

交通政策審議会航空分科会(第4回)

# キヤノンの物流ネットワーク と航空輸送

2006年12月15日

キヤノン株式会社

生産・ロジスティクス本部

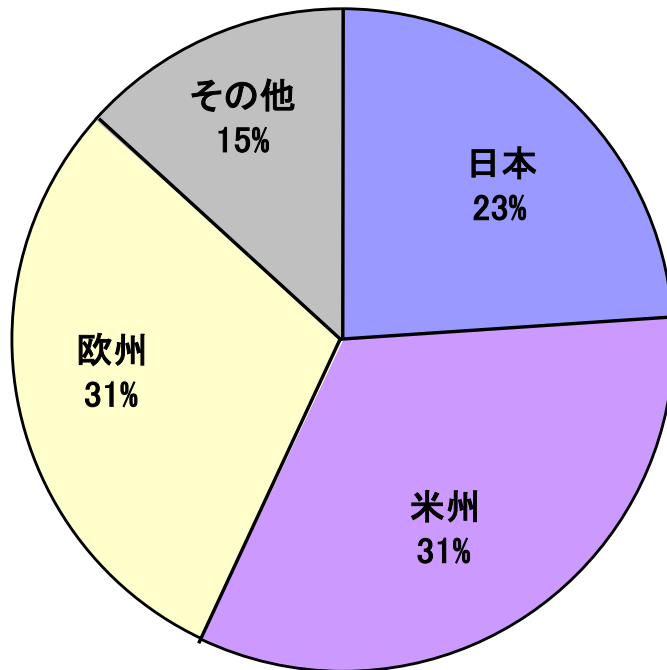
ロジスティクス業務センター

貿易業務部 堀井宣幸

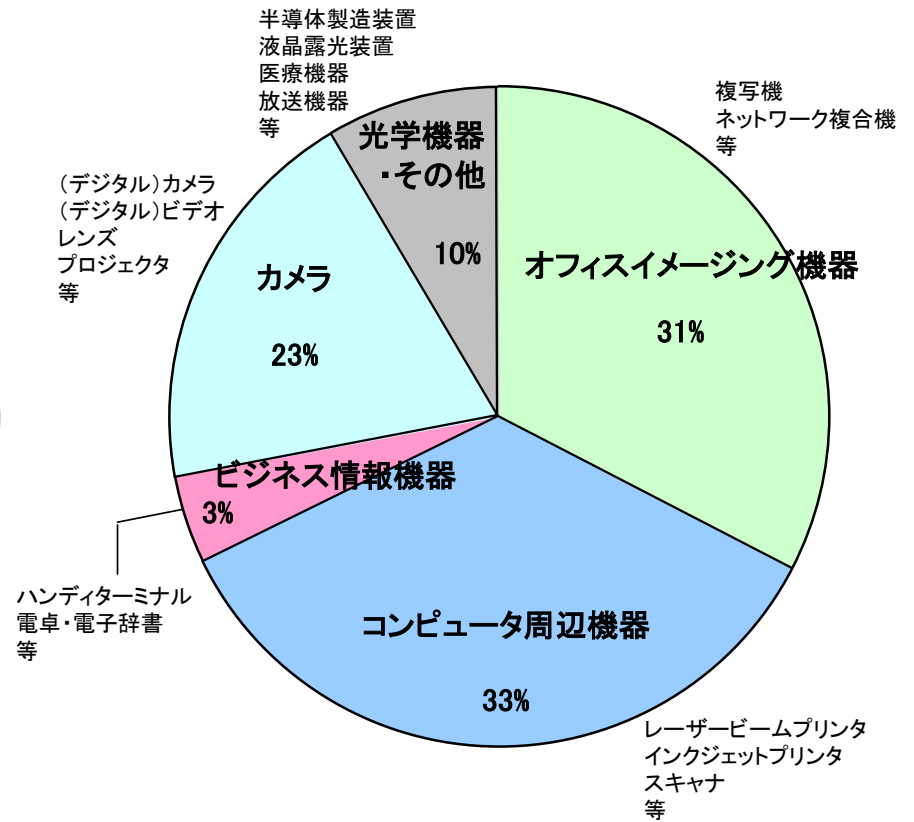
1. キヤノンの概要(売上構成)
2. 物流ネットワークと取り扱い物量
3. 海外生産展開(アジア生産へのシフト)
4. 航空輸送の現状
5. 航空および空港に関する要望

## 地域別、事業本部別売上構成比(連結)

地域別売上高  
(2005)

