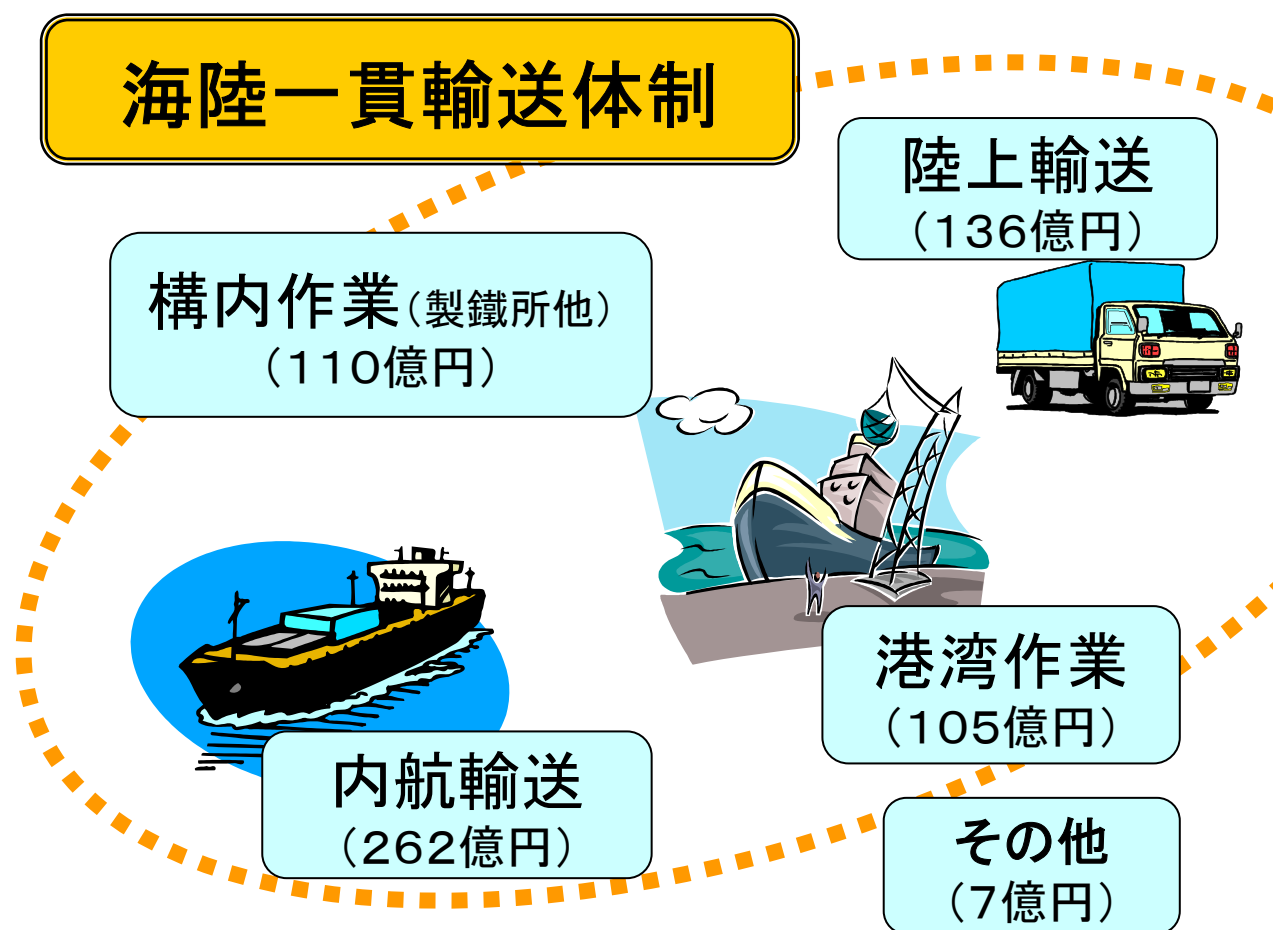


物流政策懇談会(第3回)

