

第2回 委員会資料

(株)東芝 ロジスティクス企画室
正木 裕二

2012-12-4

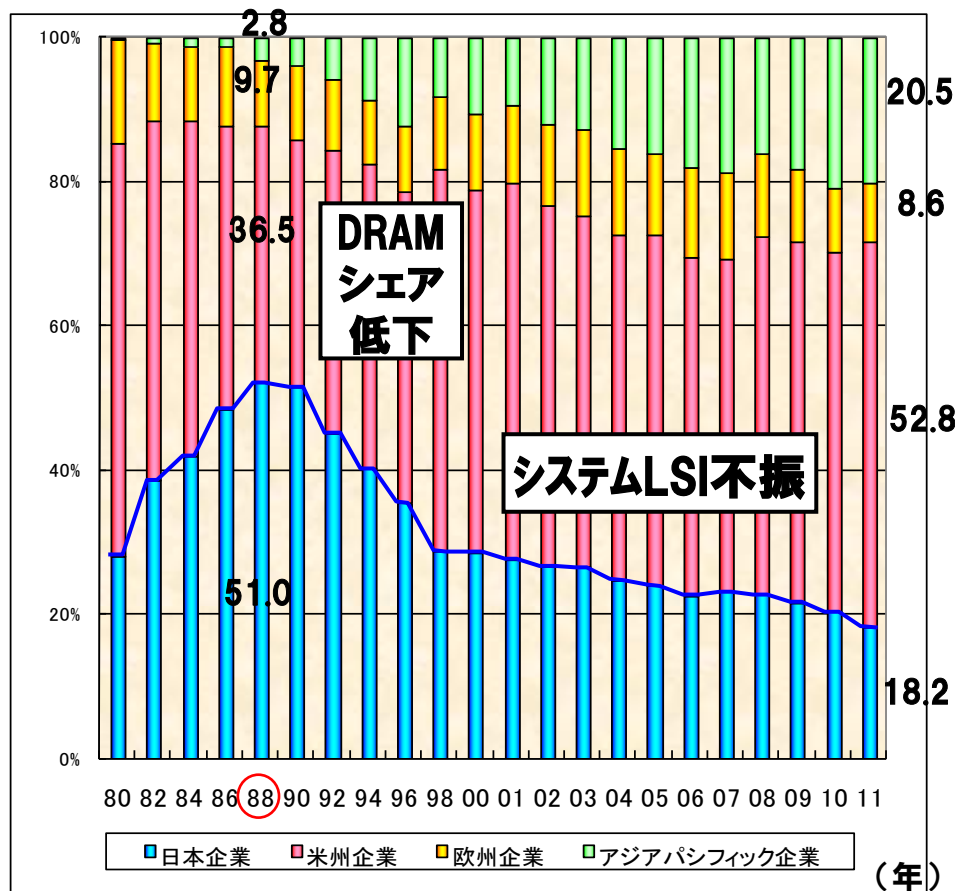


東芝グループは、持続可能な
地球の未来に貢献します。

-
- 
- I. **日本の電機産業を取り巻く環境**
 - II. **ロジスティクス視点での課題と要望**

日本の半導体産業のポジション

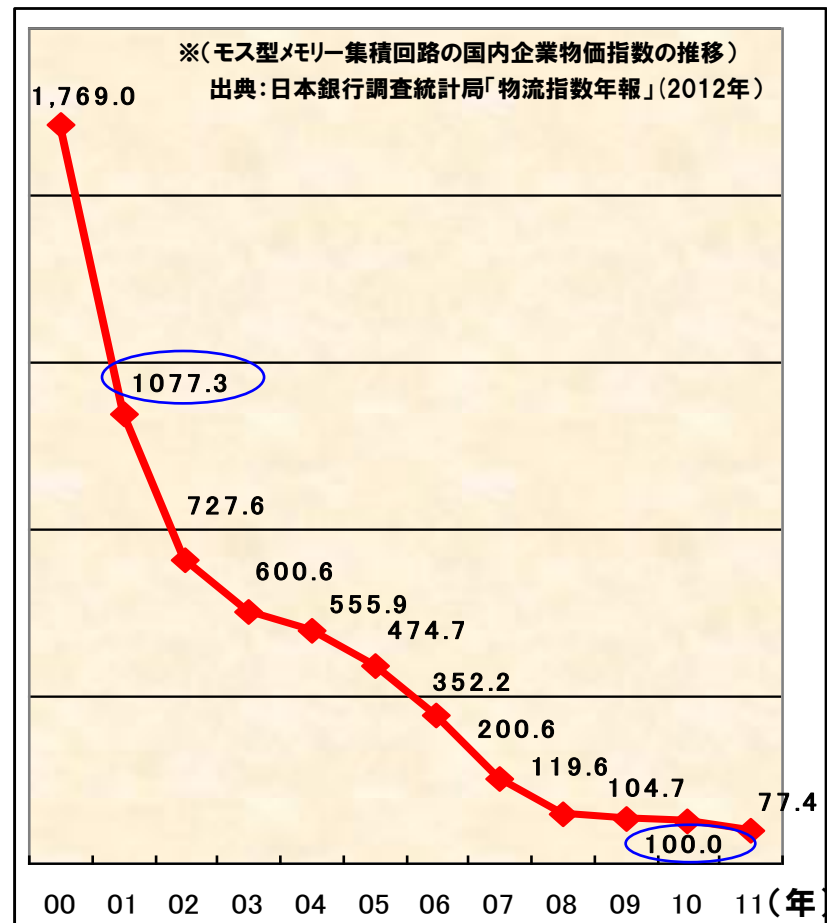
＜世界と日本の半導体シェア推移＞



※出典：ガートナー“Market Share : Semiconductor Applications, Worldwide 2011” (2012年3月27日)、2009年以前は過去の同レポートを基に日本政策投資銀行にてグラフを作成。