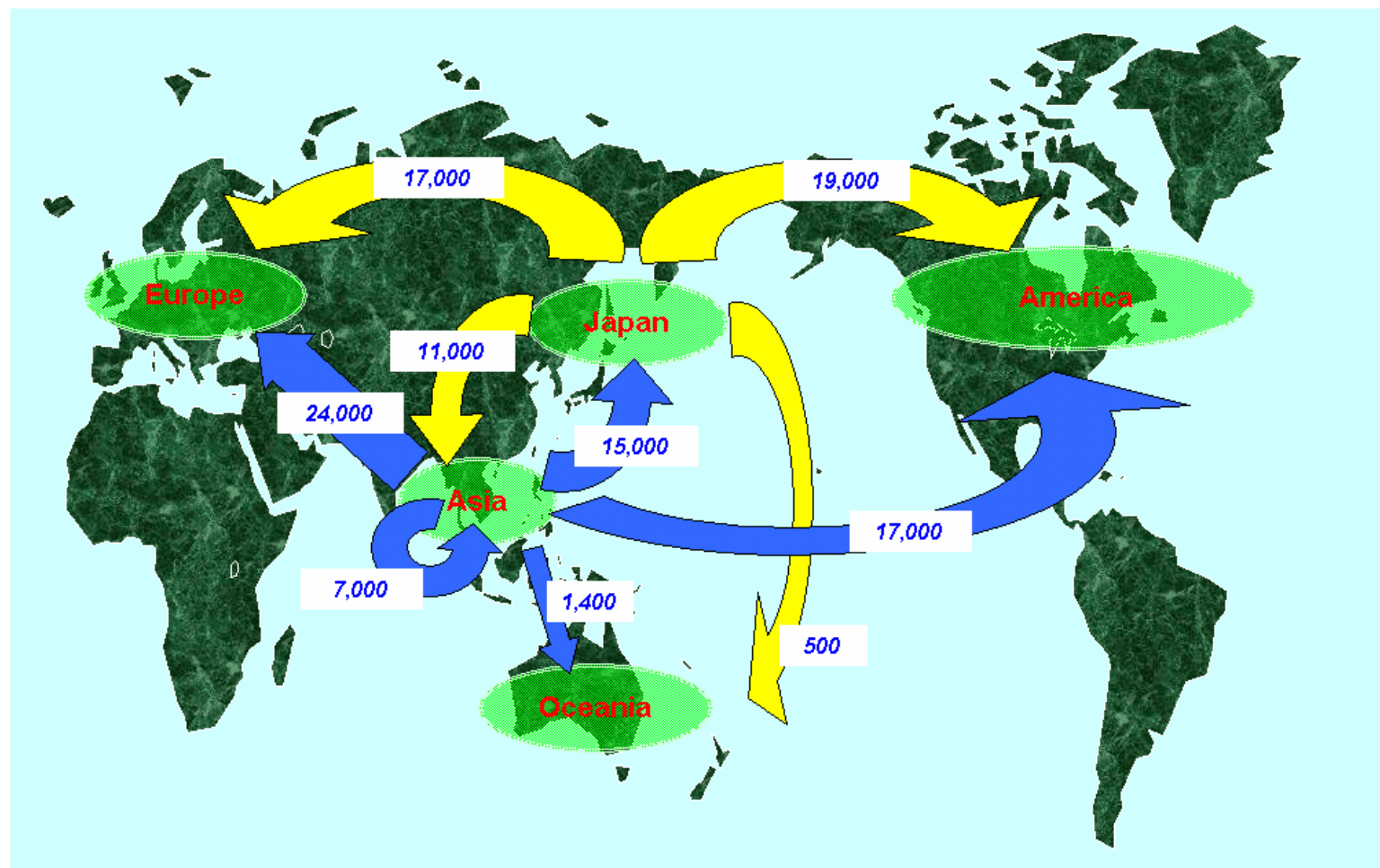


売上高における事業別内訳  
(2005)



# キヤノンの物流ネットワーク

(40FT海上コンテナ換算本数による取扱物量概算)



