

新しい総合物流施策大綱の策定 に向けた要望について

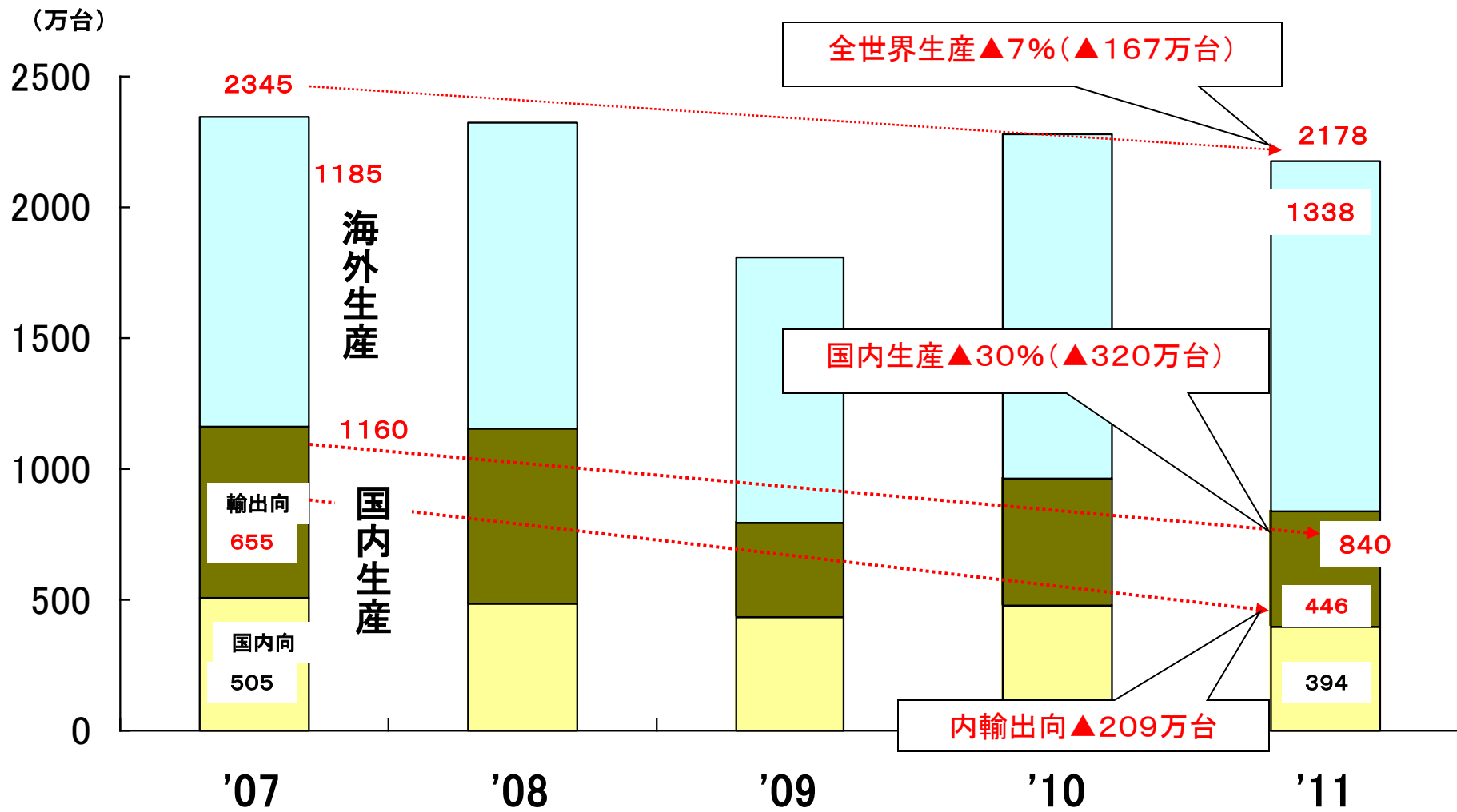
目次

1. 自動車産業を取り巻く環境
2. トヨタの取組みと新大綱への期待
3. 高速道路料金について
4. 新大綱への要望

2013年1月21日
トヨタ自動車株式会社
常務役員 三浦憲二

1. 自動車産業を取り巻く環境