—資 料—

平成17年3月4日
日鐵物流(株)

■ 当社の事業概要



()はH15年度売上(単独)

会社の概要

設立 : 昭和17年
資本金 : 22億3,890万円
上場 : 東証2部
支店 : 10ヶ所
営業所 : 5ヶ所
海外 : タイ現地法人
従業員 : 1,058名
連結売上 : 714億円
単独売上 : 620億円
事業内容 :
内航運送事業
構内物流事業
港湾物流事業
自動車運送事業
その他事業
品質保証 :
ISO9001 (2000年取得)
ISO14000 (2001年取得)

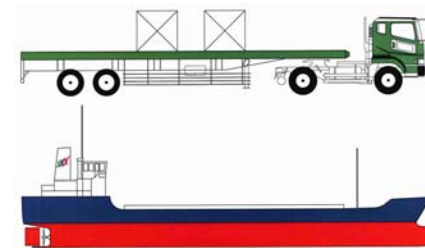
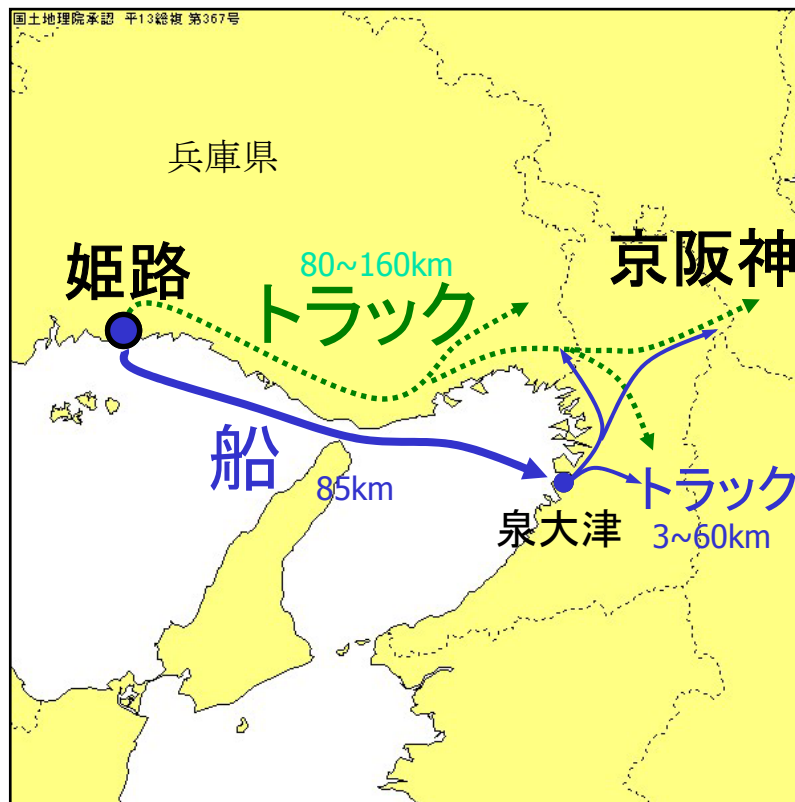
1. 当社のモーダルシフト事例

