

目次

- I. 日本の物流企業の海外(特に東アジア)進出の現状と推移
- II. 日本の物流企業による日本～海外(特に東アジア)間の貨物輸送の現状と推移
- III. 日本の物流企業の東アジアにおける物流事業展開の現状と推移
- IV. 日本の物流企業のグローバルな位置づけと課題

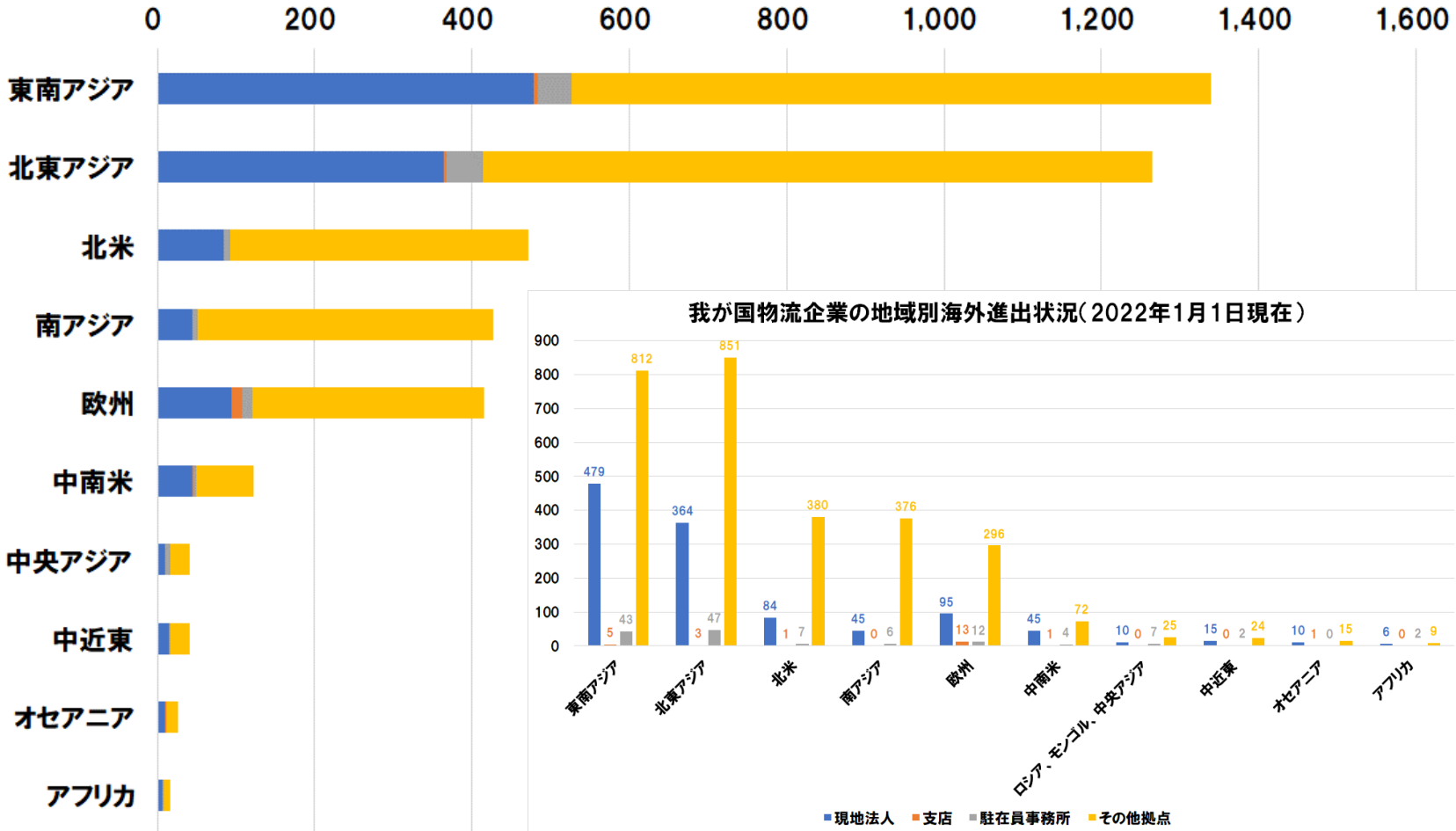
