

荷主企業から見た内航海運

味の素株式会社
上席理事・食品事業本部物流企画部長

堀尾 仁 様

国内輸送及び内航海運に関する考え方、期待すること



2019年8月30日

味の素株式会社
上席理事 物流企画部長
堀尾 仁

I. 会社紹介

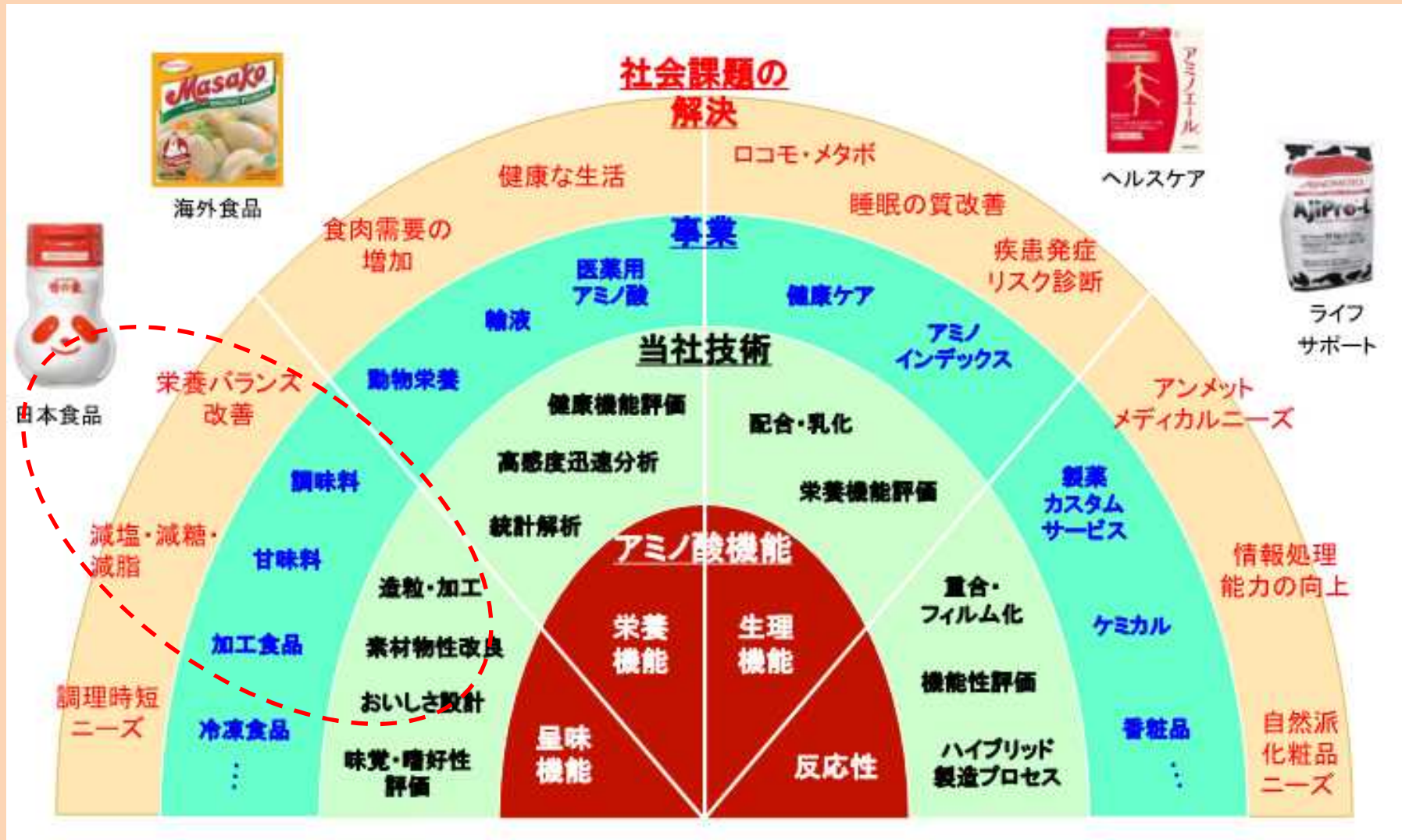
当社概要(2018年度)