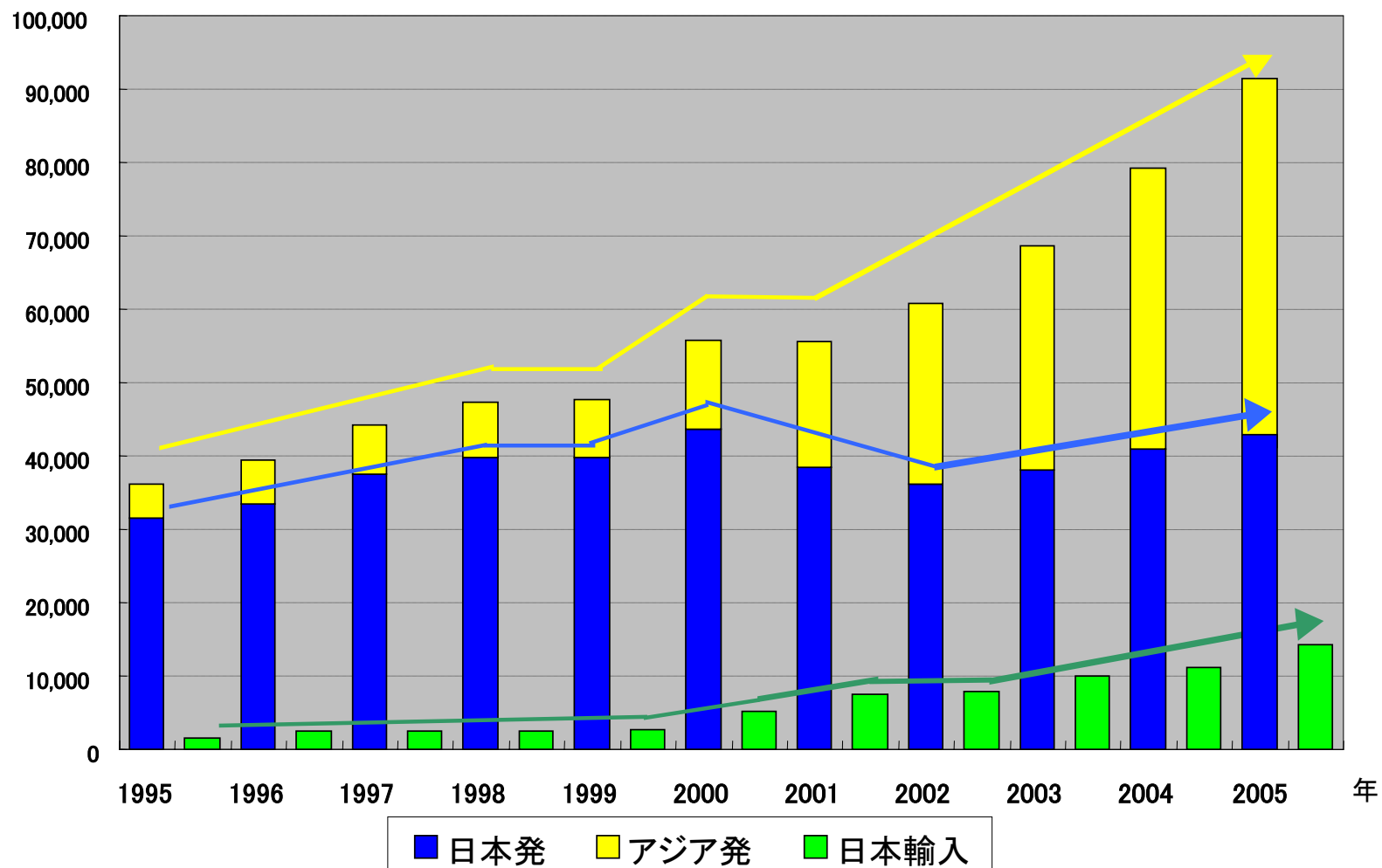
→ : 日本発

→ : アジア発

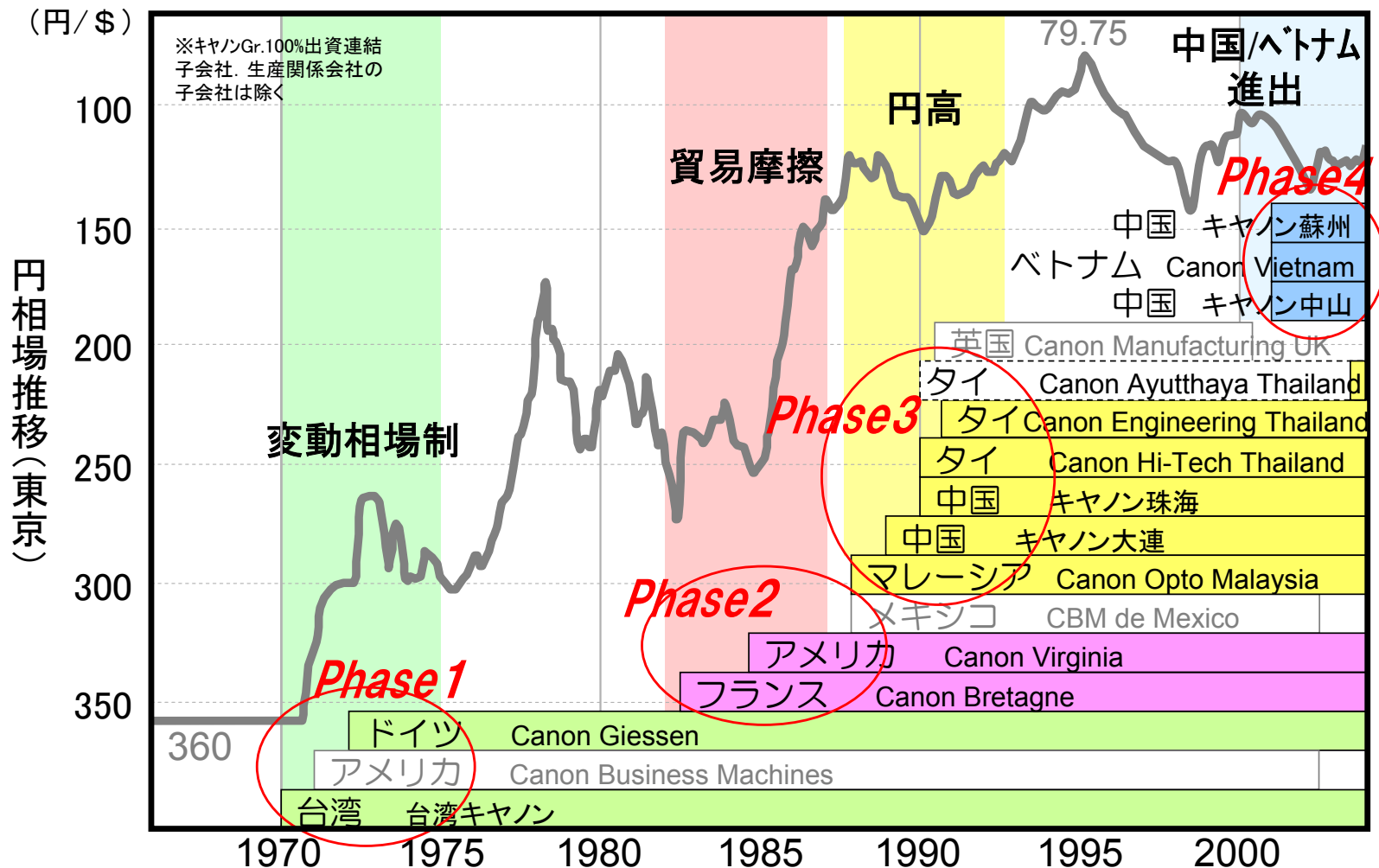
**合計＝約 112,000FEU (2005年実績)**

# 物量(コンテナ本数)の推移

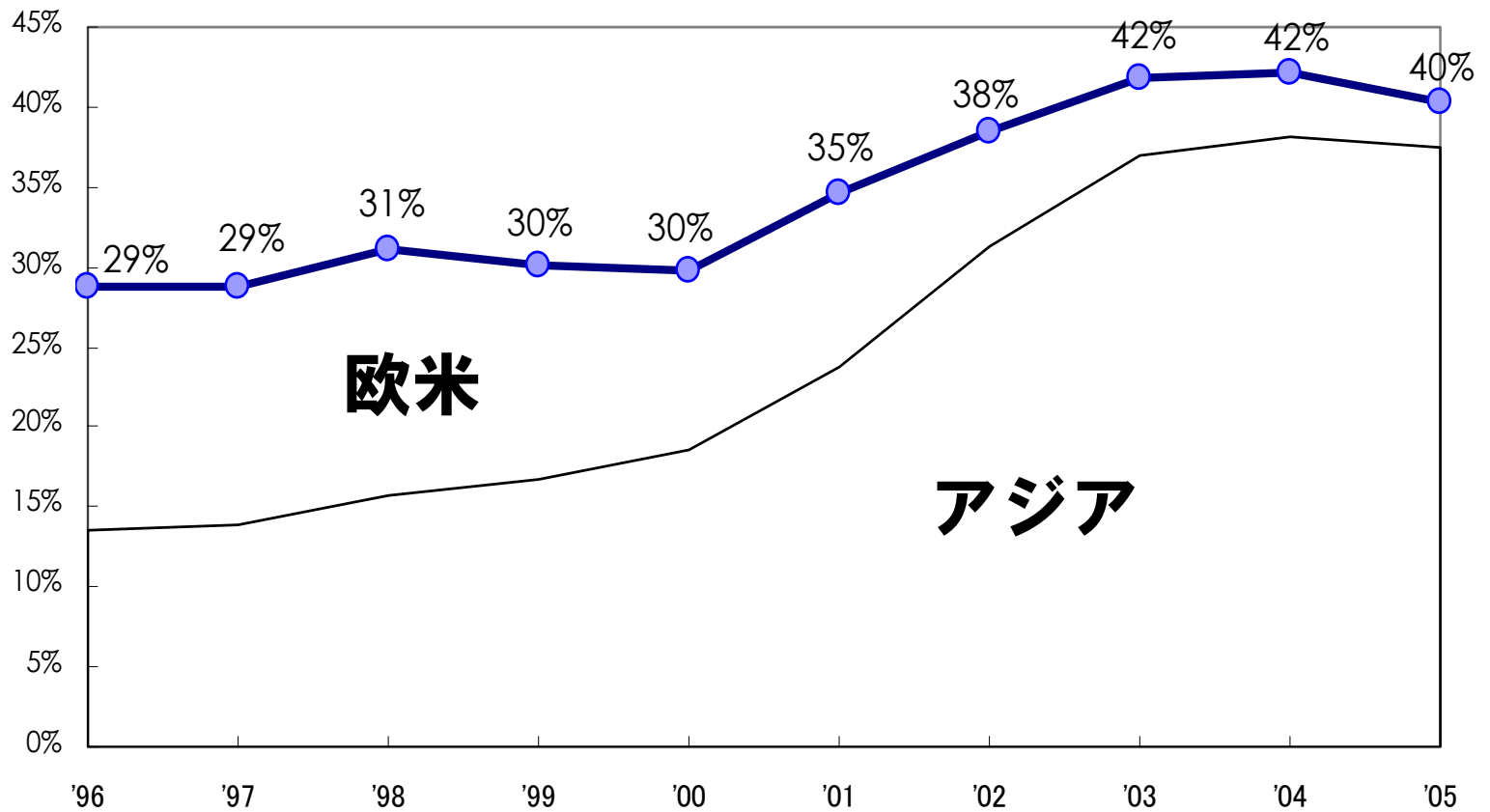