I. 日本の物流企業の海外(特に東アジア)進出の現状と推移



出所：日本通運コーポレートサイト

日本の物流企業の海外地域別進出の現状

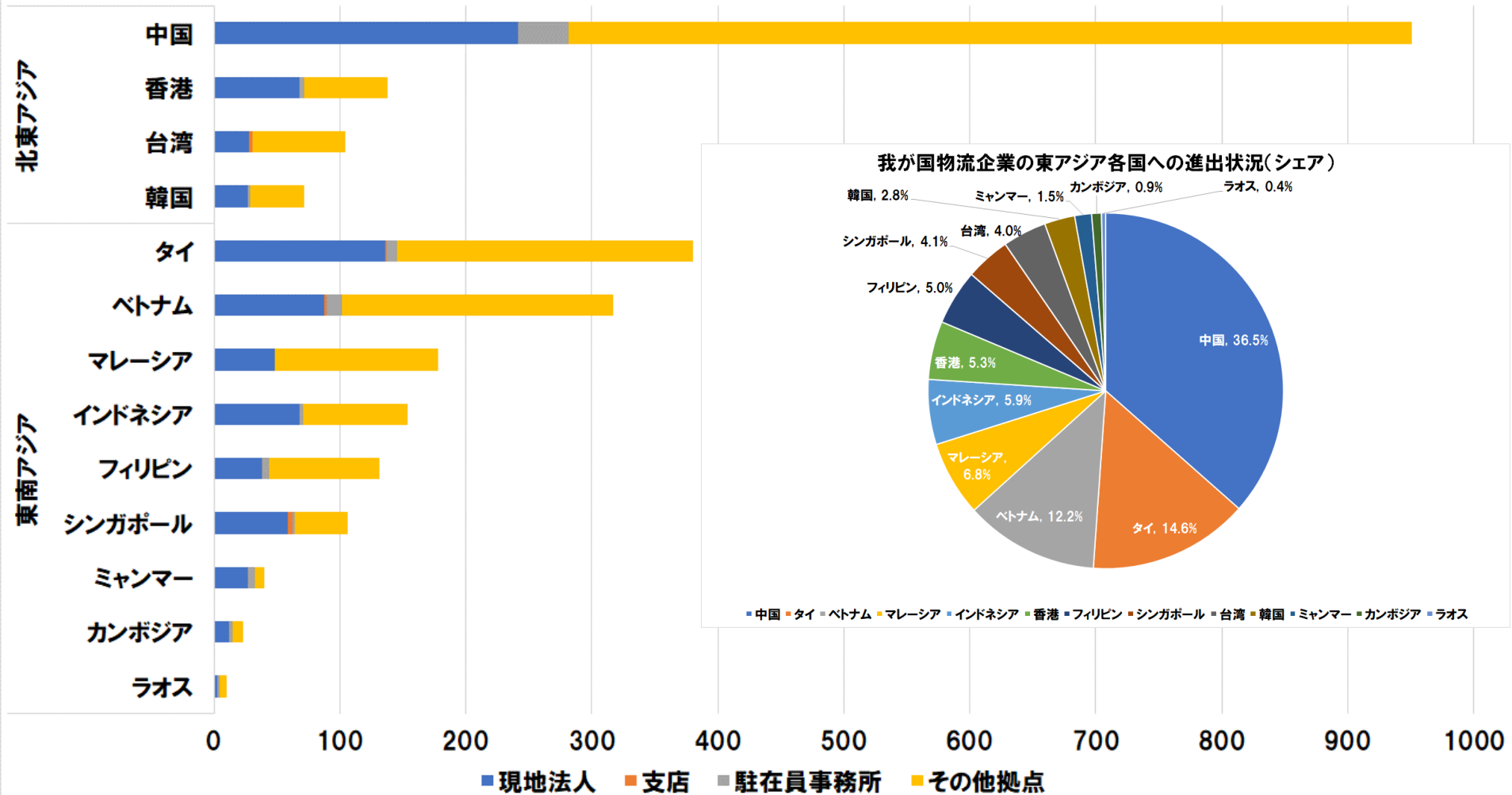
我が国物流企業の地域別海外進出状況(2022年1月1日現在)



