

# 輸出企業の立場からの提言

2024年10月24日

キヤノン株式会社 ロジスティクス統括センター

丹澤 俊夫

**Canon**

---

1. 会社概要/基本情報
2. 国際情勢に関する認識
3. 輸出企業の立場からの提言

# 1. 会社概要/基本情報

# 2023年 キヤノングループ連結実績

売上高: 4兆1,810億円

純利益: 2,645億円

米州  
売上高 1兆3,124億円

欧州  
売上高 1兆1,112億円

アジア・オセアニア ※日本を含む  
売上高 1兆7,574億円

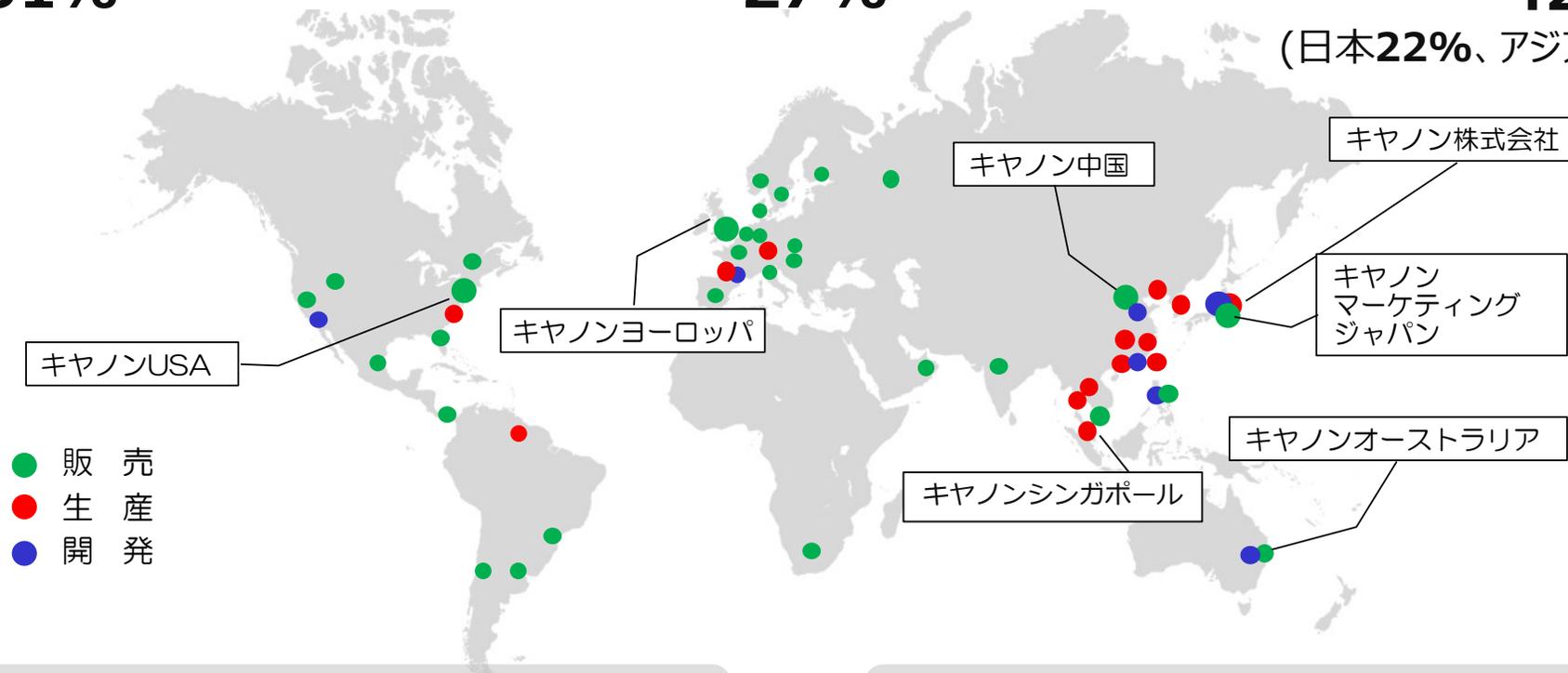
売上高の  
地域別割合

31%

27%

42%

(日本22%、アジア・オセアニア20%)