40FTコンテナ本数



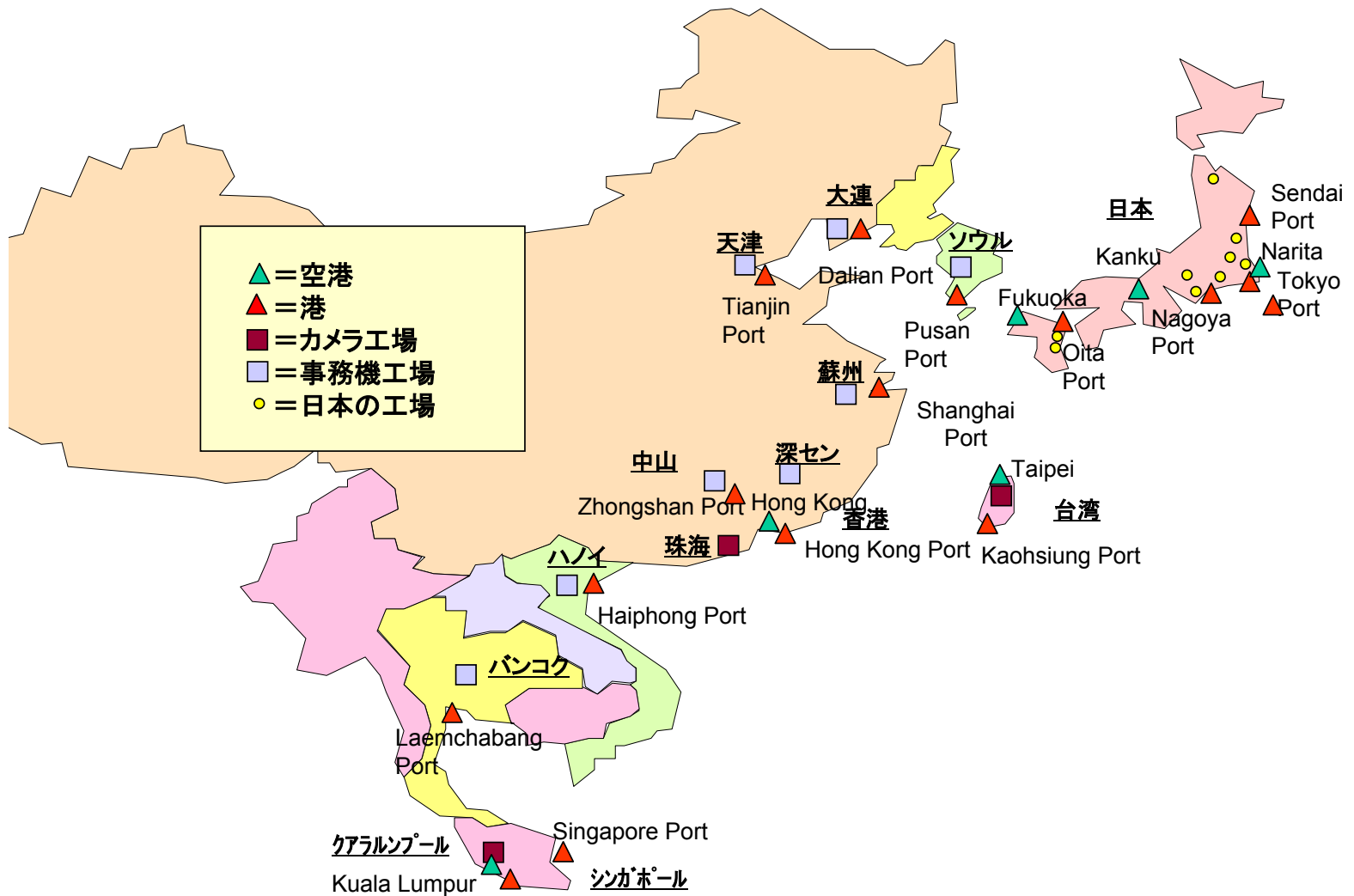
# キヤノンの海外生産展開



## キヤノンの海外生産比率の推移(生産高比)

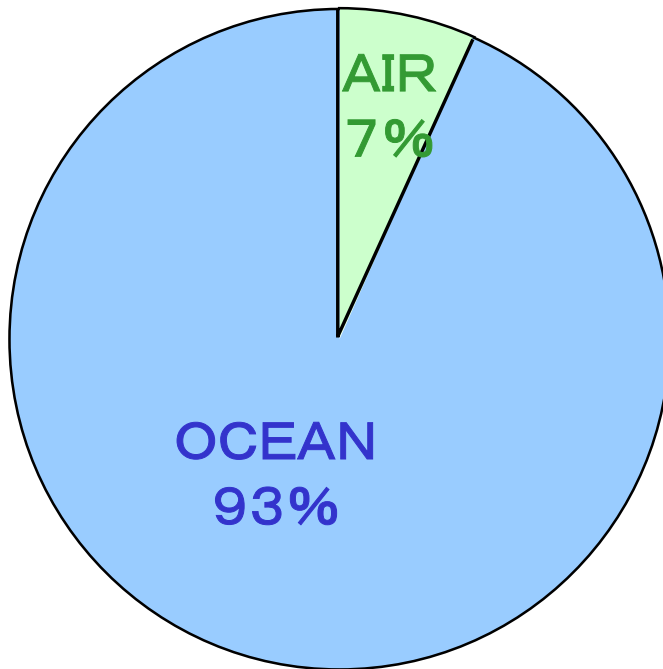