日本企業の半導体は、シェアを大きく下げている

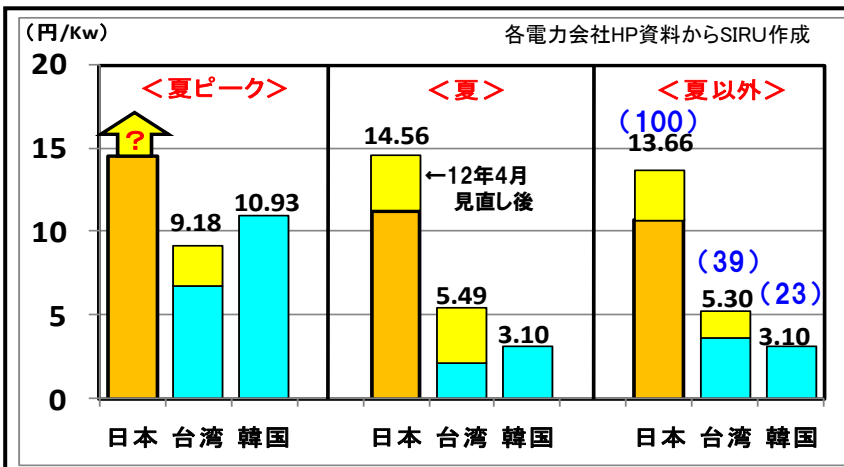
＜半導体集積回路の価格の推移＞



10年前と比較し、約10分の1に売価ダウン

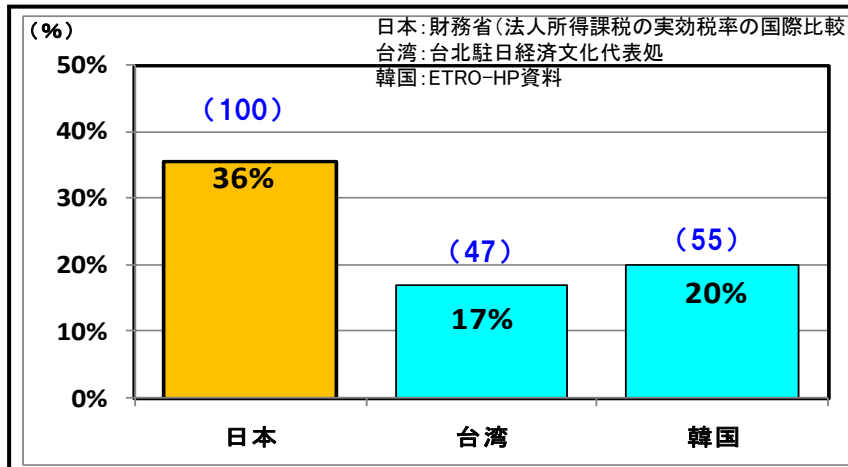
日本の電機産業の環境(対台湾／韓国比較)