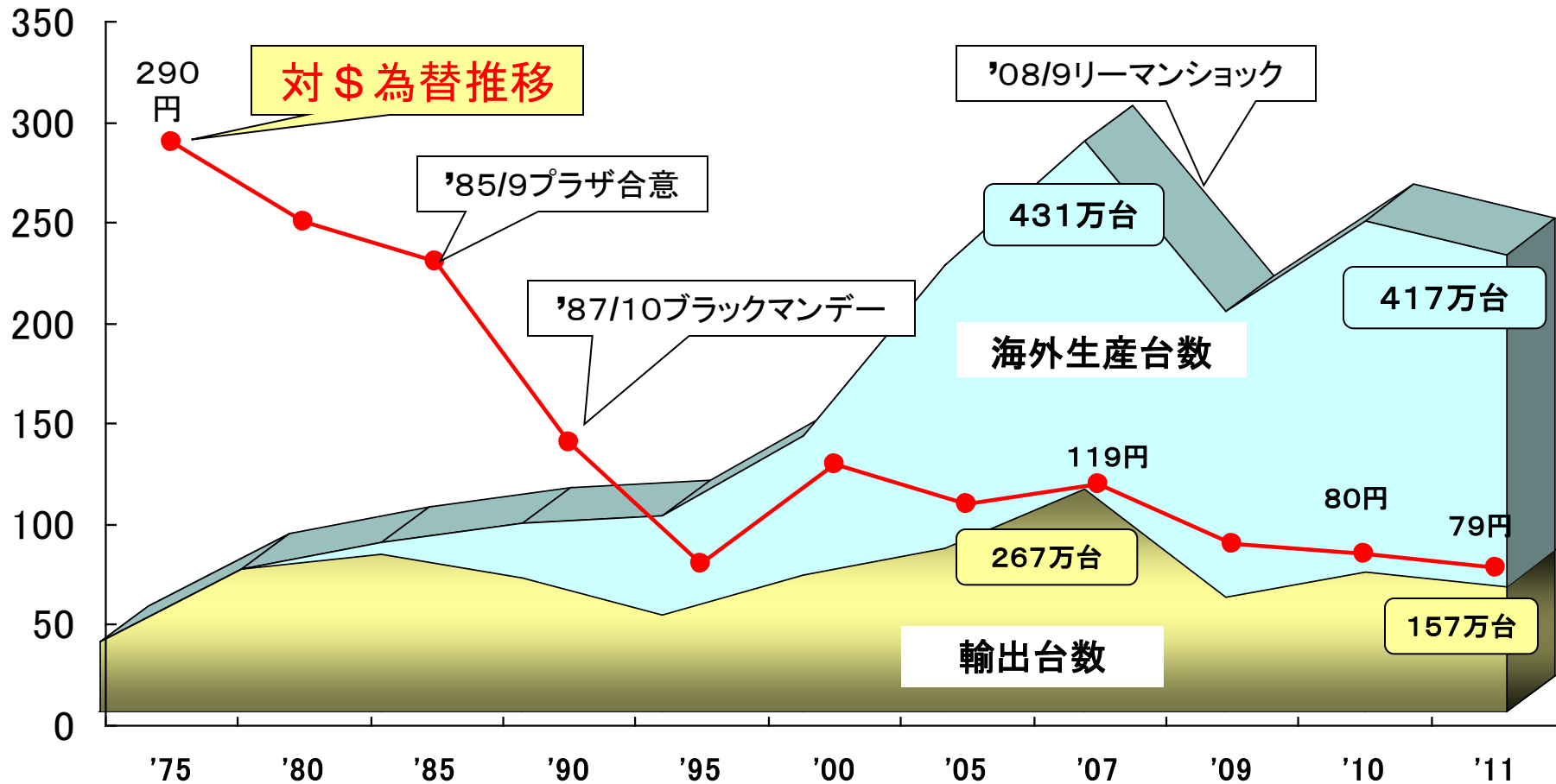
①日本自動車メーカー生産状況



国内市場縮小・輸出台数減により国内生産大幅減

②トヨタの輸出台数と海外生産状況

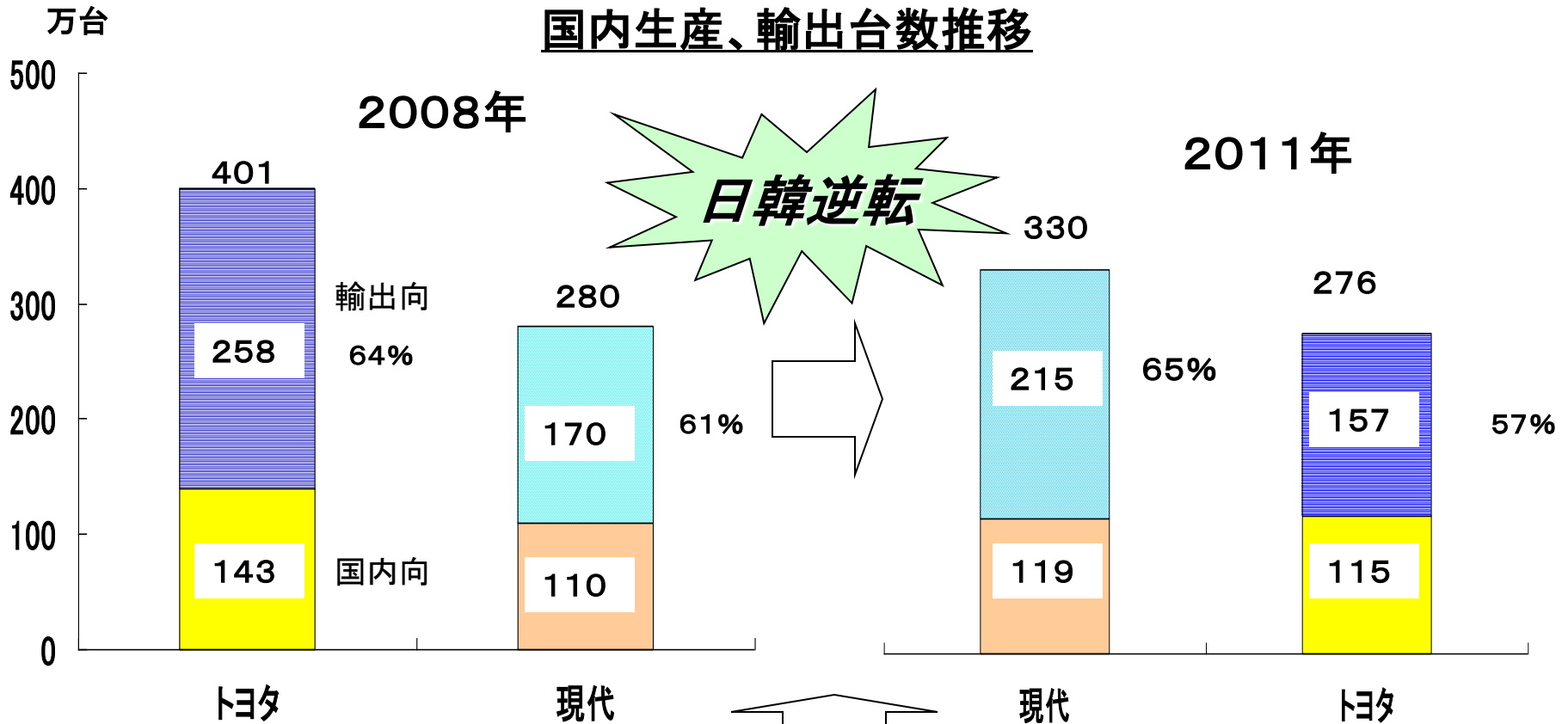
円/\$



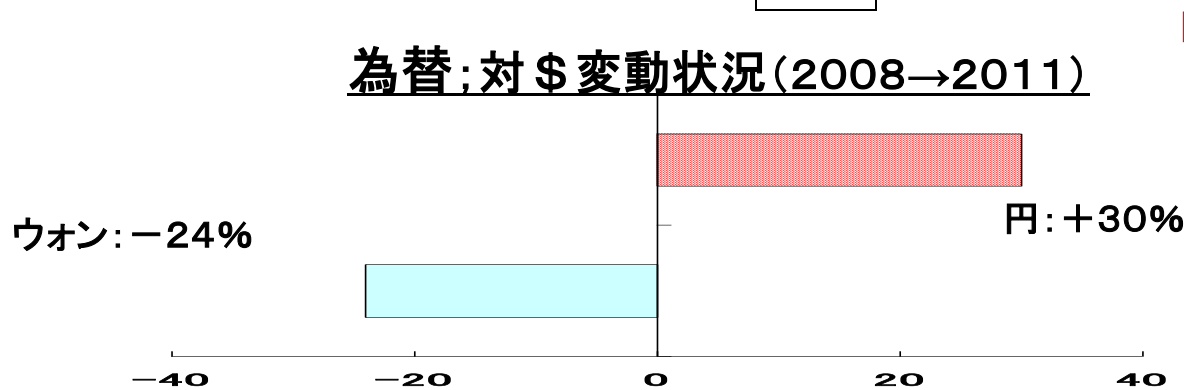