本社所在地	東京都中央区京橋1-15-1
創業	1909年
従業員数	34,504人
資本金	798億円
売上高	1兆1,275億円
事業利益*	926億円
法人数	128
(内、海外法人数)	89
事業展開	35の国と地域
製品展開エリア	130超

* 事業利益 : 当社が経営管理のために独自に定義した利益指標。
売上高－売上原価－販売費、研究開発費及び一般管理費＋持分法による損益

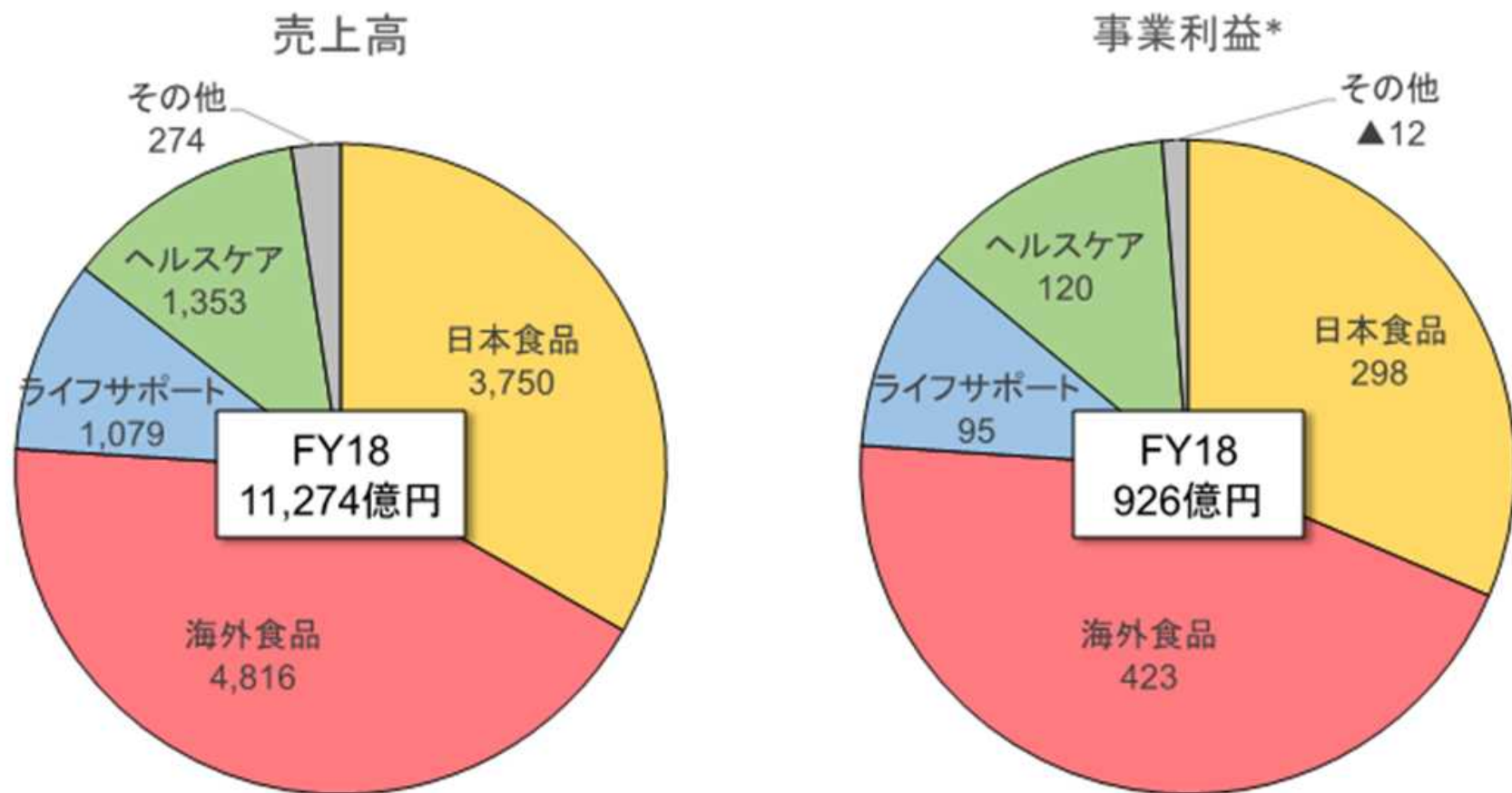
I. 会社紹介

アミノ酸をベースにした事業展開




I. 会社紹介

セグメント別売上高・事業利益(FY2018実績)



*事業利益 : 当社が経営管理のため独自に定義した利益指標。
売上高ー売上原価ー販売費、研究開発費及び一般管理費＋持分法による損益。

ますます厳しくなる加工食品物流



- 人口は減少し、労働人口も大幅に減少していく。
- 働き手に対する需要は全産業で強くなっている。
- その環境のなかでも、トラックドライバーの労働時間は平均より2割長く時間当たり賃金は3割低い。
- 既に高齢化が進み20代の従事者は極端に少ない（3%）
- ドライバー保護の規制は強化。運送業の廃業も増えてきている。
- 待ち時間や付帯作業の多い加工食品の配送はドライバーから特に敬遠されている。

今後、ドライバー不足により持続的な物流体制の維持は一層厳しくなる。特に、ドライバーから敬遠されている加工食品物流については一番早く影響がでる（≒運べなくなる）可能性が高い。

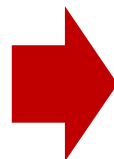
今まで **100人** でやった仕事を
ドライバーが25%不足 ⇒ 75人で
加工食品の物流は敬遠されるので ⇒ 60人で
「働き方改革」で労働時間が制限されるので⇒ **50人** で
やらなければいけない！？