<電力料金>



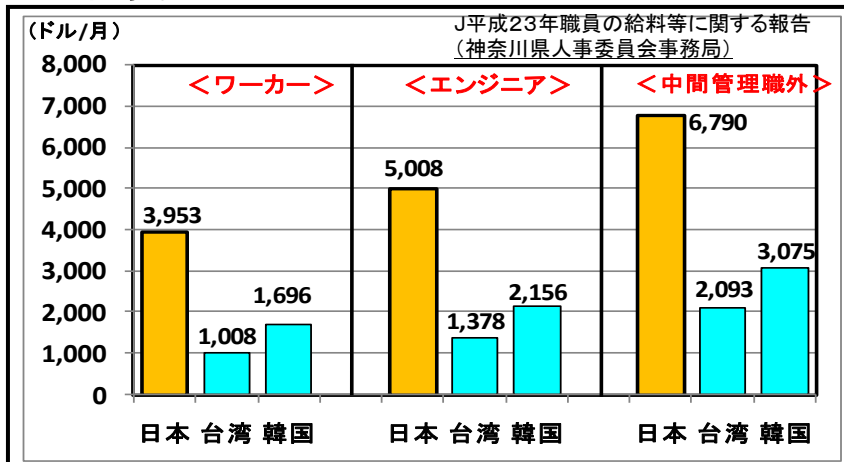
電気料金が約3～4倍。クリーンルームコストに影響

<法人税>



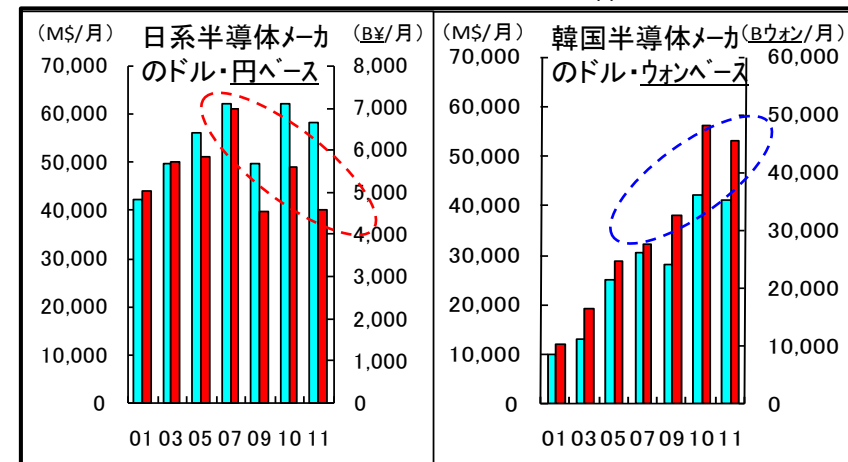
法人税が約2倍。電機業界の体力差となる

<人件費>



高い人件費 (台湾、韓国の約2倍以上)

<円高> 世界売上げ推移



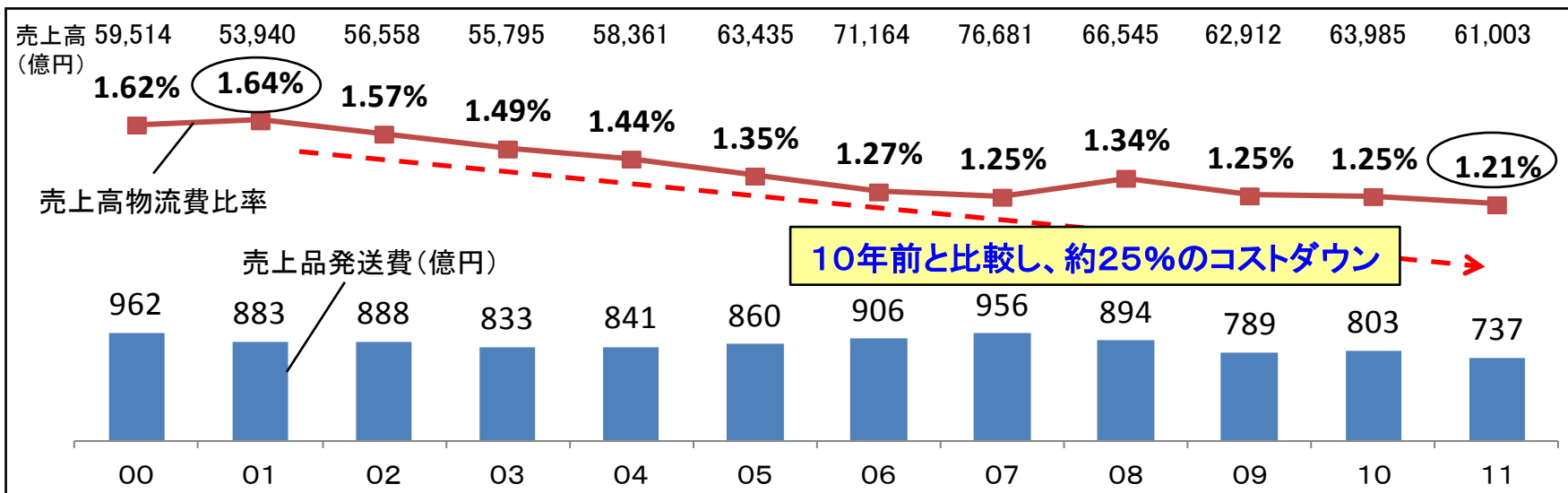
日本:競争力低下+円収入減少／韓国:競争力向上+ウォン収入増加

売価ダウンに対応する東芝の取り組み

設計／調達／生産／販売をスルーした

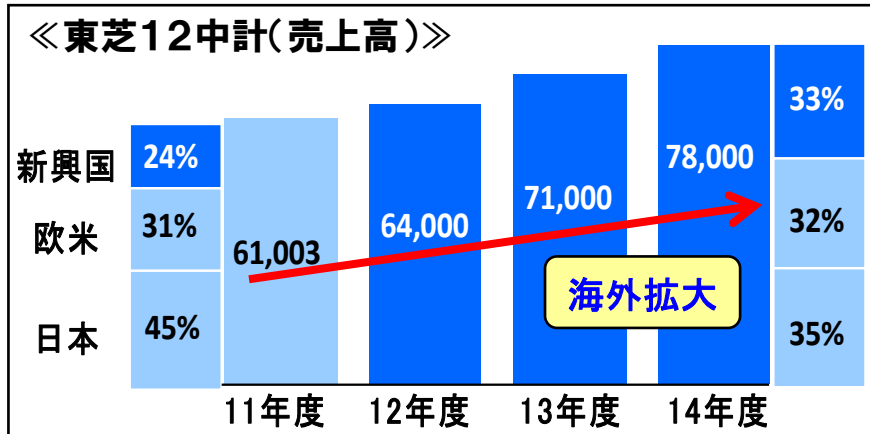
物流の全体最適化を図り、物流コストを削減

- ― 「積載率向上」「梱包容積縮小」による物流コストの抑制
- ― 異業種他社との「積合輸送」「コンテナラウンド」による輸送費／CO2の削減
- ― 最適な「物流拠点再配置」による物流の効率化
- ― 情報の「見える化」による滞留ロス、機会ロスの削減
- ― ローコスト便へのシフト化（航空→海上）
- ― 「パートナーとの連携」によるオペレーションの強化