国内は円高、景況悪化により輸出減、海外は堅調

③競合メーカー<現代(韓国)>の動向

国内生産、輸出台数推移



為替;対\$変動状況(2008→2011)

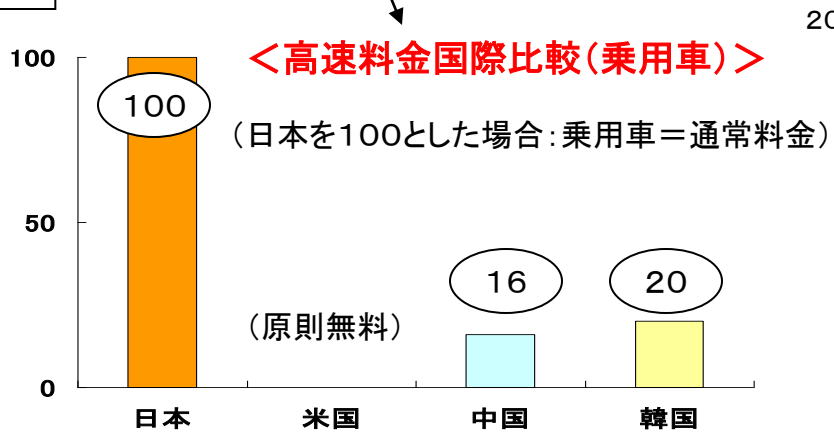
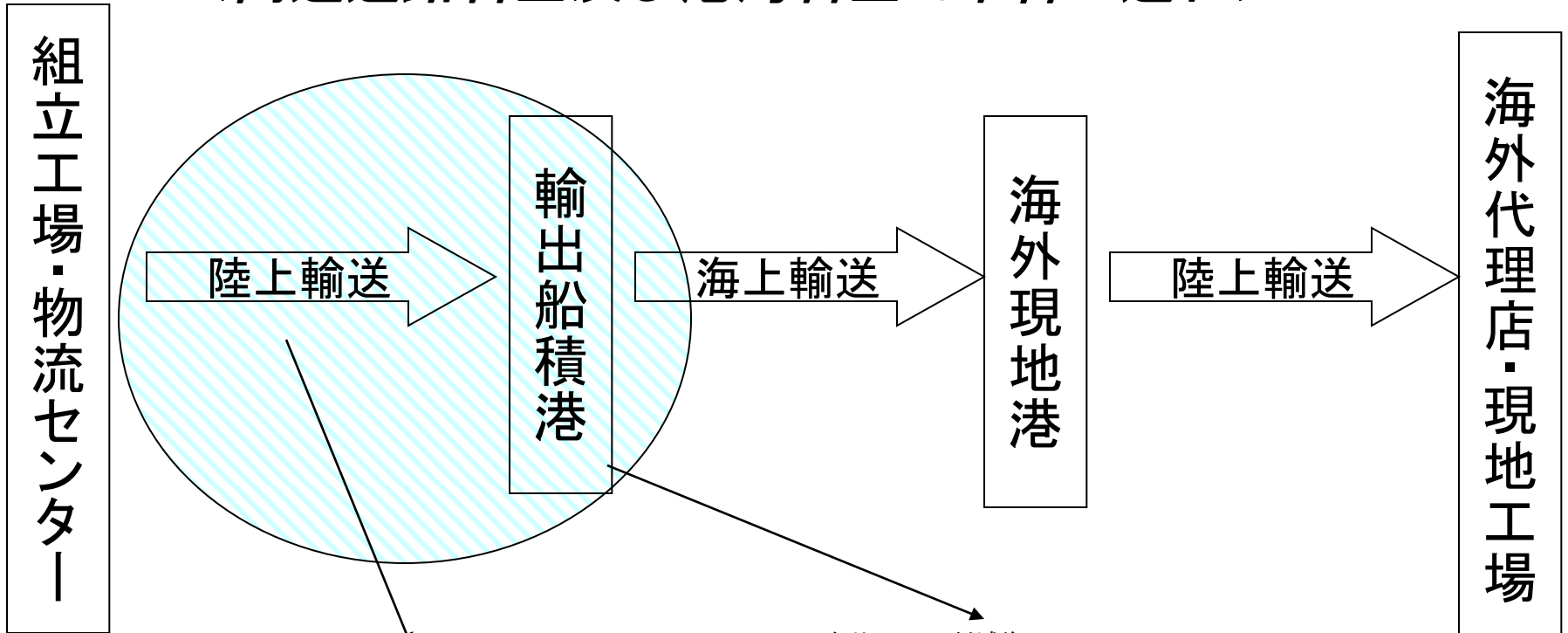


