際関連事業売上比率40%を目指す

- (1) グローバル市場における成長
- (2) 日本国内における国際関連事業の拡大
- (3) 非日系企業との取引拡大
- (4) M&Aによる成長スピードの加速
- (5) グローバル人材育成の強化
- (6) グローバルIT基盤の強化

▶ 物流業界における国際競争力の向上について～日本通運の経営計画目標～

1980年

順位	港湾名	国名	取扱量
1	NY/NJ	アメリカ	195万
2	ロッテルダム	オランダ	190万
3	香港	中国	146万
4	神戸	日本	146万
5	高雄	台湾	98万
6	シンガポール	シンガポール	92万
7	サンファン	アメリカ	85万
8	ロングビーチ	アメリカ	82万
9	ハンブルグ	ドイツ	78万
10	オークランド	アメリカ	78万
13	横浜	日本	72万
16	釜山	韓国	63万
18	東京	日本	63万
39	大阪	日本	25万
46	名古屋	日本	21万

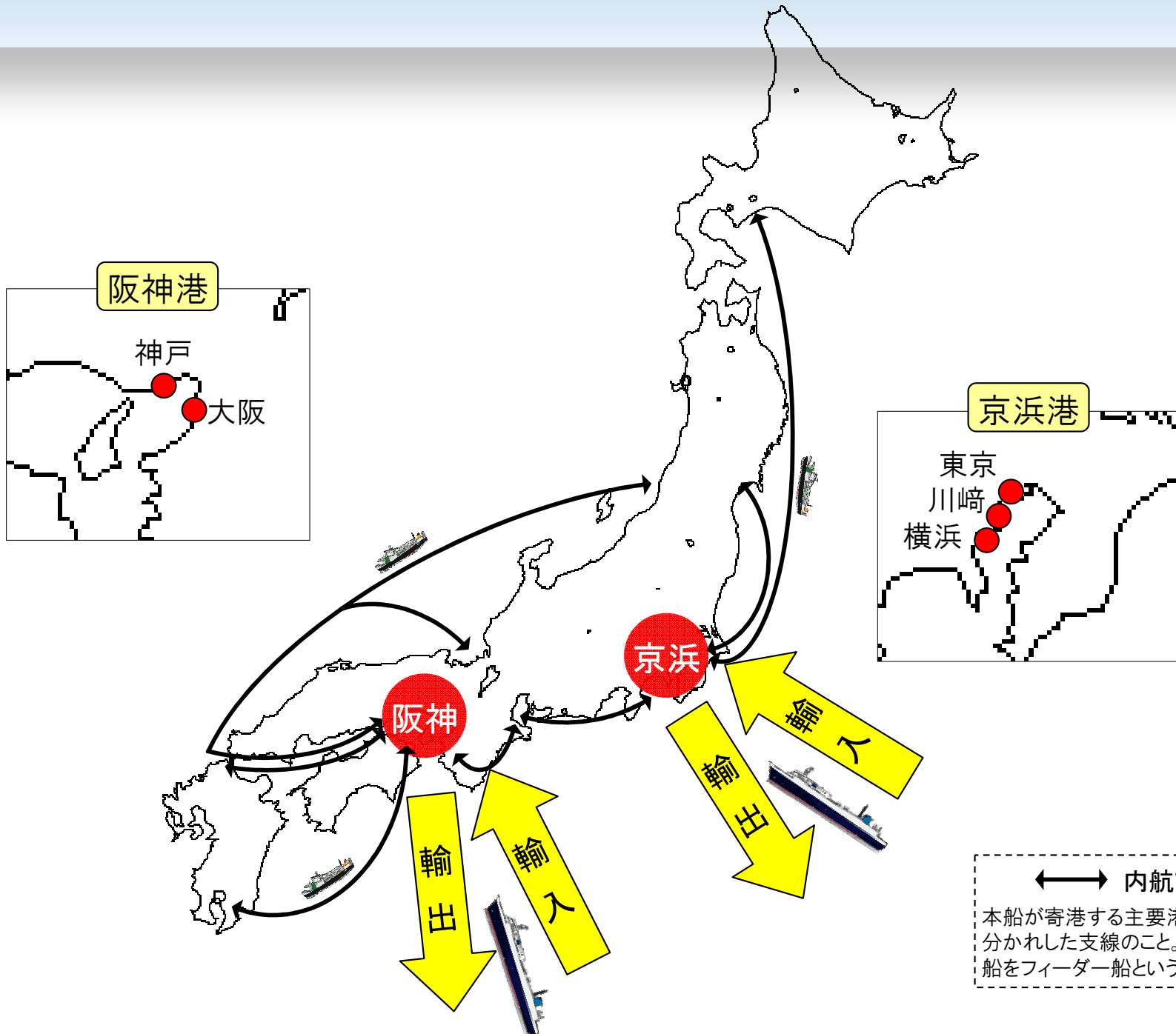
2011年

順位	港湾名	国名	取扱量
1	上海	中国	3,151万
2	シンガポール	シンガポール	2,994万
3	香港	中国	2,440万
4	深セン	中国	2,257万
5	釜山	韓国	1,616万
6	寧波	中国	1,469万
7	広州	中国	1,440万
8	青島	中国	1,302万
9	ドバイ	UAE	1,300万
10	ロッテルダム	オランダ	1,190万
13	高雄	台湾	967万
14	ハンブルグ	ドイツ	902万
20	ロングビーチ	アメリカ	606万
24	NY/NJ	アメリカ	550万
27	東京	日本	455万
40	横浜	日本	308万
47	名古屋	日本	255万
49	神戸	日本	247万