ロジスティクス視点での政府への要望

1. 10年間で売価は10分の1（半導体）、一方で公共物流コストは横ばいで、企業の利益を圧迫
2. 電力料金、法人税等と同様のインフラコストとしての公共物流費が他国に比べ高い



- グローバルの物流プロセスが更に延びる傾向
- 日本発着の貨物が更に増加する傾向

・空港、港湾、鉄道、トラックの
インフラコスト低減および効率化が望まれる

I. **日本の電機産業を取り巻く環境**

 II. **ロジスティクス視点での課題と要望**

航空運賃の国内外比較

航空

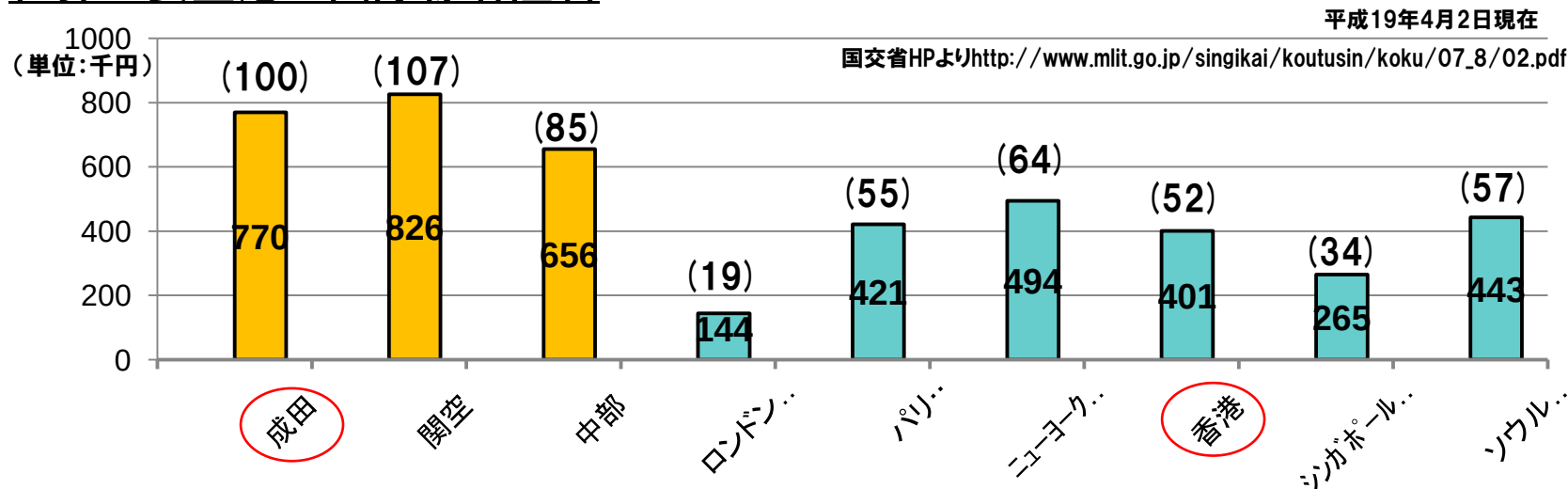
日本(成田)、香港発の貨物航空運賃比較(1マイル当たり)

マイルあたり運賃(日本=100)

	北米向け (Los Angeles)	欧州向け (Frankfurt)	アジア向け (上海)
日本発	100	100	100
香港発	76	79	90

※運賃は航空運賃と燃油サーチャージ含む総額(当社入手レートにて比較)