円高・ウォン安により

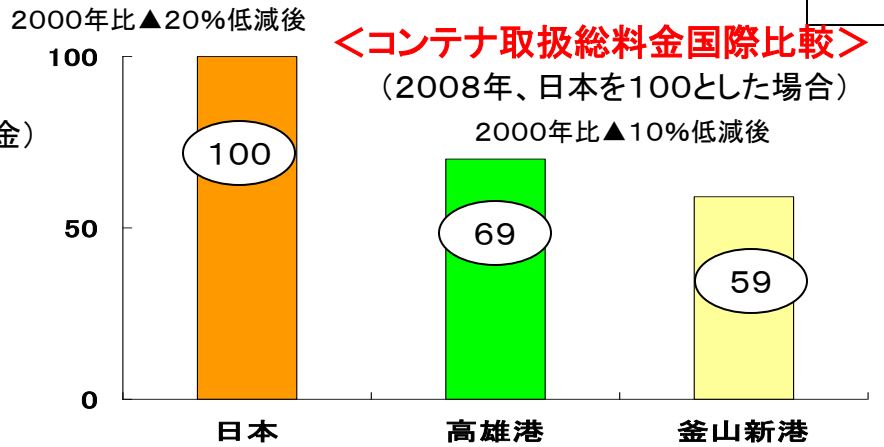
**輸出競争力
大幅低下**

④国際物流競争力の課題

<高速道路料金及び港湾料金で中韓に遅れ>



「2011年高速道路のあり方有識者委員会資料」



「2010年国土交通省港湾分科会資料」

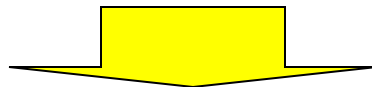
2. トヨタの取組みと新大綱への期待

①トヨタの取組みと新大綱への期待

1. トヨタの中長期取組み方針

● 国内生産維持・拡大に向け競争力強化、原価低減の推進

- ①国内生産300万台レベルの維持
- ②原価改善取組み強化(年間1~2%、1000億円以上)
- ③物流コスト▲10%(3年間)に取組み中



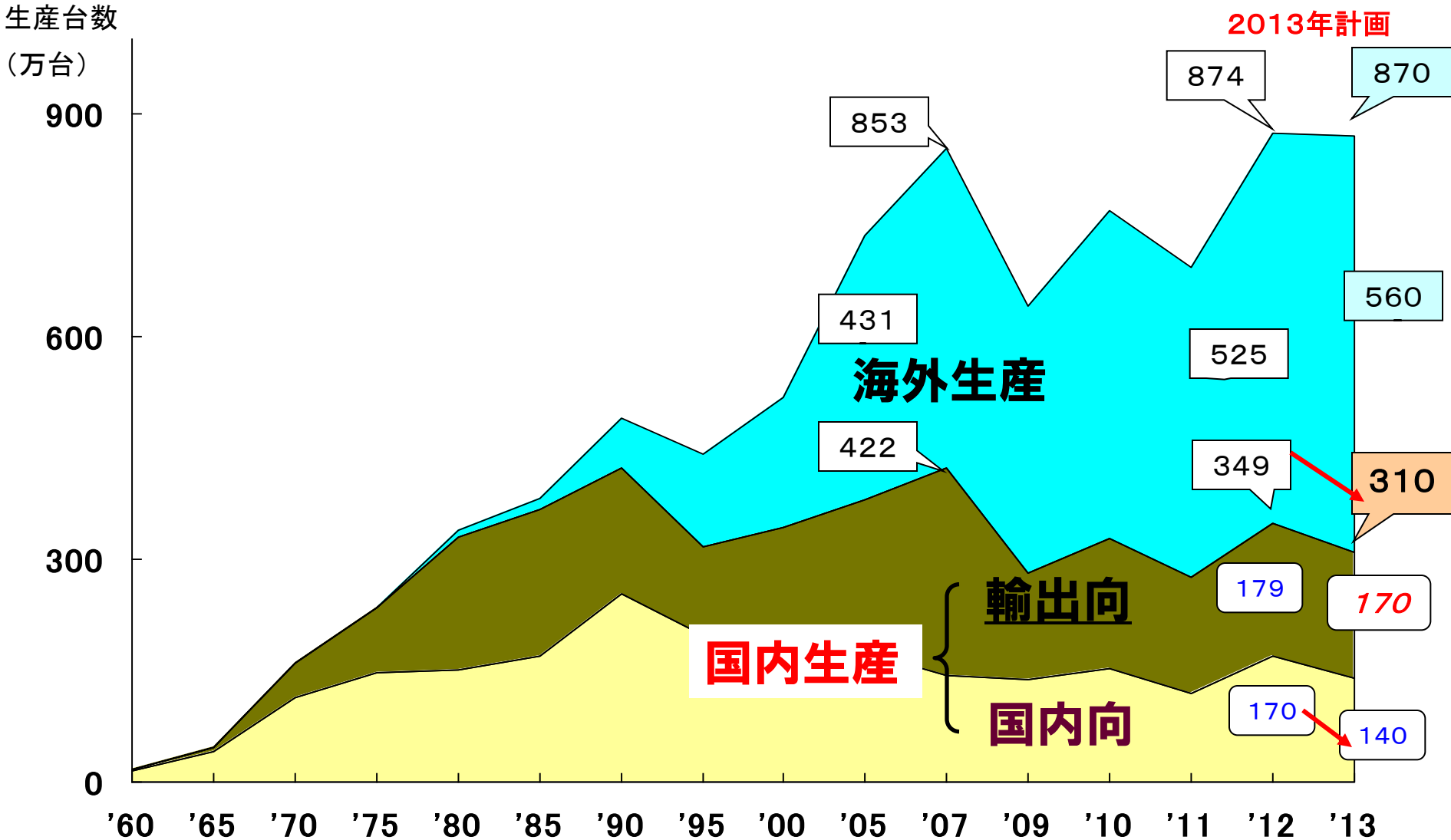
2. 新しい総合物流施策大綱への期待

● これからの10年間に向け海外メーカーと対等に戦える物流の実現

- ①部品調達→生産→海外輸出において海外メーカーと十分戦える物流パフォーマンスの向上
⇒インフラ整備促進、コスト低減、リードタイム短縮等の取組み
- ②特に最大の競争相手である中韓を意識した取組みの推進
⇒利用料金、出荷リードタイムなどでのイコールフットイングが必要