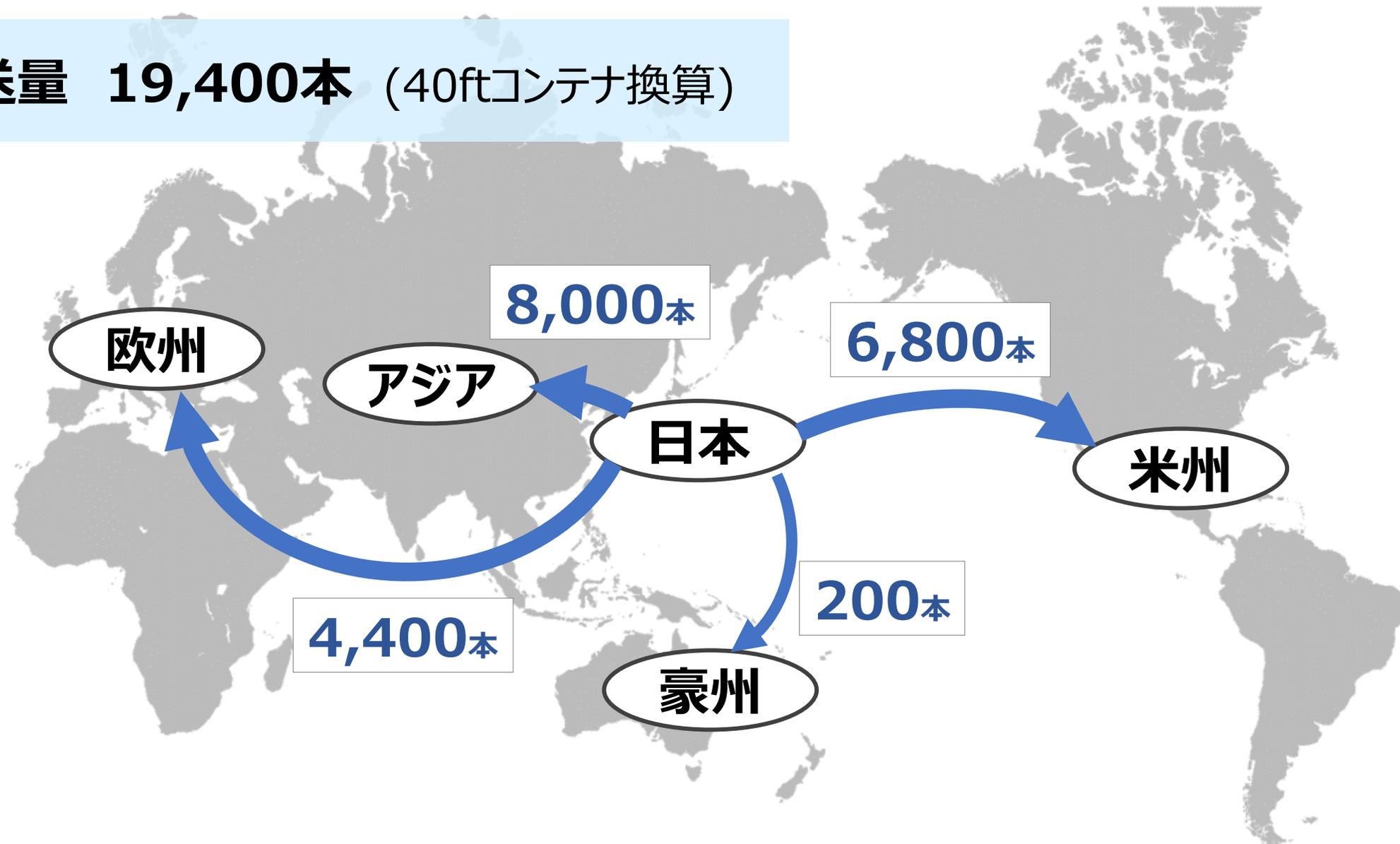
従業員数 169,151人

(2023年12月末)

国内生産比率 60%

(2023年12月末)

輸出輸送量 **19,400本** (40ftコンテナ換算)