# キヤノンのアジア工場

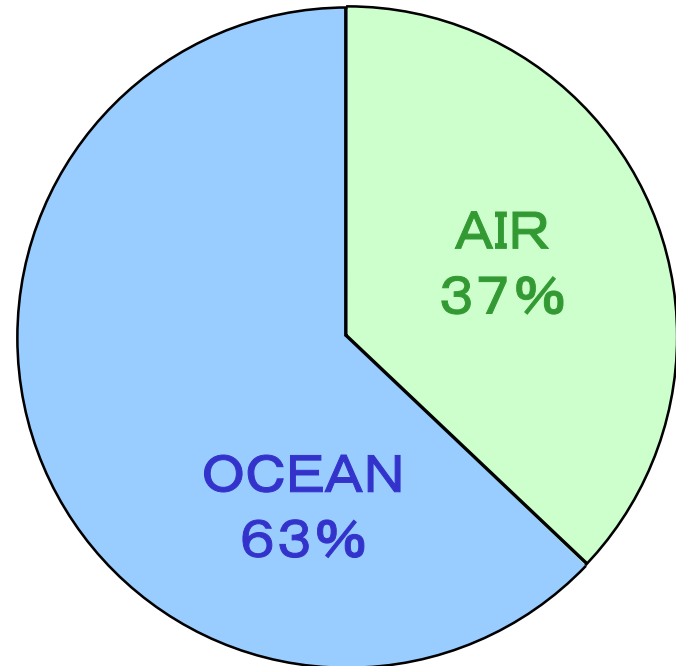


## 航空輸送と海上輸送の比率

重量



運賃

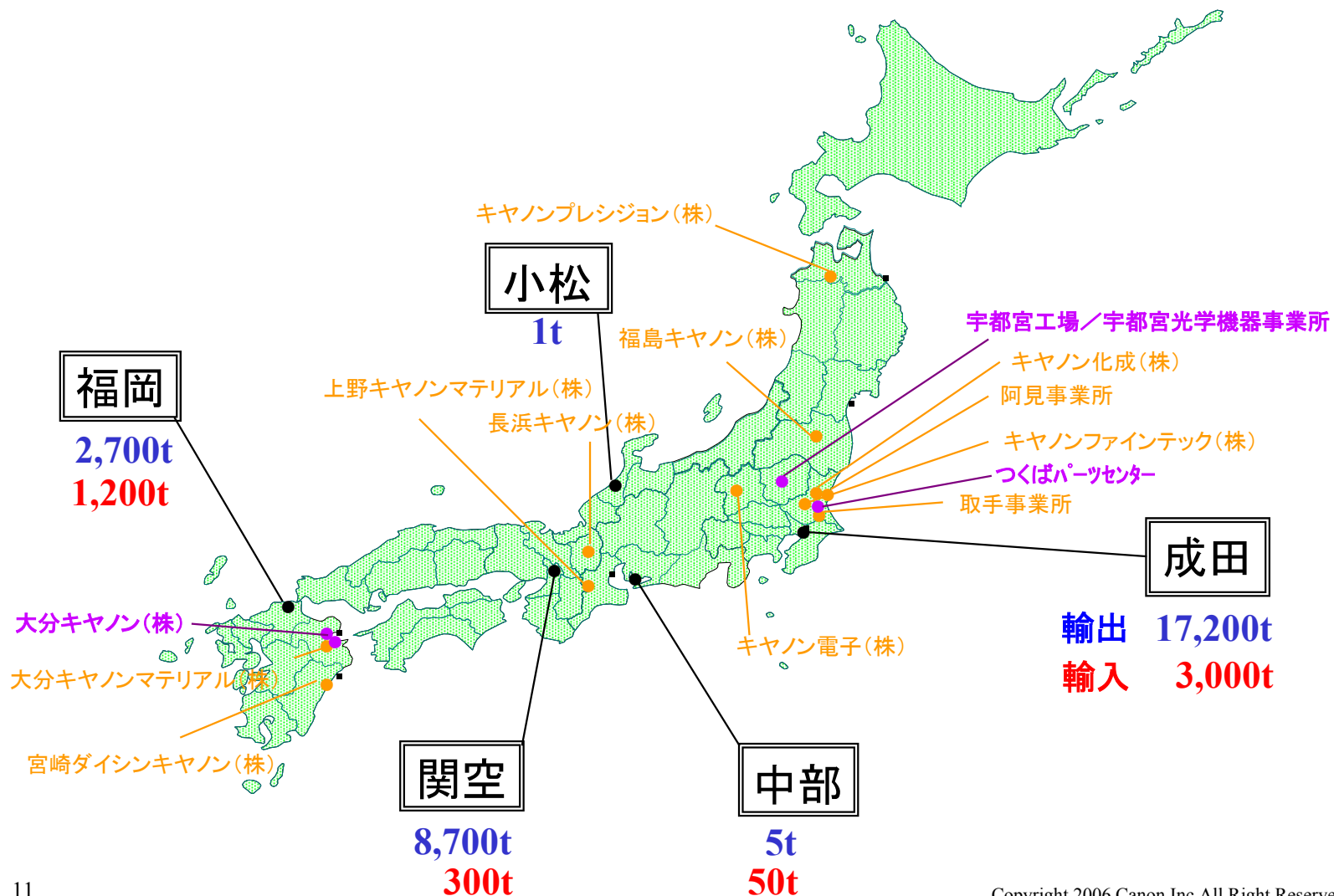


2005年実績

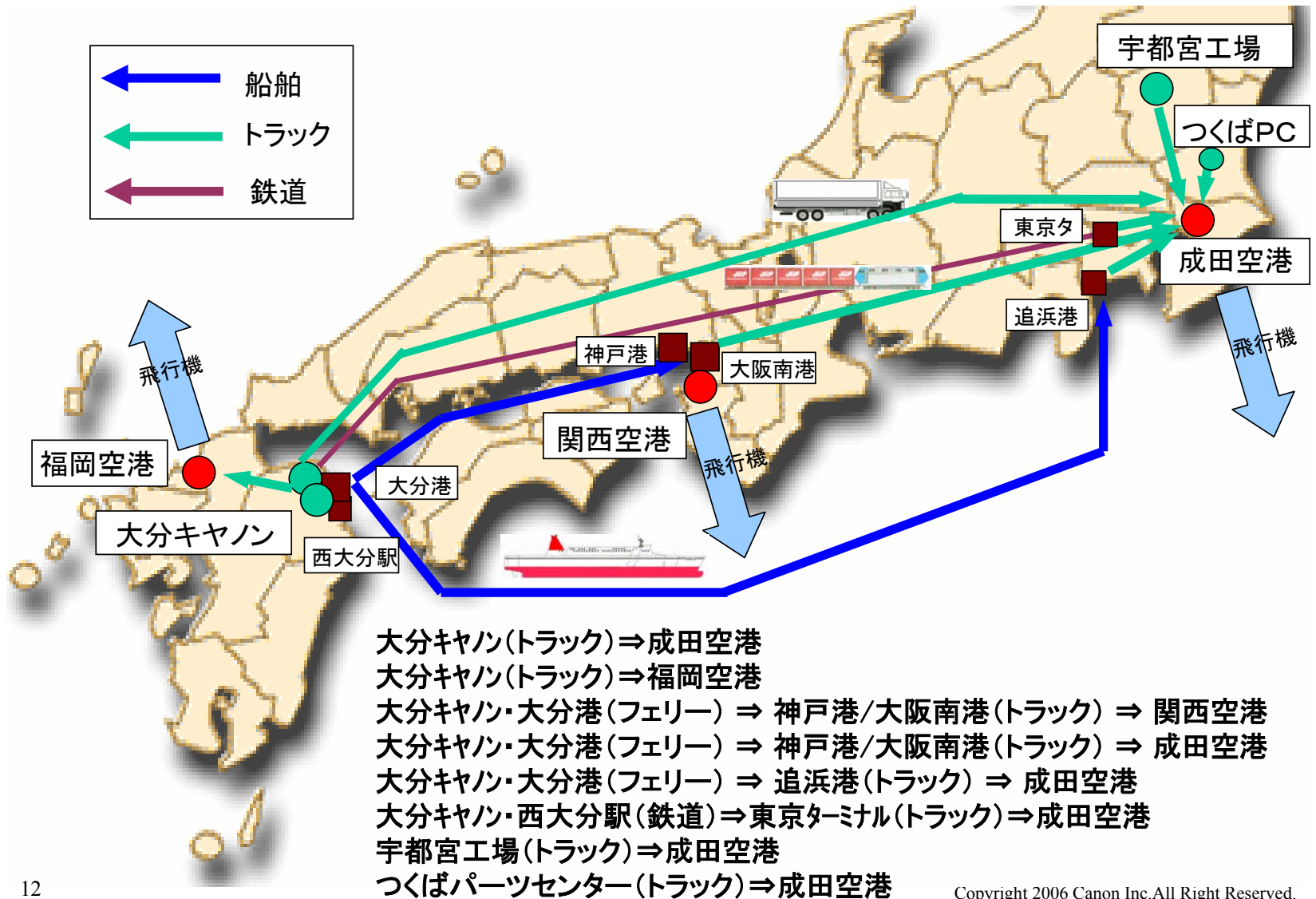