「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」認定事業

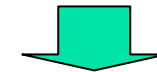
①姫路～阪神間におけるユニット輸送によるマリンシフト

【認定 平成15年8月】

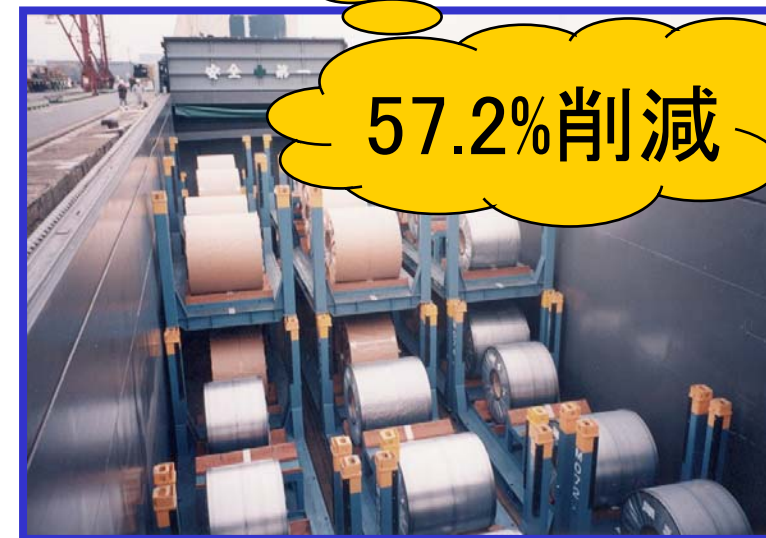
従来トラックで輸送していたものを、ラックを利用した海上輸送に切替え(86,500t/年)
CO2排出量を932t-CO2/年削減した



1,630^{トン}CO₂/年



698^{トン}CO₂/年



57.2%削減

■ユニット輸送の特徴と課題

1. ユニット輸送の特徴

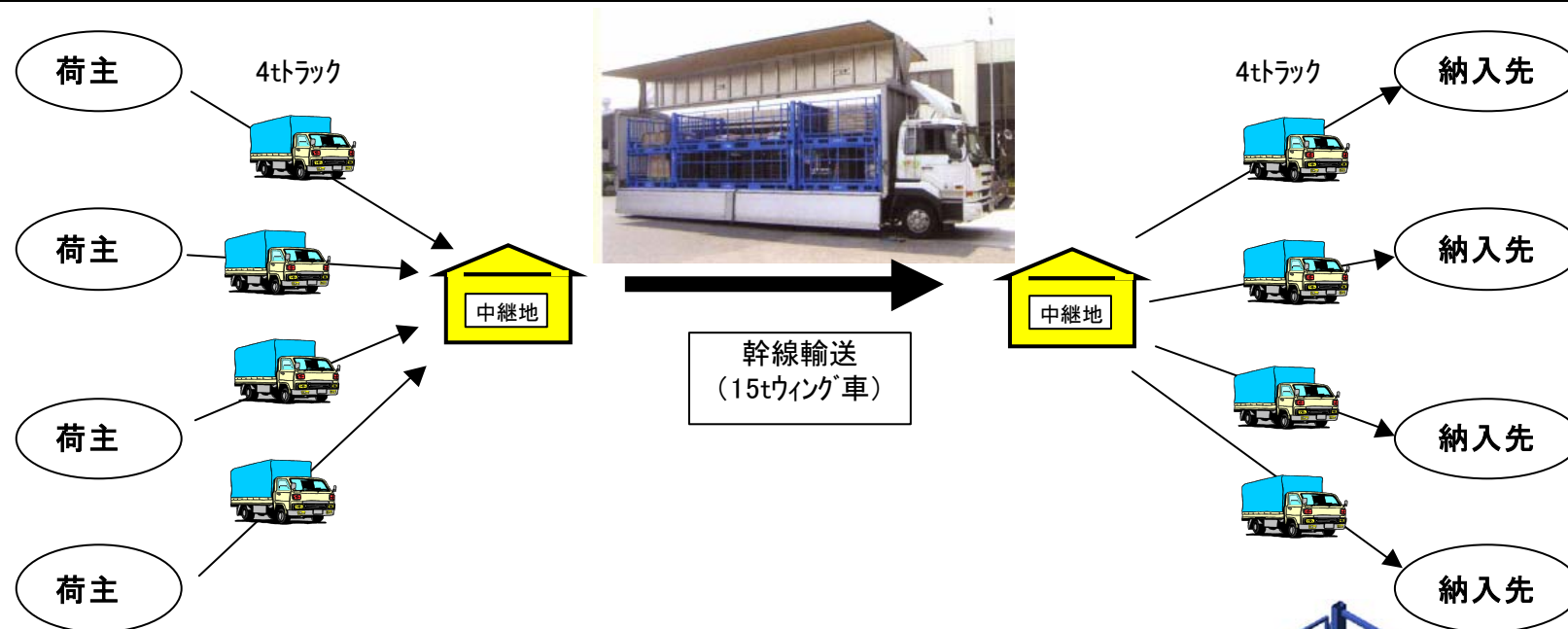
- | | | |
|------------|---------|-----------|
| ・ 船舶回転率の向上 | ・ ・ ・ ・ | 荷役時間の短縮 |
| ・ 労働生産性の向上 | ・ ・ ・ ・ | 船内作業員の省力化 |
| ・ 安全性の向上 | ・ ・ ・ ・ | 船内での固縛レス |
| ・ 輸送品質の向上 | ・ ・ ・ ・ | 荷役中の製品保護 |