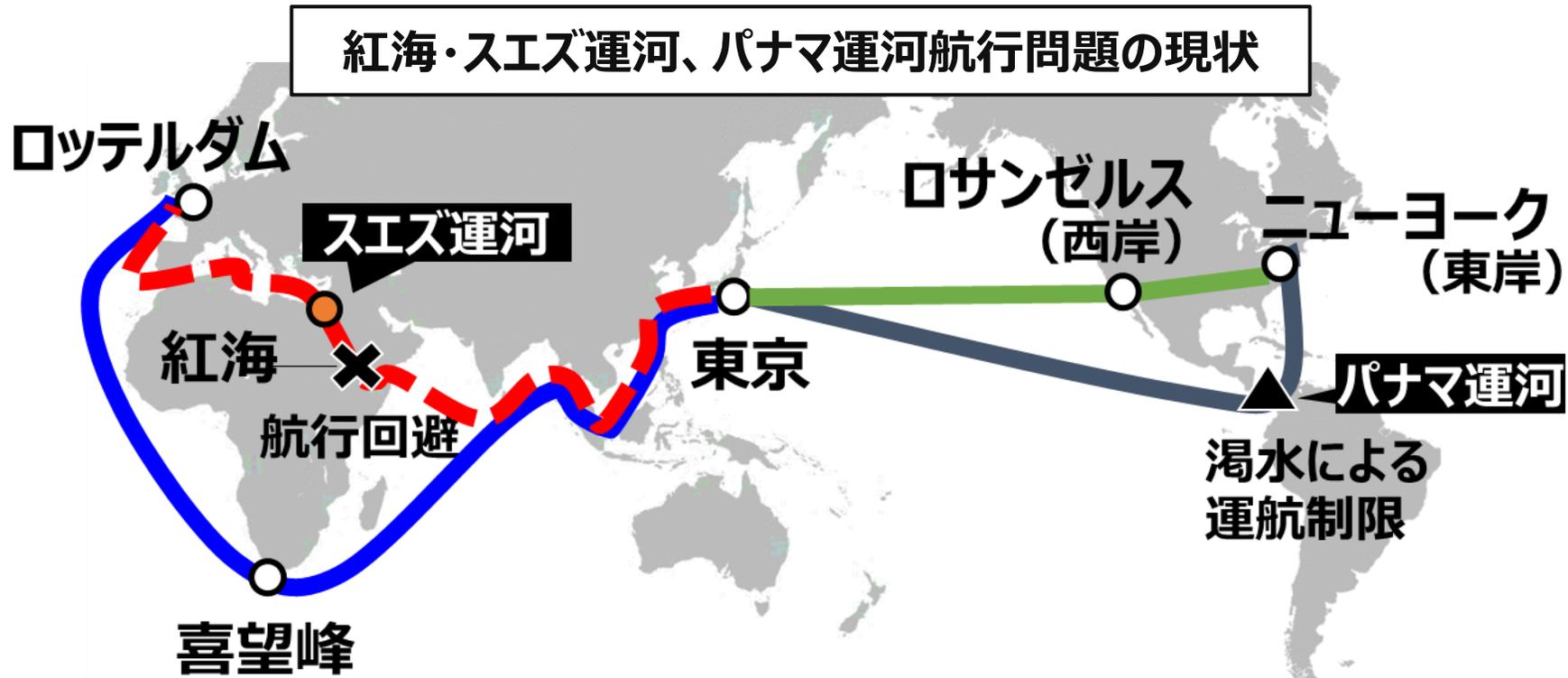


## 2. 国際情勢に関する認識

# 世界情勢の変化・リスクとサプライチェーンへの影響

## ■ ロジスティクスを円滑に遂行するうえでのリスクの増加

- ・地政学上のリスク : 中東問題（スエズ運河航行回避）、米中対立、ウクライナ侵攻、台湾有事 など
- ・異常気象/自然災害のリスク : パナマ運河の渇水（運航制限）、台風、地震 など
- ・関税法務上のリスク : 諸外国の関税政策（制裁措置）、各経済連携協定により異なる原産地基準
- ・その他 : パンデミック、サイバーテロ、港湾ストライキ、法規制変更、事故/盗難 など