私たちの目指すもの



これまでは（物流従事者が潤沢）

「荷主（メーカー）」が各物流会社のサービスレベル、価格等を総合的に判断して**配送業者を決定していた。**



これからは（物流従事者が不足）

「配送業者」が各荷主の依頼内容、価格等を総合的に判断して**運ぶ商品（荷主）を決定する。**

将来的にも**「持続可能な食品物流」**を作るためには

- ◎ **「配送業者**に**選ばれる荷主」**にならなければいけない。
- ◎ **「食品物流**を**選ばれる職種」**にしなければいけない。

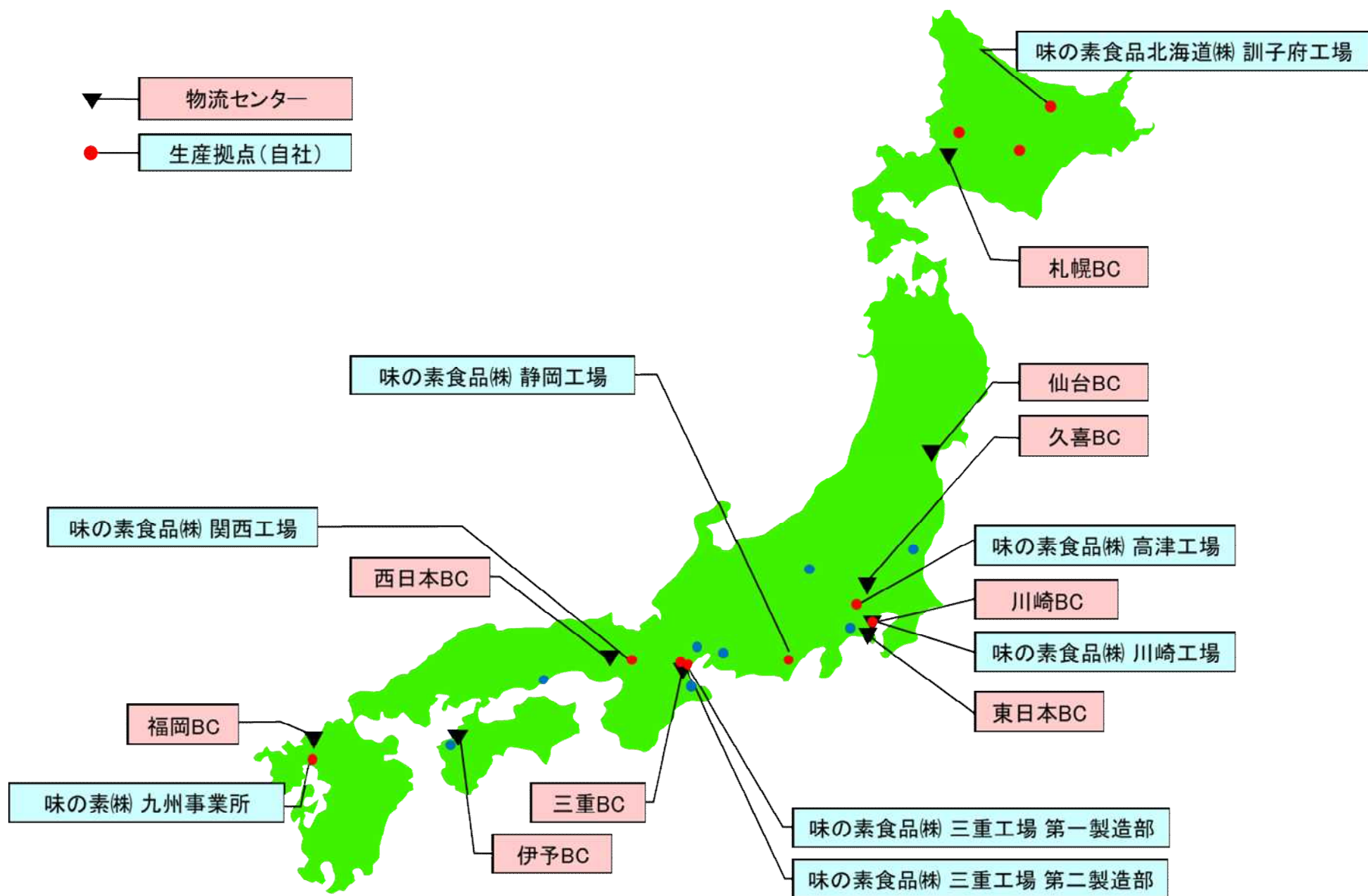
その1

トラックドライバー不足
物流従事者不足
に対応し
持続可能な加工食品物流を