世界主要空港の国際線着陸料



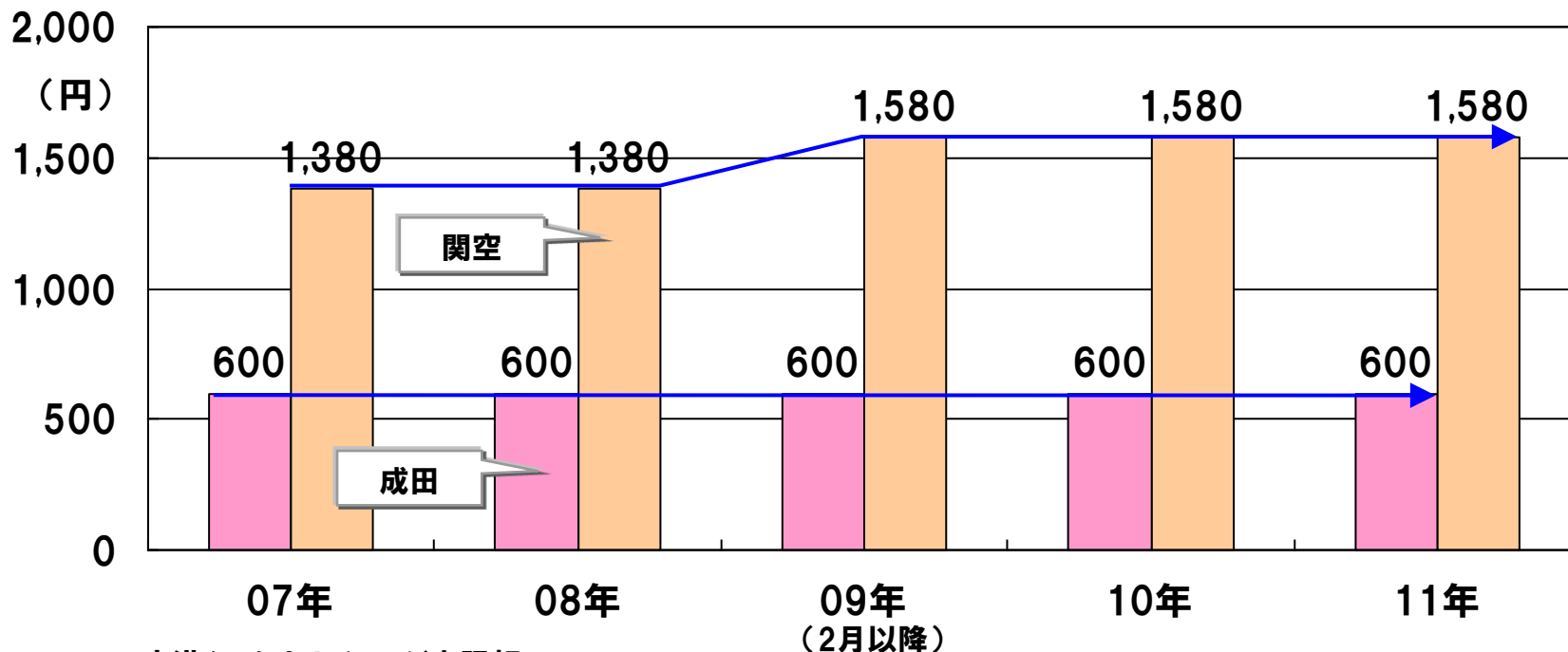
国際輸送費の大きな部分を占める貨物航空運賃で、日本発と香港発に価格差が見られる。要因のひとつに日本空港インフラ費用の高さがあると推測する。

貨物輸入ターミナルチャージ推移

航空

貨物輸入に関わる空港コスト(空港ターミナルチャージ)

<例: JAL上屋施設利用料(100kgの場合)>



空港ターミナルチャージ上限額

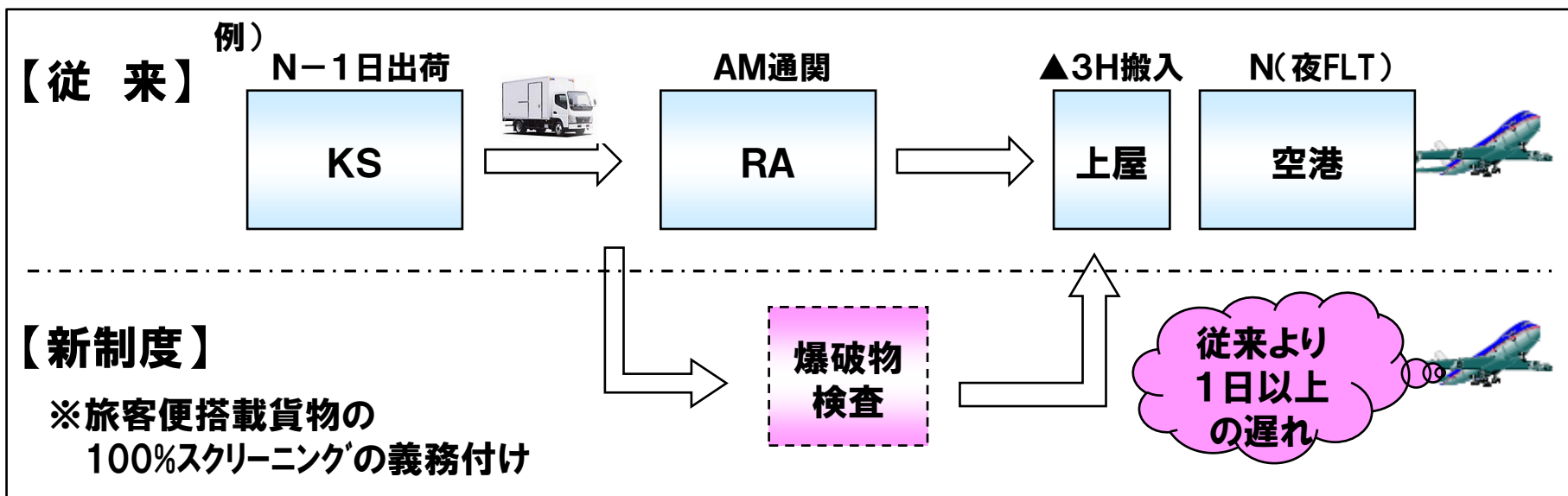
【成田空港】 09年1月まで1,280/2,400円(※)／09年2月から4,800円 【関西空港】 11,000円