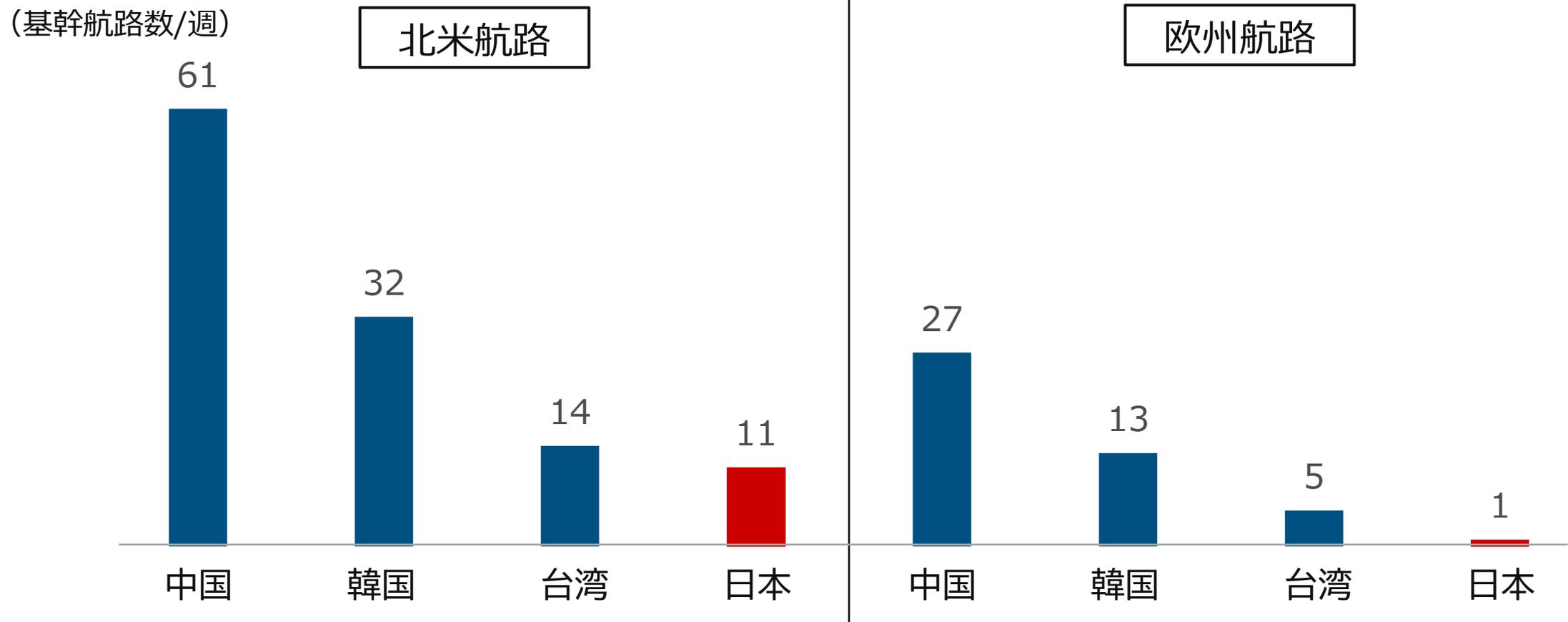


### 3. 輸出企業としての立場からの提言

# 日本の国際基幹航路の現状

北米・欧州航路は、日本に寄港する航路数が中国・韓国・台湾と比較して少ない

【東アジア-北米・欧州間の国際基幹航路数】 ※2022年11月現在



【引用】国土交通省『港湾・海運を取り巻く状況』 P34「東アジア-北米・中南米・欧州間の国際基幹航路数と最大船型」

# 基幹航路減少による弊害

## 輸送リードタイムの増加

海外トランシップによるリードタイムが増加

→ 積送在庫の増加

## 積替港での積み残しリスク

他国で積替時、自国の出荷が優先される傾向があり滞留が発生

→ 納期遅延による販売機会の喪失

## 輸送コストアップ

積替港までのフィーダー費用・積替による荷役作業費が発生

→ 海上運賃の上昇

日本からのサプライチェーンの脆弱化

- ・輸出航路の選択肢の少なさ
- ・リスク発生時の対応の遅れ

企業立地における日本の優位性低下

生産拠点の海外移転による技術流出（経済安全保障上のリスク） / 国内雇用喪失



**日本の国際競争力が低下**

# 基幹航路減少の原因

## 相対的な日本発貨物の減少

日本が伸び悩む中、他国のコンテナ取扱個数は増加  
 → 日本のコンテナ取扱個数の順位が相対的に低下

## 貿易港の分散

日本は他国に比べて貿易港が分散  
 → 日本は基幹航路の寄港数も他国に比べて多い

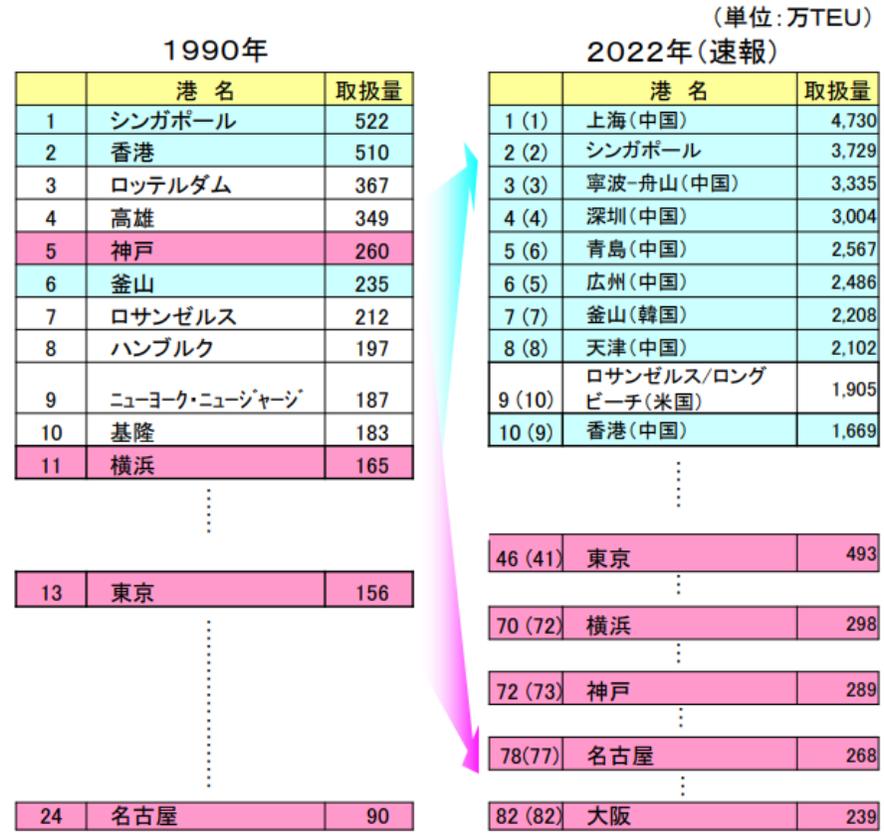
欧米向けの寄港数

日本: 3港(東京・名古屋・神戸)

韓国: 1港(釜山)

シンガポール: 1港(シンガポール)

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】