(単位:TEU)

(単位:TEU)

▶ 国際戦略港湾



▶ 物流業界における国際競争力の向上について～日本通運の経営計画目標～

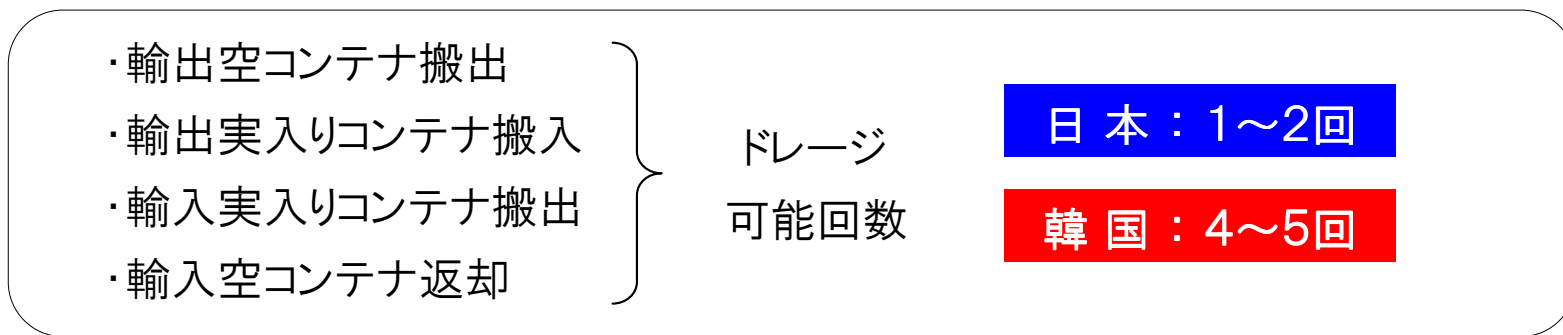
成長阻害要因

- コンテナターミナルでの搬出入受付時間の固定化
→ 貨物の多寡にかかわらず固定(0830～1630)
- 港湾の集中に比べ、インフラ(待機場所・道路・コンテナターミナル)整備が追いついていない

その結果・・・

周辺道路の混雑の慢性化

待機時間の長時間化

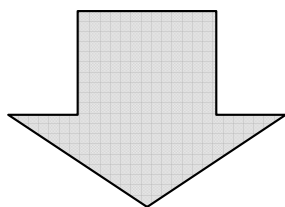


- 1台当たりの収益の低下・・・輸送費の高騰
- 運転手の拘束時間が長時間化・・・賃金上昇
- コンテナ回転率の低下

港湾競争力の低下

▶ 東京港CTの慢性的な大渋滞

- 長時間拘束
→ 5～6時間待つのはザラ
- 不規則な労働時間
→ ずっとダラダラ運転しなくてはならないので
疲労感は大きい
- シャーシ回転率の低下



- 労働条件が悪く、魅力がない
→ 若年ドライバーの確保が困難
- 優良事業者の事業撤退・縮小が後を絶たない。
→ 未熟練のドライバーや法令を遵守しない業者が
増え、重大事故のリスクを助長させている