*無料保管期間経過前後による料金差

成田空港は横ばい。関西空港は09年1月にベース料金が200円の値上げ
売価ダウンに耐えるだけのコスト削減努力をしている中で、空港利用料の横ばい／
コスト増は、輸出入企業の価格競争力をそいでいる

新KS／RA制度について(100%スクリーニング対応)

航空



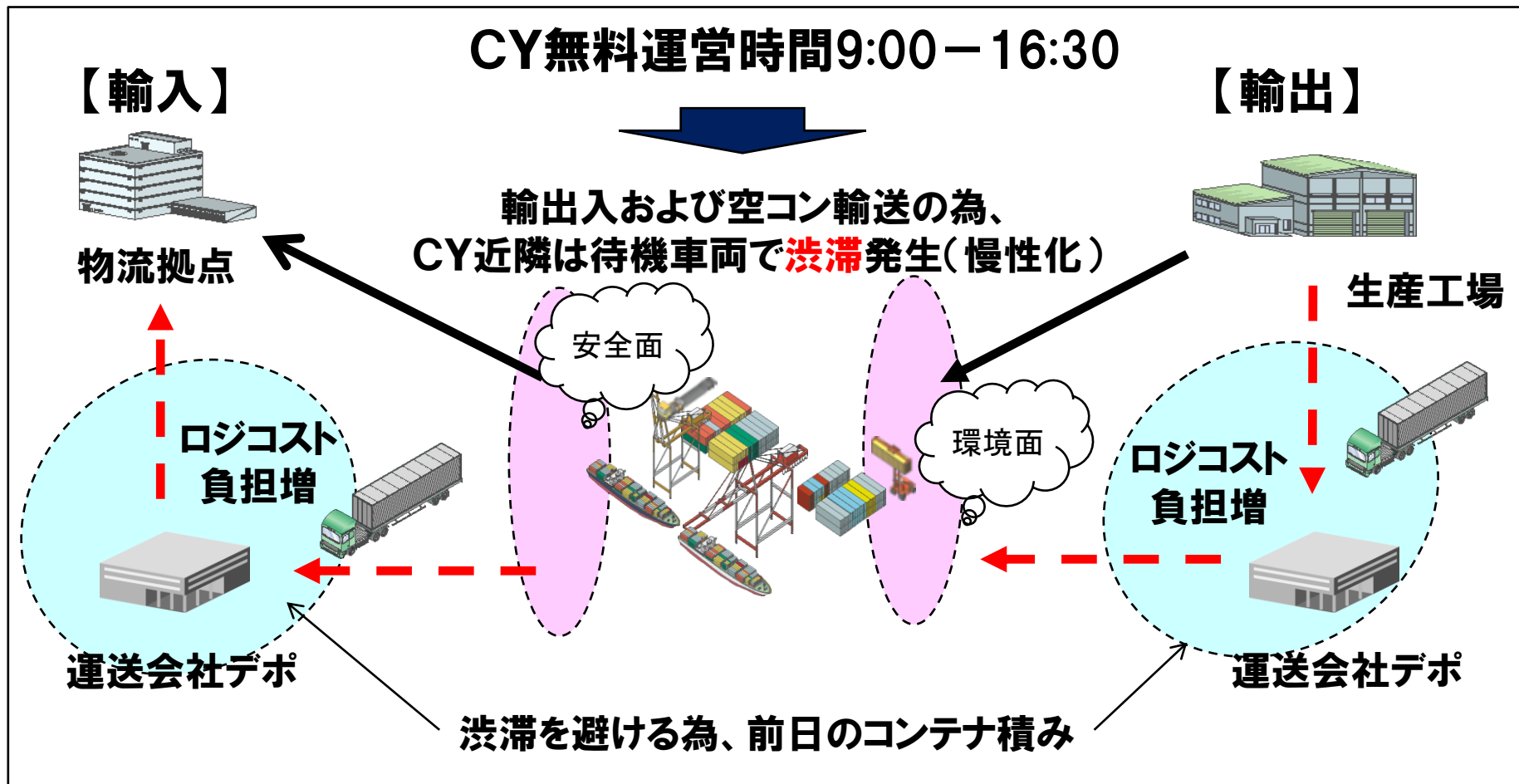
LTのサービスレベル維持に向け

「国交省ガイドライン」を遵守した体制整備構築(企業側の管理コスト増)

<要望事項>

- ・新KS／RA対応企業へのインセンティブ
- ・未対応企業への円滑なスクリーニング対応(政府主導による制度構築)
- ・航空貨物専用便スペース不足による運賃値上げの牽制