構築するための
大事な物流手段の一つ

その2

BCP
多種多様な災害に対応できるための輸
送モードの多様化・複線化の
大事な輸送手段の一つ

生産基地・物流基地一覧

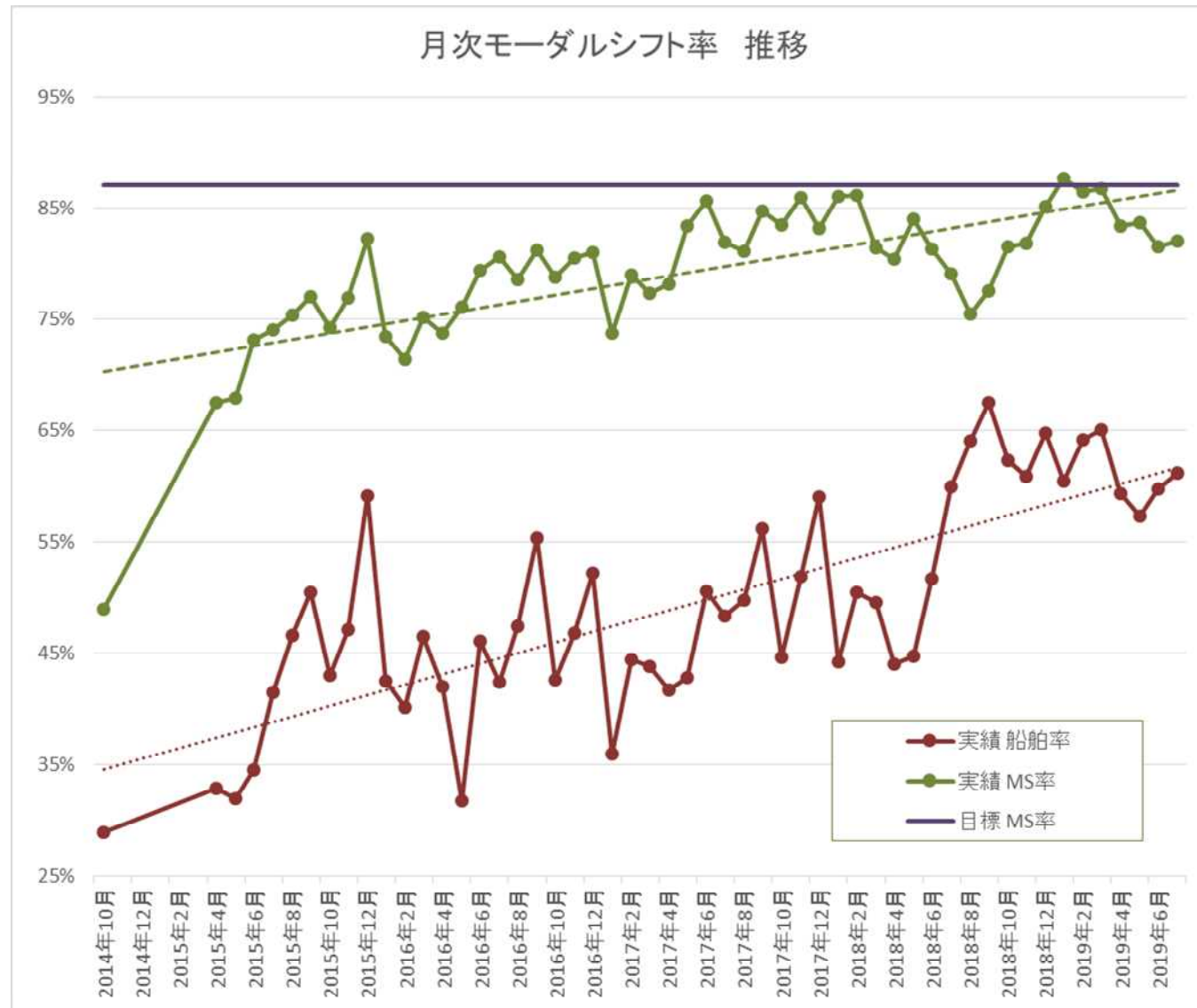


弊社利用航路一覧

No	航路	船舶	主なルート(メーカー名)
①	苫小牧～大洗	商船三井フェリー	北広島(クール)⇒久喜・鶴見
②	苫小牧～敦賀	近海郵船/新日本海F	北広島(クール)⇒西宮・三重
③	大洗～苫小牧	商船三井フェリー	久喜(味の素)⇒北広島
④	東京～苫小牧	栗林商船	久喜(味の素)⇒北広島 ※佐野(ハウス)混載含む
⑤	新潟～小樽/苫小牧	新日本海フェリー	久喜⇒北広島
⑥	千葉～堺泉北	大王海運	川崎(味の素)⇒西宮
⑦	東京～新門司	オーシャントランス	久喜(味の素)⇒福岡 ※有明積替えPL単位出荷
⑧	東京～博多	商船三井F・日通(共同)	川崎(味の素)⇒福岡
⑨	東京～苅田	商船三井F	川崎(味の素)⇒福岡
⑩	大阪南港～新門司	名門大洋フェリー	三重(クール)⇒福岡、西宮(味の素)⇒福岡
⑪	三島川之江～千葉	大王海運	伊予(味の素)⇒久喜
⑫⑬	新門司～徳島～東京	オーシャントランス	福岡(味の素)⇒久喜、伊予(味の素)⇒久喜
⑭	博多～東京	商船三井F・日通(共同)	福岡(味の素)⇒川崎
⑮	苅田～東京	商船三井F	福岡(味の素)⇒川崎
⑯	新門司～大阪南港	名門大洋フェリー	佐賀(味の素)⇒四日市、福岡(味の素)⇒西宮