②トヨタの生産計画

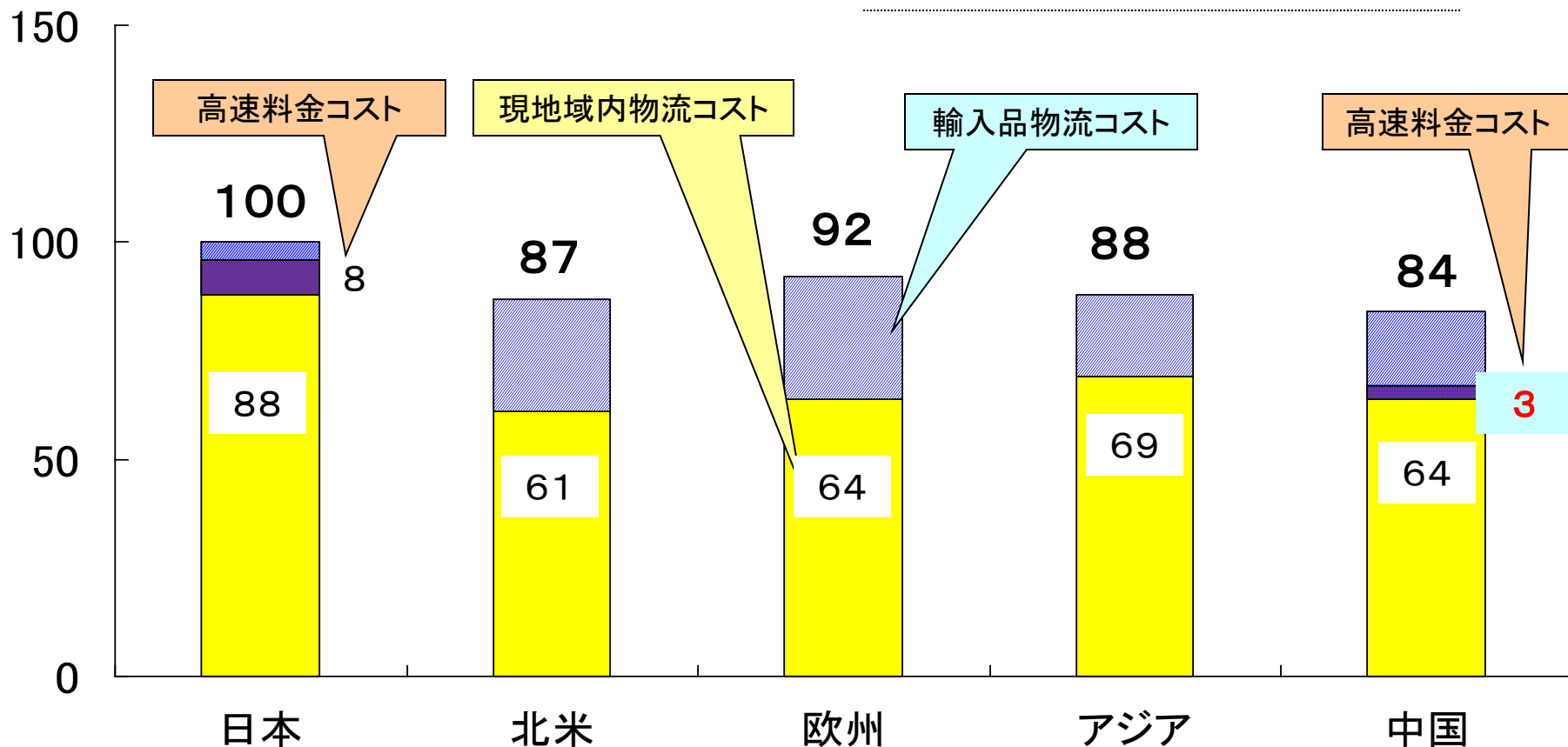
2013年は国内市場は厳しいが国内生産300万台を維持
＜先進国と共に新興国への輸出拡大が大きな鍵＞