2. ユニット輸送の課題

- | | | |
|-----------|---------|---------------|
| ・ 貨物の限定 | ・ ・ ・ ・ | 製品の種類に限界 |
| ・ ユニットの回収 | ・ ・ ・ ・ | 効率的な運用に限界（復荷） |

②東京～大阪間におけるラックを利用したトラック共同輸送 (ラック便) 【認定 平成16年6月】

従来、小口ロット貨物を2t・4tトラックで輸送していたものを、ラックを利用して集約し、幹線は15tトラックで共同輸送することで効率改善を図る



「ラック便」の特徴

- ・共同輸送による物流コストダウン
- ・ハンドリングミニマム化による輸送品質向上
- ・梱包の簡素化
- ・CO2排出量削減

■ラックの積載例



Mタイプラック

銅板 2,000kg



Lタイプラック

銅の丸棒 3,000kg



Mタイプラック

ケース(バラ積の場合、約60ケース 約1,500kg)



Lタイプラック

タイヤ 2,000kg

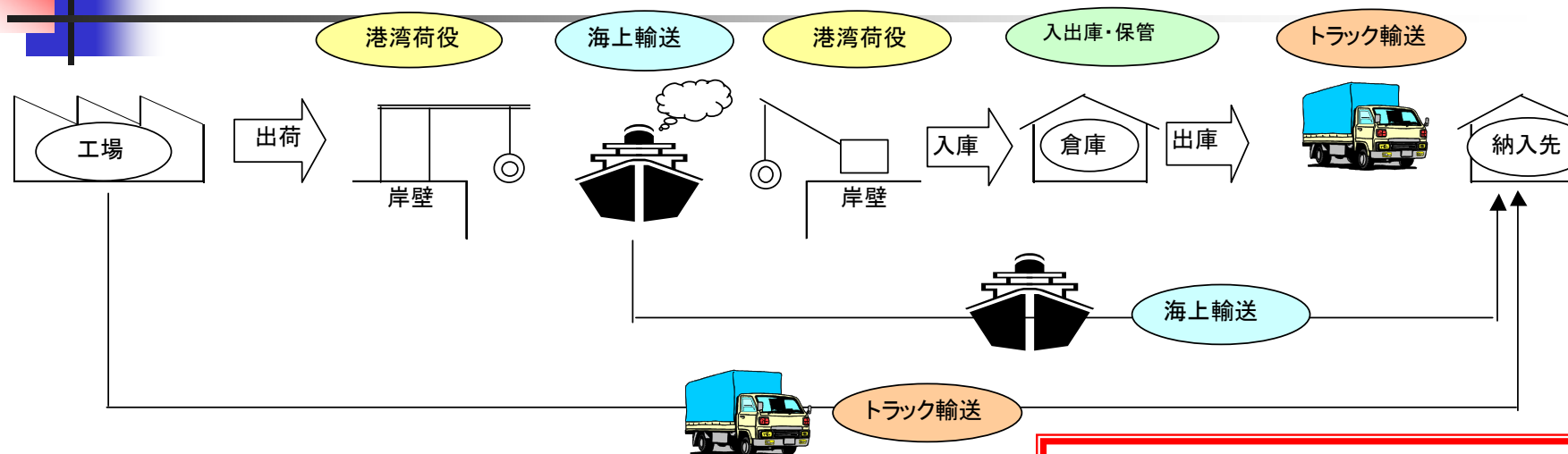
■ラック便の課題と対応

輸送個数の拡大が思うように進まない

- 知名度がまだ低い
- 納入先条件による制約 ⇒ きめ細かなサービスの提供
(指定時間・積卸負担・1ラック多納入)
- 地域拡大 ⇒ 名古屋、九州、東北
- 既存輸送とのコスト勝負
- 小口貨物のわずらわしさ ⇒ お客様の手間を省く手段

2. 輸送上の課題

当社の特徴：鉄鋼製品の海陸一貫物流（工場から客先まで）



海上・陸上一貫物流を実践している当社として、
輸送モード別に課題を抽出

基本的には、鉄鋼製品
を含む国内製品の国際
競争力
(コスト・品質・納期)

①内航海運における課題

モーダルシフトを進めるために、内航としての課題を整理

・コスト競争力アップ

内航海運 : 船舶・船員・燃料・税制

港湾運送 : 料金も含めた自由競争化

・内航の体質強化

業界再編・暫定措置事業のあり方

・航行支援技術の遅れ

安全確保・スピードアップ・要員合理化につながる

航行支援システムの構築

・港湾地区の活用