※政府主導とは:効率的なスクリーニング、装置購入負担軽減、公平な運賃料金制



<要望事項>

- ① 全てのCY延長時間の無料化
- ② 周辺アクセス道路の整備、渋滞緩和

高コストな特大貨物輸送(鉄道輸送)運賃

鉄道

<現状の課題>

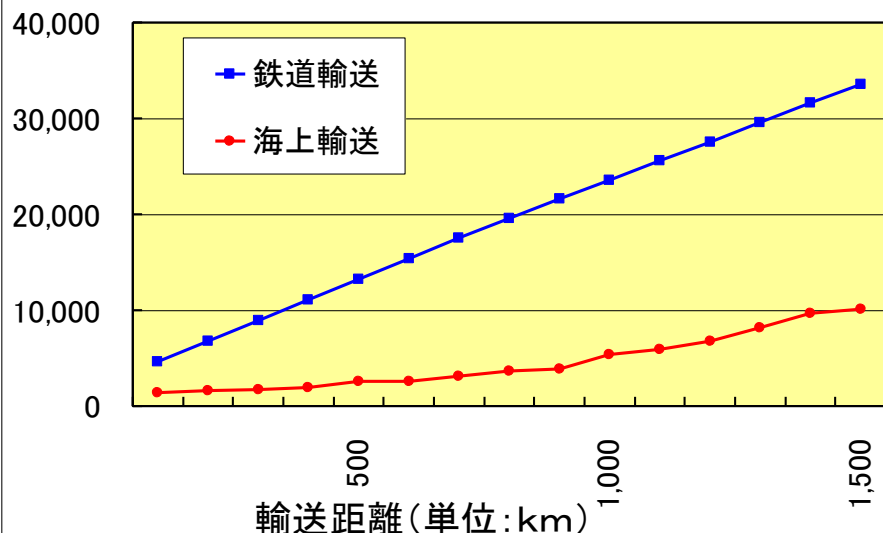
- ・モーダルシフト加速化に当りJR貨物の特大貨物輸送(臨時ダイヤ編成)運賃が激高の為、重量物の内陸輸送に相当のコストがかかっており、荷主側の輸送費負担が膨大。
- ・コストダウンの代替手段として海上輸送等に切替えを実施しているが、内陸へ輸送するに当り、港からの輸送距離が長いことによりトレーラ輸送コストアップが発生。

<要望事項>

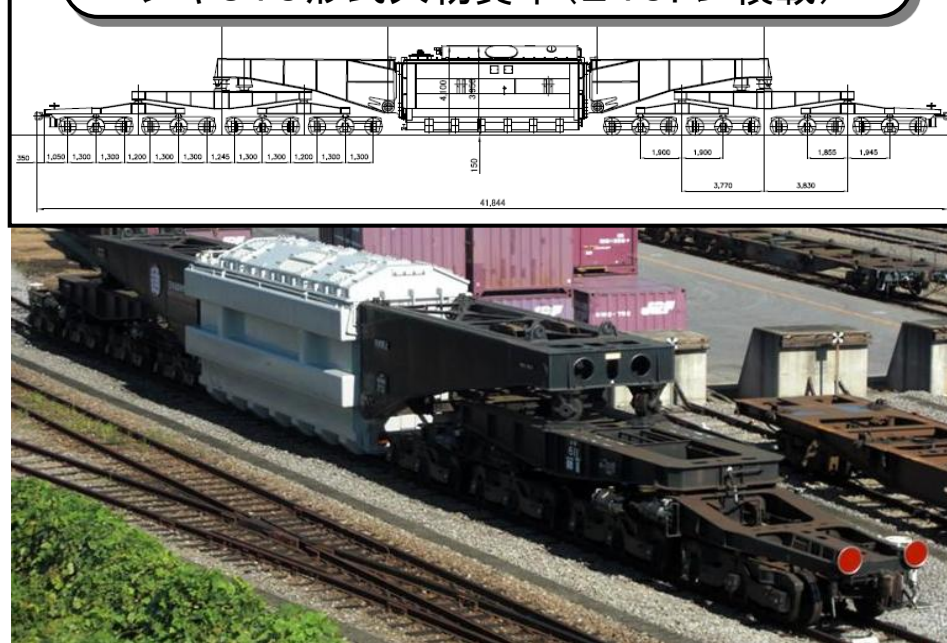
- ・JR貨物の特大貨物輸送運賃の値下げ

運賃比較表(鉄道／海上輸送)

運賃(単位:千円)



シキ610形式大物貨車(240トン積載)



JR貨物の31ftコンテナ利用拡大促進

鉄道

<現状の課題>

トラックから鉄道輸送拡大による温暖化ガス削減での課題

- ・現在JR貨物が保有する31ftコンテナの絶対数があまりにも少ない(無いに等しい)
- ・私有コンテナによるラウンド輸送は一企業では難しく、返路輸送の3割負担もモデルシフトを阻害する一因。

<要望事項>

1. JR貨物のコンテナ対応

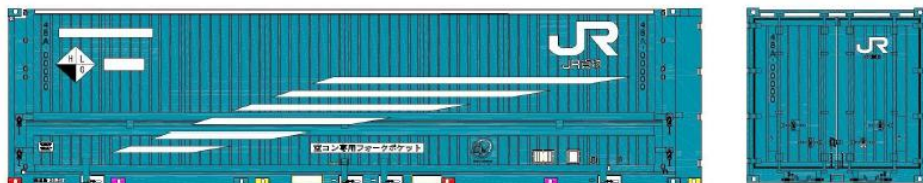
- ・JR貨物保有の31ftコンテナの拡充
- ・荷役(トップリフター)対応駅の拡充