③現地生産車との部品物流コスト競争力状況

＜トヨタ現地工場の生産用部品台当り物流費(日本100:2012年)＞

1 \$: 77円 1 € : 105円 1元 : 12円



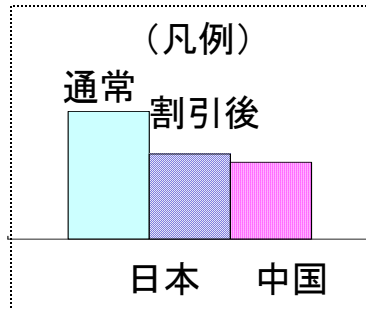
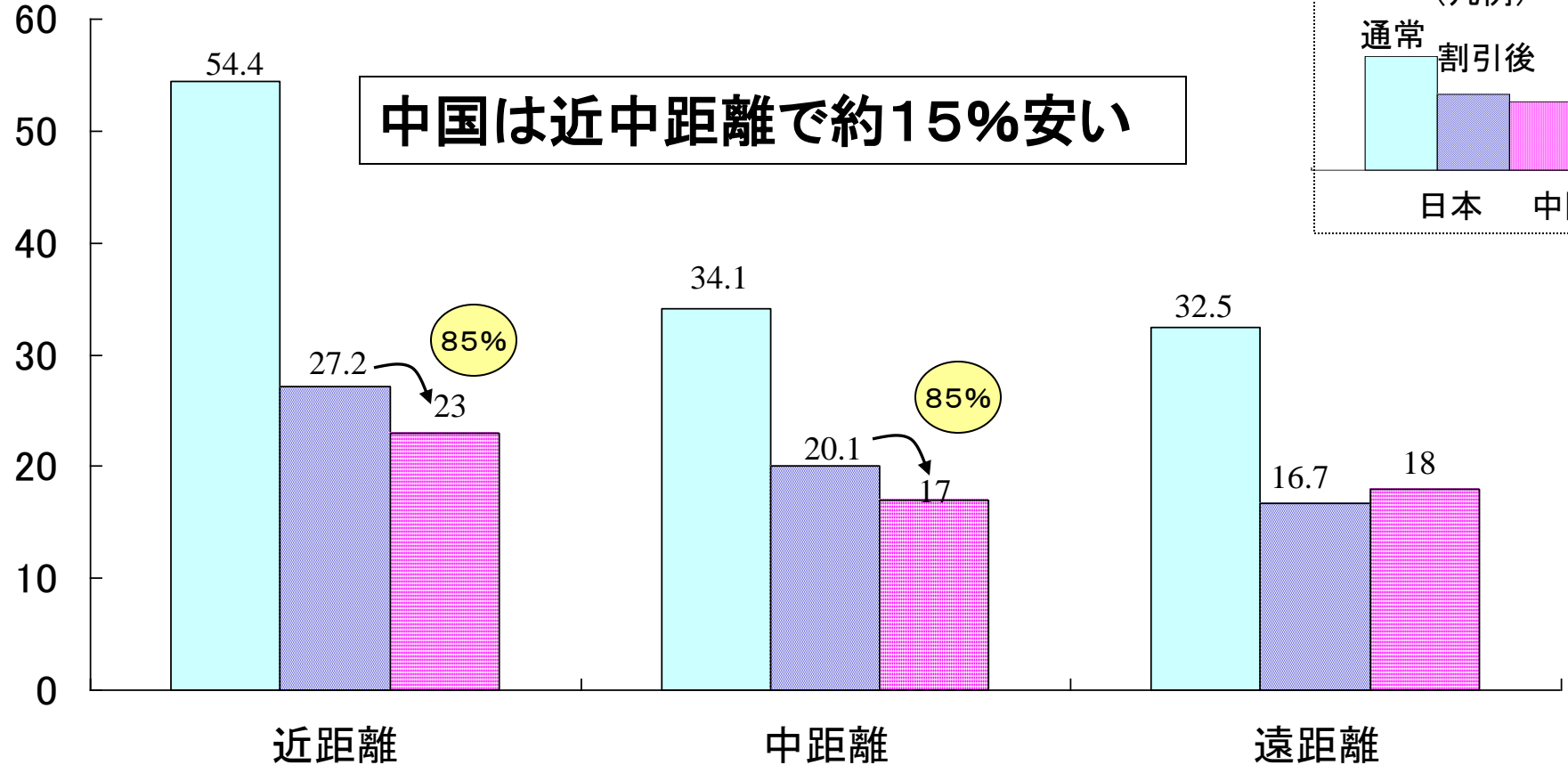
円高の影響あるも日本の物流コスト競争力は低い
＜中国に比較し物流費全体で約20%高く高速料金負担も大きい＞
⇒輸出競争力をつけるためにも国内物流コスト低減が急務

3. 高速道路料金について

①日本vs中国km当り高速料金比較

(円/km)

(大型車料金: 日本はETC割引利用での最低価格、1元=12円)

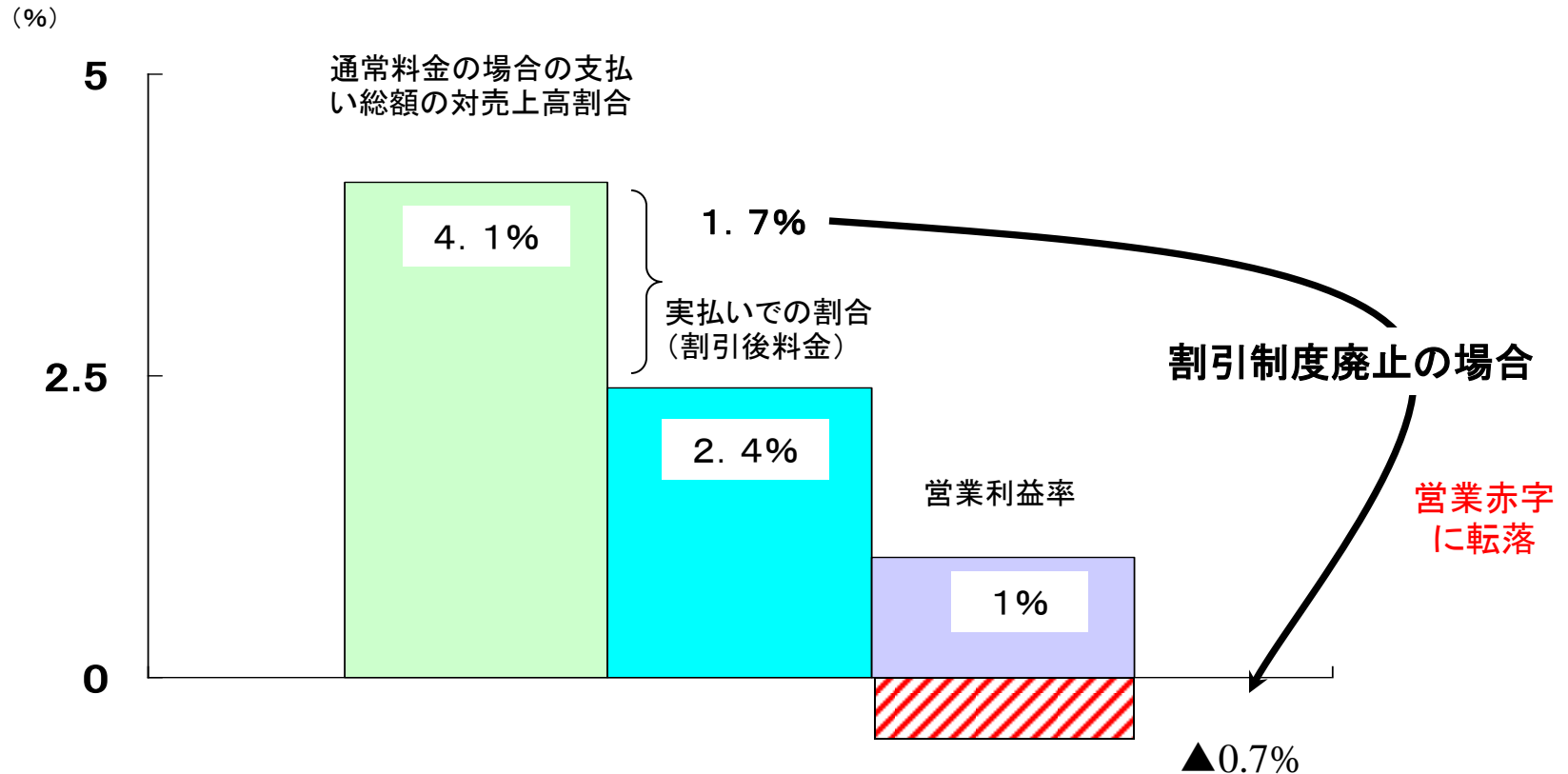


起点	近距離	中距離	遠距離
日本(豊田) →	名古屋(14.7)	青森(1,020)	青森→鹿児島(2,070)
中国(天津) →	域内(15.5)	上海(1,057)	広州(2,340)