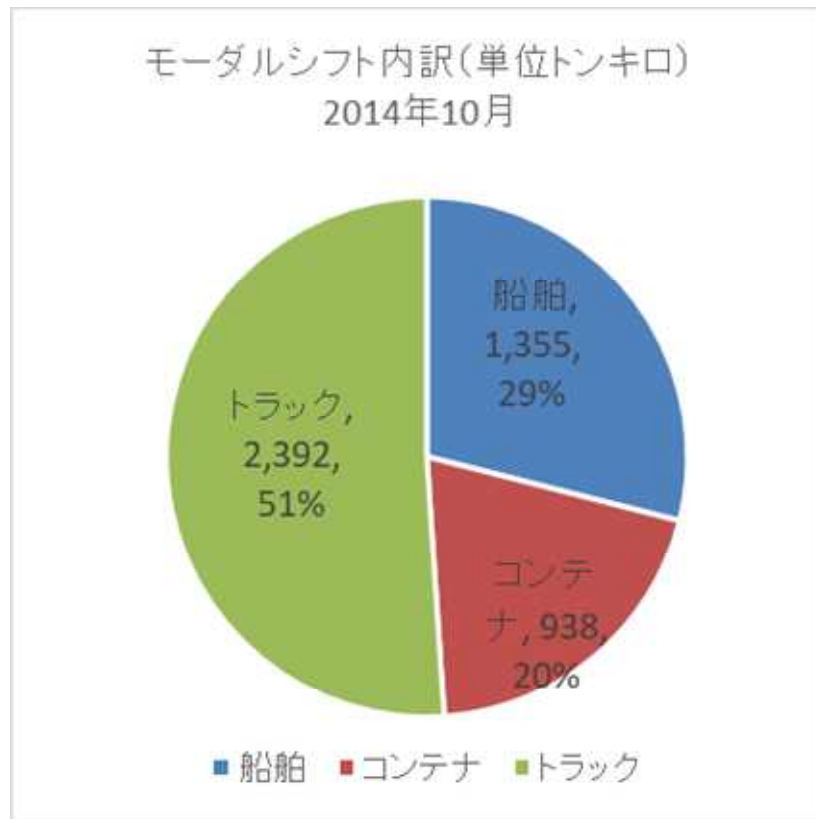
弊社 モーダルシフト率推移

月次モーダルシフト率 推移

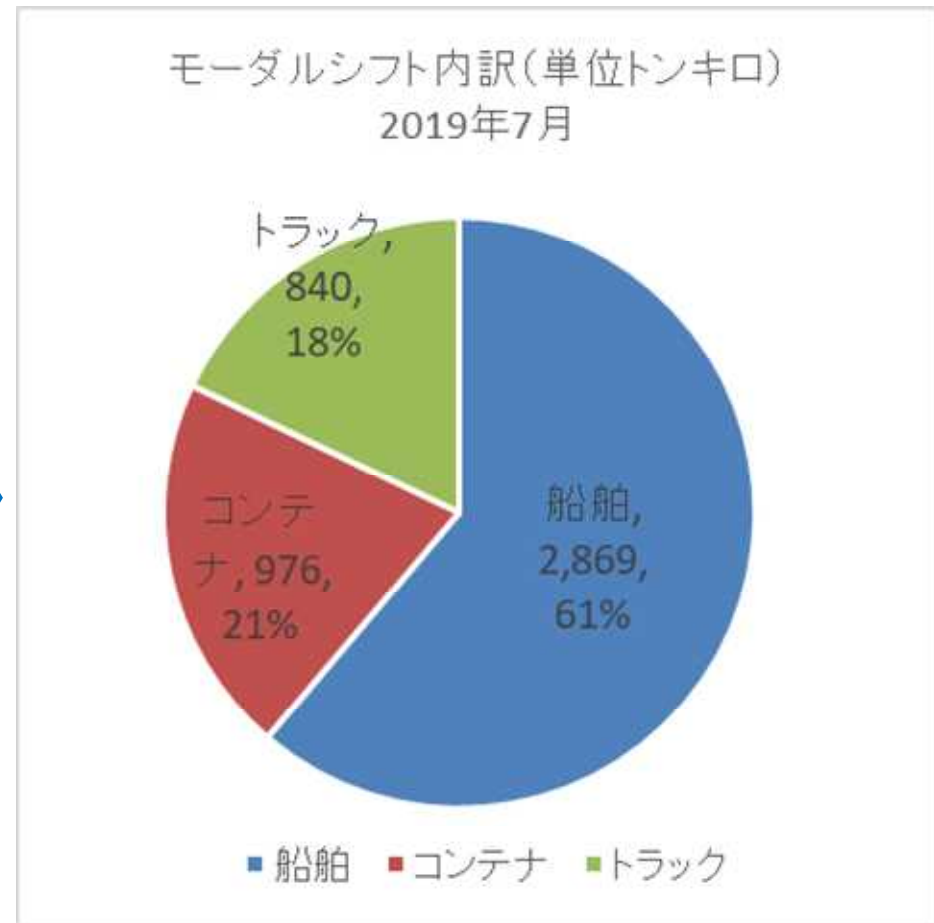


弊社 モード別内訳 推移

2014年10月



2019年7月



幹線輸送モードを選定するにあたっての基準は以下の通り

- ・ リードタイム
 - ・ ・ ・ 同一区間 (from-to) については複線化 (異輸送手段or異輸送経路) の場合でもリードタイムが同一であることが原則。
(日付逆転防止)
- ・ コスト
 - ・ ・ ・ トラック輸送との分岐点は概ね500km。
(近年短縮化の傾向)
- ・ 運行安定性
 - ・ ・ ・ 災害等発生時の耐性、物量波動への柔軟性
- ・ 積載効率
 - ・ ・ ・ 物量・頻度・商品特性に応じて適切な積載率を維持できるような輸送手段
- ・ 環境負荷
 - ・ ・ ・ CO₂ 排出量
- ・ 物流品質
 - ・ ・ ・ 破損発生率、遅延発生率

【メリット】

- ① 大量輸送(トレーラー単位)
- ② CO2削減
- ③ 品質良好(輸送時のトラブル少)