2. 私有コンテナへの対応

- ・私有コンテナの返路費用への助成
- ・事業者による31ftコンテナ作製のための助成

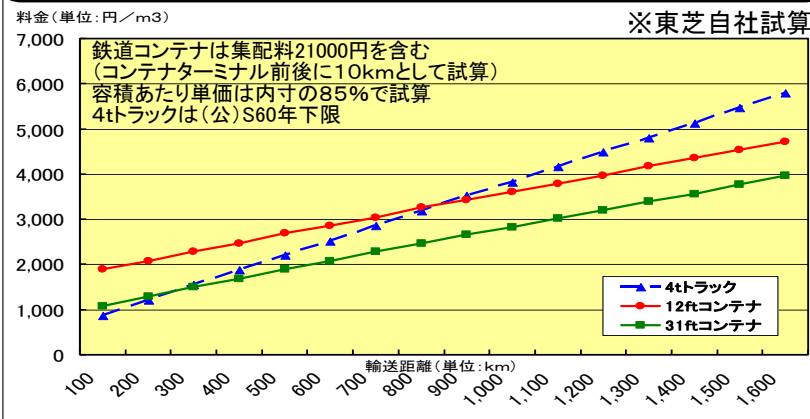
JR貨物 31ftウイングコンテナ (2012年10月作製)

→ **更なる増強を!**



(※2012年10月、JR貨物は31ftコンテナ25個を初めて製作・投入したが、台数が少ない)

鉄道コンテナと車扱いトラックの料金比較(目安)



31ftコンテナによる1m³当りの割安は明らか。

営業区域の制限(通関業法第9条)

航空/海上

○通関業法 第9条(営業区域の制限)

「通関業者は、通関業の許可に係る税関の管轄区域内においてのみ通関業を営むことができる」

○関税法 第67条の2(輸出申告又は輸入申告の手続)

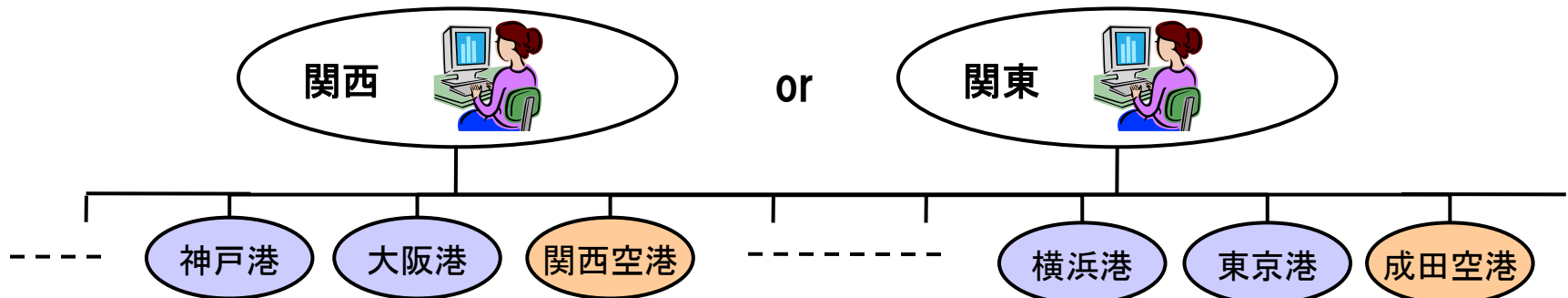
「輸出入申告は、輸出入の許可を受けるためにその申告に係る貨物を入れる保稅地域等の所在地を所轄する税関長に対してしなければならない」

<要望事項>

管轄区域外の通関業者による申告を可能に

(100%検査が無いAEO特定輸出申告者のみ)

- ・航空輸送での東西(成田・関空)での輸出入申告一本化
- ・通関業者、輸出入者のコスト低減の為の営業所集約が進む



その他 要望アイテム

物流インフラ関連

- ・モーダルシフト加速のための環境整備
コンテナ港湾への鉄道の直接乗り入れ／背高コンテナ通過のためのトンネル内架線の架け替え／トンネル高確保のための線路面掘削／200形式汎用コキ車の大量投入。
- ・青函トンネル区間で計画中の「トレイン・オン・トレイン」のJR東日本エリア区間延長。
- ・45ftコンテナの利用促進のためのトラックヘッドとシャーシー整備の補助。

通関関連

- ・輸出入手続きの「あるべき姿の方向付け」と「電子化の指針のグランドデザイン」の検討会設置。

特殊車両関連

- ・特殊車両の許可条件について、一般道の「前後誘導車の配置」が記載されている場合があるが、狭隘路走行以外の道路通行の許可条件として前後誘導車の配置は、廃止または緩和していただきたい。

災害時関連

- ・大規模な地震が想定されている中で、震災地域周辺の道路通行可否情報の提供、燃料補給場所の確保など、企業の迅速な供給網復旧が図ることのインフラ側のしくみを早急に整備願いたい。

TOSHIBA

Leading Innovation >>>