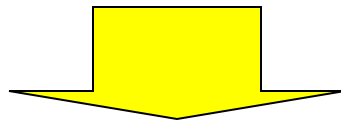
②物流会社高速料金負担状況

＜総売上高に占める高速道路料金割合＞

(主要取引物流会社A社の2012年3月期実績)



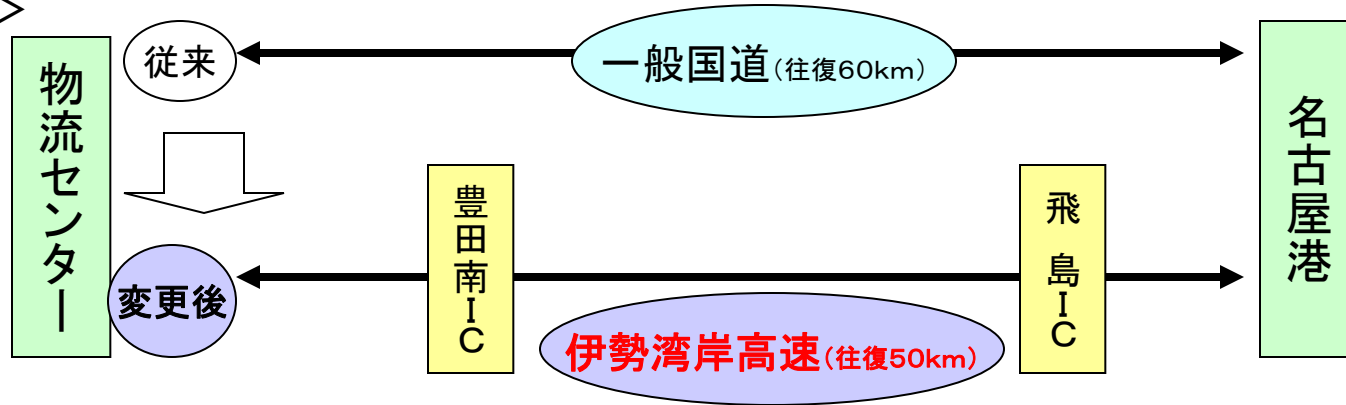
＜要望＞



国内サプライチェーン維持には現行割引制度の継続が必要

③高速道路利用のメリット

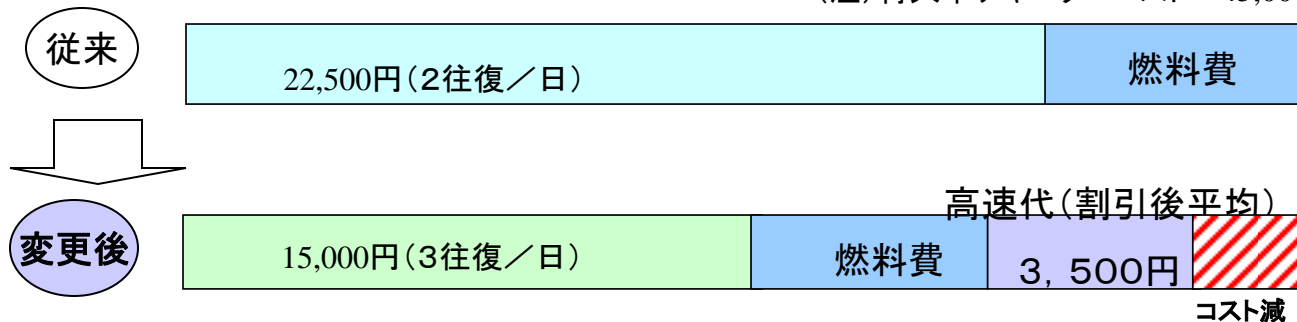
<ルート>



<メリット>◎トレーラー1往復 5時間が3時間に短縮(センター・港での待機、積下し作業込み)
⇒リードタイム短縮(▲40%)・物流コスト削減(▲18%)

1往復当りコスト

(注)特大車チャーターコスト=45,000円/日(目安)