- ④ 減少するトラックの代替(ドライバーが乗船しない無人航送)
- ⑤ コスト安(円/Kg・円/箱が安価)・・・ただしルートにもよる
- ⑥ トレーラーシャーシによる中継輸送が可能
(例:北海道～九州間を東京港経由で複数航路を繋ぎ一貫輸送)
- ⑦ 定時制に優れている(対JRコンテナ)

【デメリット】

- ① トラック比較で時間的制限あり(出港時間・入港時間)
- ② RORO船の港湾荷役でストライキが発生する場合がある
- ③ 荒天時の急な代替策が厳しい(ただし、欠航率は対JR貨物より良好)

① 複線化・複々線化

(例：中部及び関西⇔九州 日本海新ルートの利用)

② ネットワーク変更に伴う船舶利用の新ルート検討

(名古屋→仙台：太平洋フェリー)

③ 近距離ルートの活用検討及び増加

(例：関東→関西、関東→仙台)

- ① 航路情報の開示・アピール(鉄道のダイヤ表的なもの)
- ② 料金の透明化・開示(各社とも輸送料金は非開示であり「お問い合わせください」となっている。
- ③ 小口輸送の拡大(パレット単位・BOX単位などで一部船社のみ)
- ④ 航路の増設や船舶の大型化(関東⇔関西等)
- ⑤ 船舶のハブ化(内航海運のハブ港の設置等)