# 航空輸送対象品目



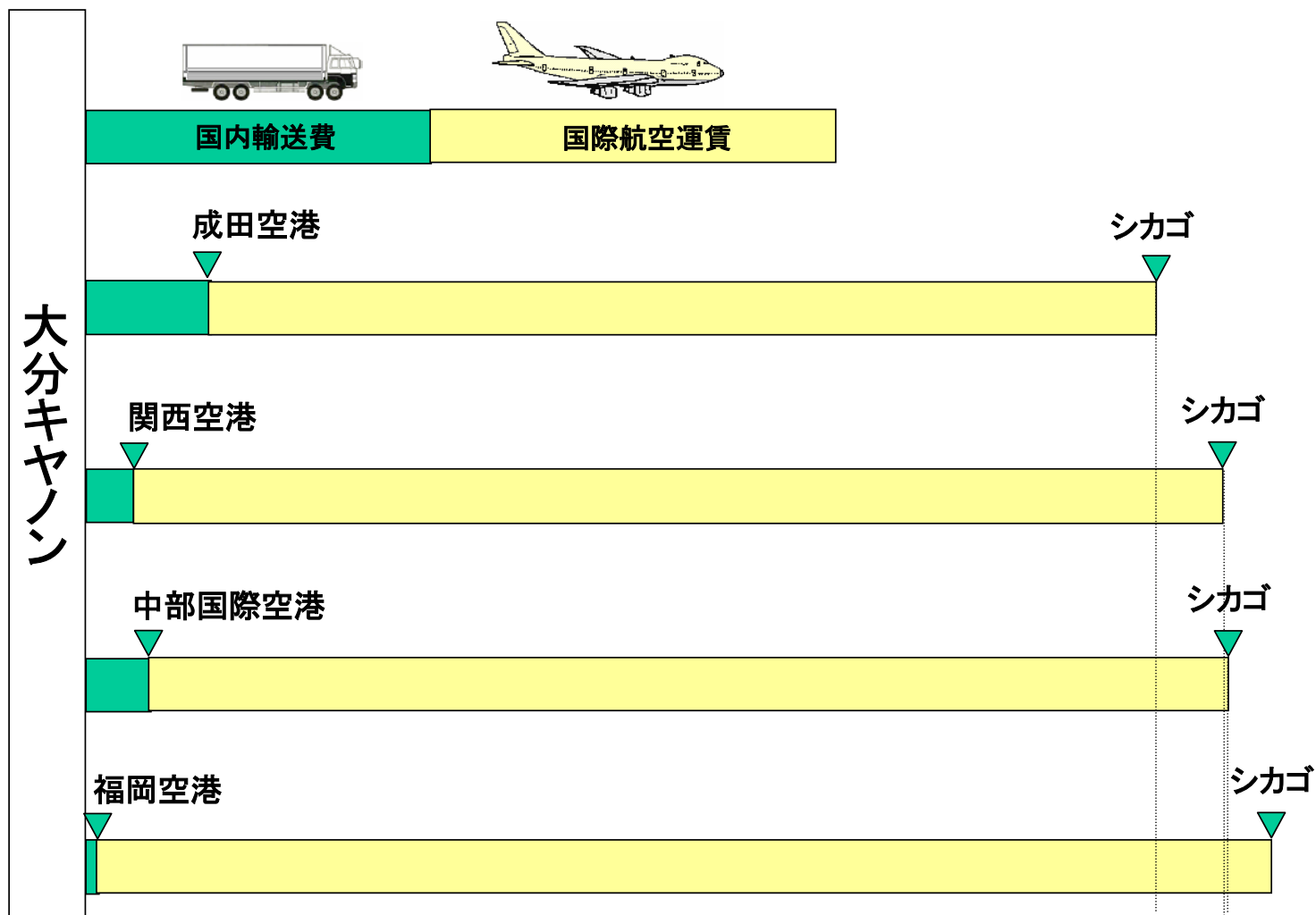
# キヤノンの使用空港と輸出入物量(2005年実績)



# 国内拠点からの主な空港利用ルート



# 空港別輸送コスト比較(大分⇒シカゴの例)



# 航空輸送利用に際し重視するポイント

## ・輸送コスト

国内輸送費＋国際航空運賃＋現地輸送費＝トータルコスト

## ・リードタイム

工場出荷⇒海外販売会社＝トータル日数

## ・フライト頻度／輸送能力

就航航空会社数

輸送キャパシティ

直行便数

## ・航空会社のサービスレベル

定時性

グランドハンドリングを含めた貨物損傷・盗難防止等セキュリティ対応

# 航空輸送に対する要望

- ・発着可能時間の拡大

- ⇒出荷のフレキシビリティ向上

- ・空港利用料の低減

- ⇒航空運賃の低減

- ・貨物便発着便数の増加

- ⇒出荷のフレキシビリティ向上

- ・空港へのアクセス機能の強化

- ⇒海上空港にフェリーターミナルを配する等、地方と主要空港のアクセスの強化・・・環境対応にも貢献

- ・成田空港への貨物集中への対策

- ⇒主要他空港の有効利用