分区の運用緩和による活性化

港湾地区における倉庫利用のあり方

②陸上輸送における課題

環境面(CO2削減)からも大型車両による大量輸送や復荷獲得による効率改善を積極的に進める必要がある。

・法律上の課題

長大物輸送における制約（重量・幅・長さ）

特殊車両通行許可制度の運用（条件・手続き）

・インフラ（道路・橋梁等）

交差点、カーブ等の通行ネック

橋梁、跨線（道）橋等の強度不足

・運用上の課題

納入条件の制約（ロット・時間）

情報の共有化

3. 今後の物流行政に対する提言等

①官民のやるべきことの明確化

・ 行政

今後の望ましい物流を実現する上で、行政の役割と債務は極めて大きいことを行政サイドは、再認識してほしい。「望ましい物流を実現していく」という視点に立って、現在の諸制度やインフラの現状にとらわれない状態で最適物流を見直し、現状との乖離を明確にし、その実現のための制度改革とインフラ整備を積極的に進めてほしい。

例えば) 機能の明確化 (技術標準等) ・ 法的整備 ・ インセンティブ 制度 (モデル等) ・
物流網の整備

・ 民間

輸送効率の推進や環境負荷軽減を目指した経済活動の見直しを進めていく。

例えば) 機能を満足するための方策決定 ・ 最適物流構築 ・ 情報の共有化 ・
3 P L の推進 ・ 納入条件の見直し

②CO2削減を達成するには

経済活動の一貫として、当然のことながらより安い物流コストが求められる。この原則の下で、CO2削減を目指す新しい物流を実現しなければならず、物流事業者のみでは限界があり、製造から納入まで、荷主・ユーザーを巻き込むことはもちろん、行政の全面的なバックアップを受けなければ達成できない。

- ・インフラ整備

物流網の整備

- ・インセンティブ制度

税制

補助制度（直接・間接）

特に品質・安全対策やクレーム対応等の間接的に発生する事象に対する

インセンティブ制度の構築

- ・ 物流システムの再構築（グリーン物流パートナーシップ会議の活用）

効率化（大量輸送、復荷、システム） ⇒ 法律【行政】
【物流】 生産管理【荷主】
納入条件【ユーザー】

技術開発（エネルギー効率）