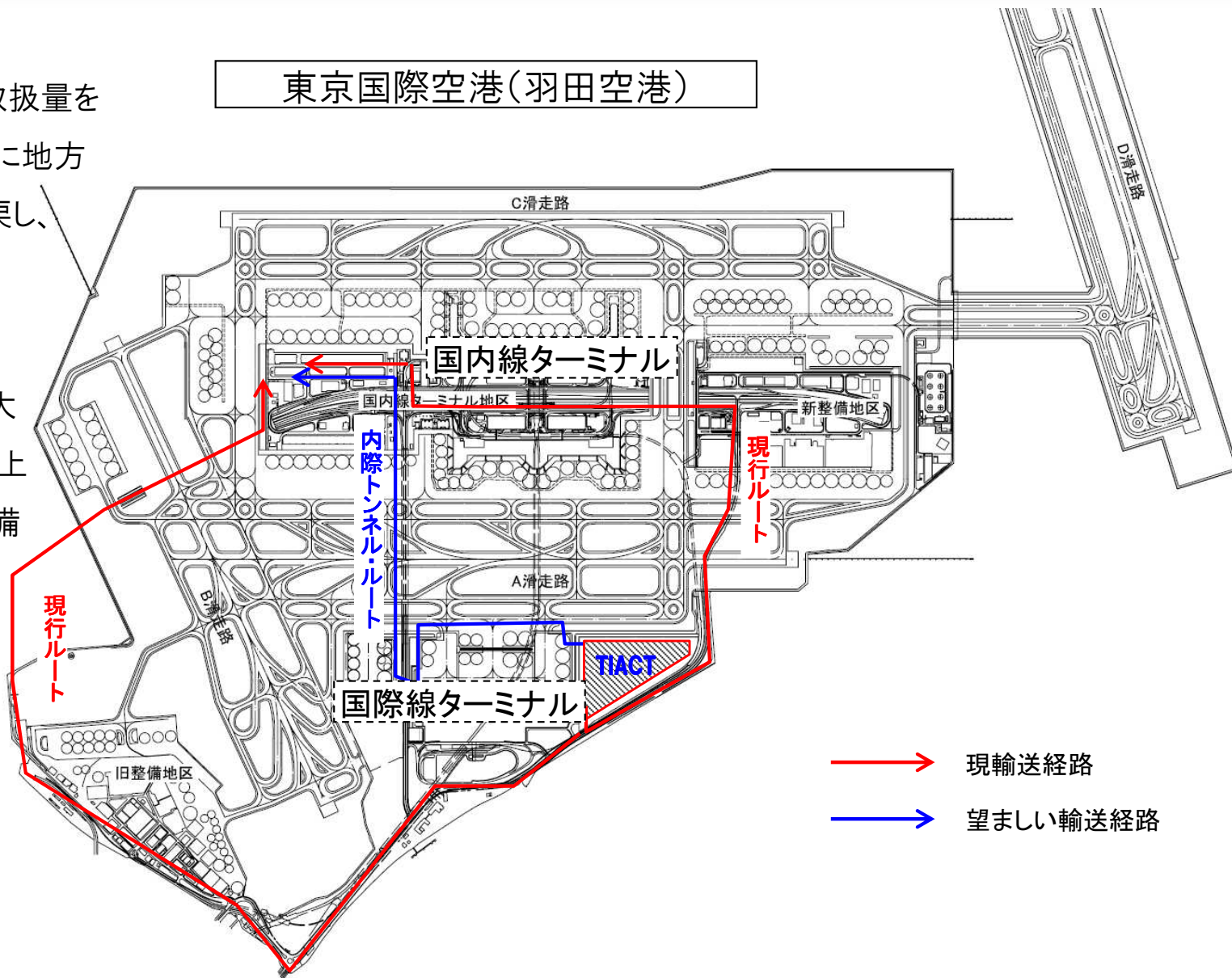
▶ 国内線・国際線接続の円滑化による羽田空港の活性化

● 概要

- ・国際ハブ空港として世界第2位の取扱量を誇るインチョン(仁川)空港から、特に地方空港発着貨物を羽田空港へ引き戻し、空港活性化を目指す。

● 主な課題

- ・羽田空港の貨物キャパシティー拡大
- ・国内線、国際線間のULD互換性向上
- ・内際ターミナル間の輸送導線の整備
- ・国内線運航機材の大型化



東京国際空港(羽田空港)

→ 現輸送経路
→ 望ましい輸送経路

▶ モーダルシフトの推進

モーダルシフト推進による効果

- 輸送の効率化
- 二酸化炭素削減による環境対策
- 省エネルギー化
- 交通渋滞の緩和
- ドライバー不足の解消

モーダルシフト推進の弊害となる課題と問題点

- ① トラック運賃が安すぎるため、簡単に調達ができる
- ② 災害・悪天候時の対応
 - ・ 鉄道・船舶ともに自然災害や気象状況に左右されやすい
 - ・ 線路は不通になると、復旧に時間がかかり、トラックによる代替輸送が必要



▶ モーダルシフトの推進

③ 国際海上コンテナの規格

- ・海外では海上コンテナをそのまま貨物列車に載せて輸送することができるが、日本ではコンテナ規格が異なるため積替なしでの一貫輸送ができない。
- ・鉄道輸送におけるISO規格コンテナ(20ft・40ftなど)への対応

日本と海外のコンテナ規格の違い

	鉄道コンテナ	海上コンテナ	鉄道・船舶一貫輸送の場合
日本	12ft・31ft	20ft・40ft	積替必要
海外	20ft・40ft	20ft・40ft	積替不要

	12ftコンテナ	31ftコンテナ	20ftコンテナ	40ftコンテナ
種類				
寸法 (外寸)	高さ2,500mm 幅 2,450mm 長さ3,715mm	高さ2,605mm 幅 2,450mm 長さ9,410mm	高さ2,591mm 幅 2,438mm 長さ6,058mm	高さ 2,591mm 幅 2,438mm 長さ12,192mm