コスト削減⇒▲7,500円(トレーラー) + 3,500円(高速代) = ▲4,000円

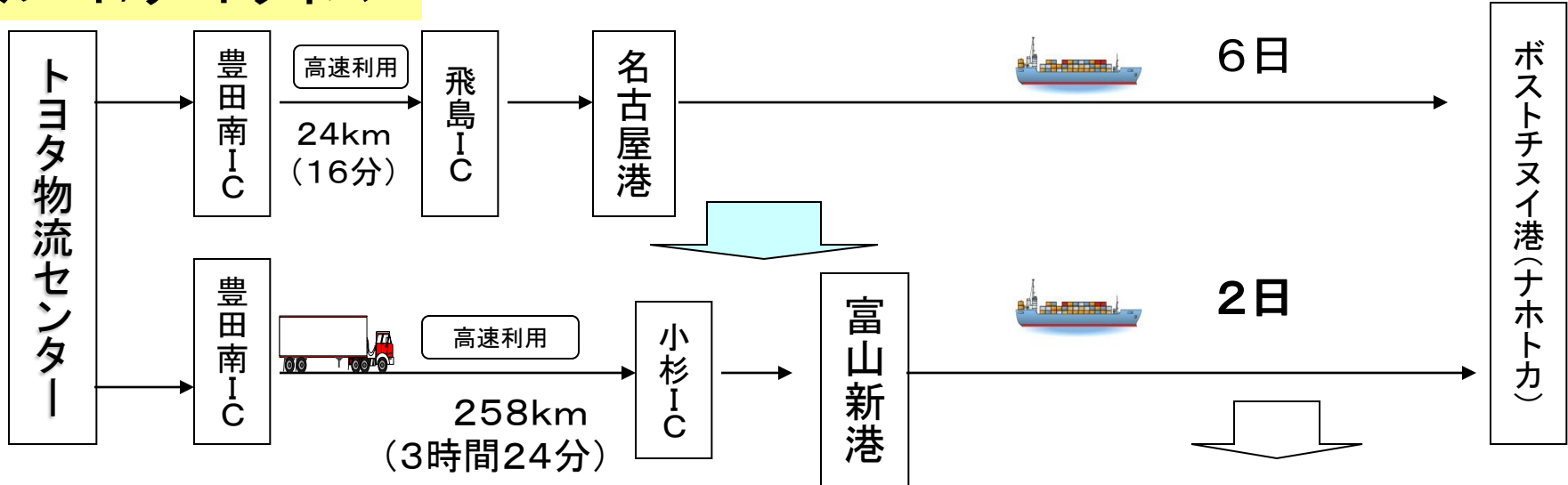
<要望>

- ・ 生産拠点と港を結ぶ高速道路整備の前出しと早期供用開始
- ・ 高速料金割引制度の継続

④遠距離輸送での高速利用促進

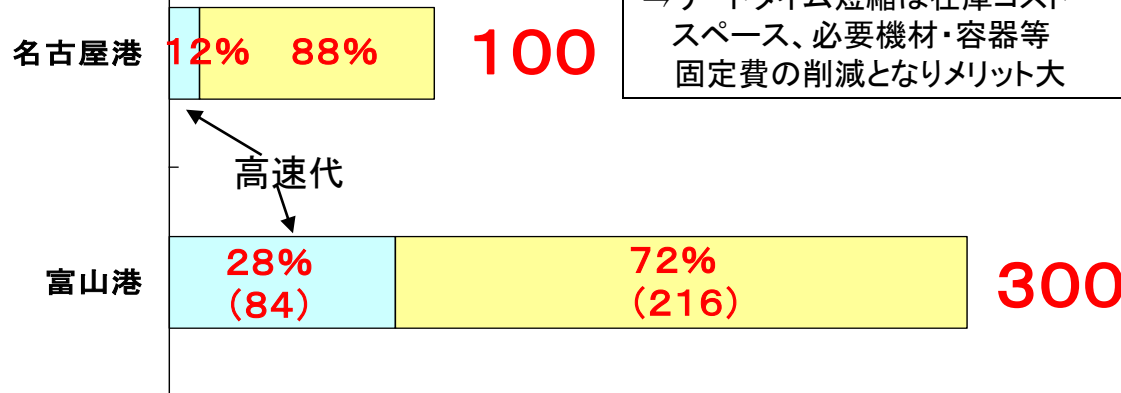
<日本海側港湾利用検討のケース>

ルート/リードタイム



陸送コスト

(名古屋港を100とした場合のコスト、特大車)



全世界へ1日当り約150億円相当額を輸出
 ⇒リードタイム短縮は在庫コスト・スペース、必要機材・容器等固定費の削減となりメリット大

リードタイム: 4日短縮

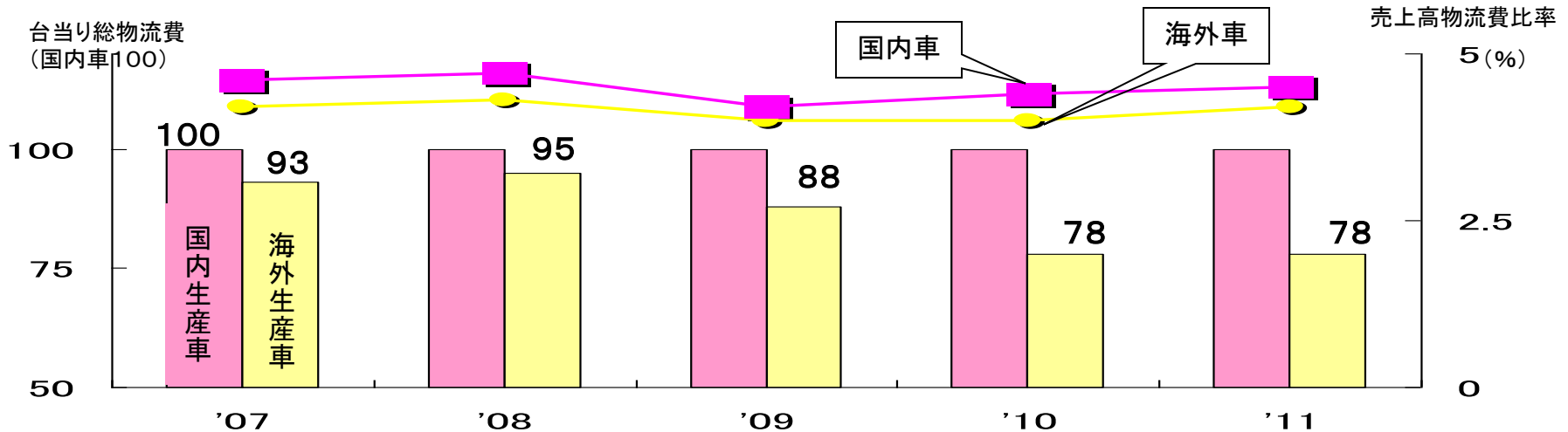
但しコストアップ大
(高速料金部分大)

利用促進策の検討
(長距離での割引策等)

新物流施策大綱への要望

4. 要望

＜国内外生産車台当り総物流費・売上高総物流費比率推移＞



国内生産車と海外現地生産車との物流コスト差は拡大傾向
⇒国内生き残りのため更なる物流の効率化・コストダウンが必要

＜トヨタの取組み＞

○往復満載輸送による積載率アップ、リードタイム短縮による固定費削減など1円、1秒単位での現場改善、合理化に取り組む中

◎海外と互角に戦える物流インフラ整備促進、高速利用料金・港湾料金等の見直し・低減を是非お願いしたい。

END