【引用】国土交通省『港湾・海運を取り巻く状況』 P5「アジア主要港におけるコンテナ取扱個数」

コンテナ船の大型化/アライアンスの再編により基幹航路の寄港地が絞り込まれる



相対的に貨物量が少なく、寄港地が分散している日本は基幹航路から外れる悪循環

## 国際競争力強化のために戦略港湾推進と貨物集約が必要

### 【戦略港湾推進/貨物集約のための要件】

#### 地方⇔主要港の国内輸送網整備

- ・鉄道/内航船の輸送ルート拡充
- ・内航船の運航頻度アップ/コスト削減
- ・鉄道HCコンテナ貨物輸送網整備
- ・コンテナターミナルと鉄道ターミナルの一体運用
- ・港湾へのアクセス強化（高速道路の整備など）

#### 港湾自動化/IT化の促進

- ・ガントリークレーン・構内輸送・ヤードクレーンの自動化/遠隔化（将来の人手不足/貨物量増加への備え）
- ・PCS（Port Community System）の導入（荷主の諸手続きの効率化）

戦略港湾推進のためインフラ強化を要望

# 【参考】港湾のIT化の現状

港湾		年間取扱量 (万TEU)	自動化・遠隔化の状況(2023年12月時点)		
			ガントリークレーン	構内輸送	ヤードクレーン
上海	中国	4,730	○	○	○
シンガポール	シンガポール	3,729	×	○	○
釜山	韓国	2,208	○	○	○
ロッテルダム	オランダ	1,446	○	○	○
ロングビーチ	アメリカ	913	○	○	○
東京港	日本	493	×	×	整備中
横浜港		298	×	×	○
名古屋港		268	×	○	○
神戸港		289	×	×	整備中
大阪港		239	×	×	×

※2022年

【引用】国土交通省『港湾・海運を取り巻く状況』 P63「我が国及び海外主要港における自動化技術等の導入状況」

ご清聴ありがとうございました

**Canon**