■ 現地法人 ■ 支店 ■ 駐在員事務所 ■ その他拠点

日本の物流企業の東アジア国別進出の現状

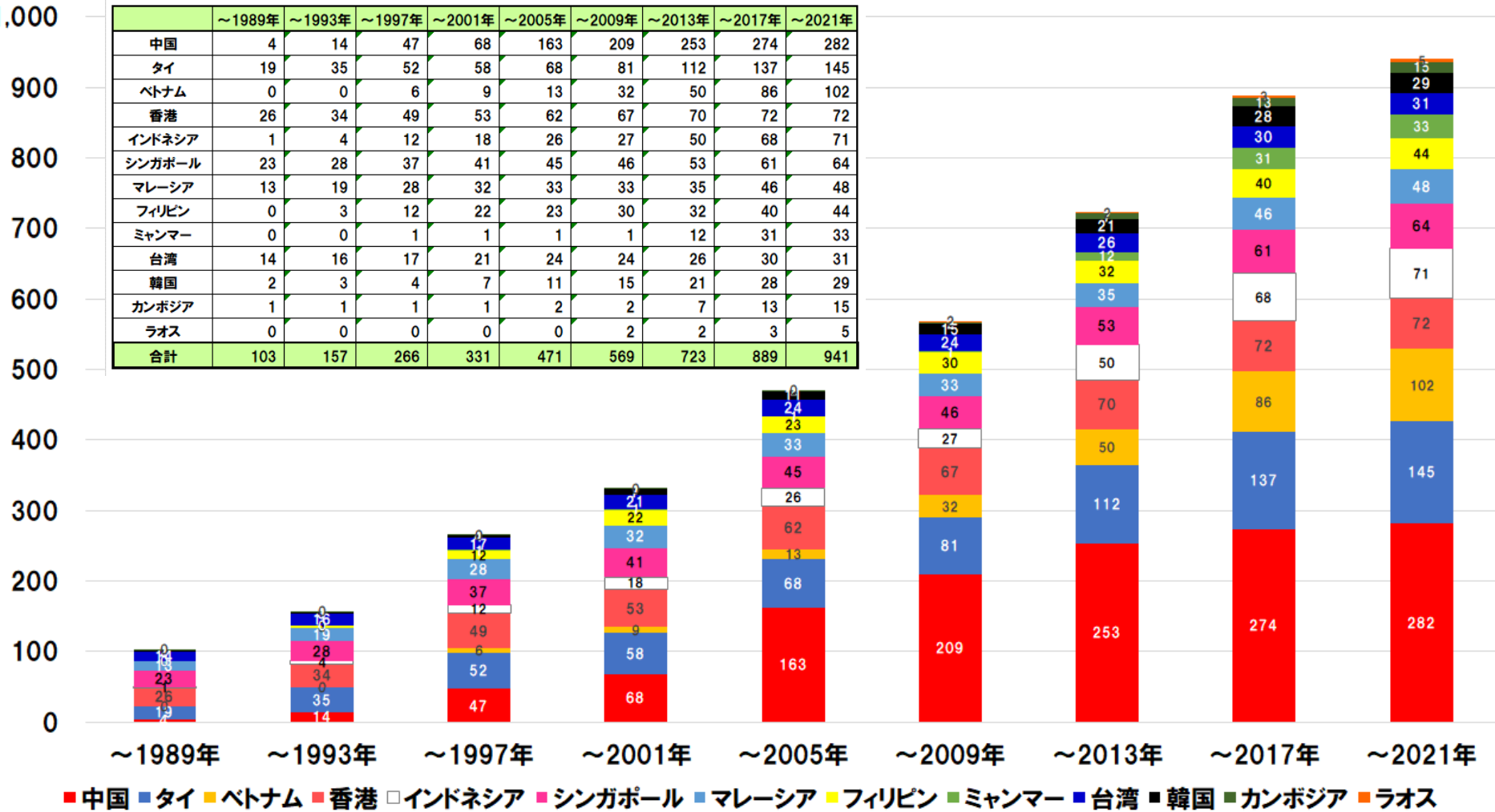
我が国物流企業の東アジアへの進出状況(2022年1月1日現在)



日本の物流企業の東アジア各国への進出の推移(その他拠点を除く)

我が国物流企業の東アジアへの進出推移(累積)

| | ~1989年 | ~1993年 | ~1997年 | ~2001年 | ~2005年 | ~2009年 | ~2013年 | ~2017年 | ~2021年 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 中国 | 4 | 14 | 47 | 68 | 163 | 209 | 253 | 274 | 282 |
| タイ | 19 | 35 | 52 | 58 | 68 | 81 | 112 | 137 | 145 |
| ベトナム | 0 | 0 | 6 | 9 | 13 | 32 | 50 | 86 | 102 |
| 香港 | 26 | 34 | 49 | 53 | 62 | 67 | 70 | 72 | 72 |
| インドネシア | 1 | 4 | 12 | 18 | 26 | 27 | 50 | 68 | 71 |
| シンガポール | 23 | 28 | 37 | 41 | 45 | 46 | 53 | 61 | 64 |
| マレーシア | 13 | 19 | 28 | 32 | 33 | 33 | 35 | 46 | 48 |
| フィリピン | 0 | 3 | 12 | 22 | 23 | 30 | 32 | 40 | 44 |
| ミャンマー | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12 | 31 | 33 |
| 台湾 | 14 | 16 | 17 | 21 | 24 | 24 | 26 | 30 | 31 |
| 韓国 | 2 | 3 | 4 | 7 | 11 | 15 | 21 | 28 | 29 |
| カンボジア | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 | 13 | 15 |
| ラオス | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 | 5 |
| 合計 | 103 | 157 | 266 | 331 | 471 | 569 | 723 | 889 | 941 |



出所：一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会 2022年3月「我が国フォワーダーの海外進出状況」[第18版]をもとにNX総合研究所が作成
Copyright © 2022 NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

II. 日本の物流企業による日本～海外 (特に東アジア)間の貨物輸送の現状と推移



出所：日本通運コーポレートサイト

日本の物流企業が開発してきた主な東アジア向け複合輸送ルート

| ルート | ルート概要 | 平均所要日数 (参考数値) | 開始時期 |
|----------------------|---|-----------------------|----------|
| 日韓輸送 | 日本(下関・博多)⇒⇒⇒⇒釜山⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒韓国内陸地域 (フェリー) (トラック・鉄道) ※ JRの5トンコンテナによる輸送が可能 | 2~4日 (ソウル向け) | 1972年 |
| 日中間輸送 | 日本⇒⇒⇒⇒上海・天津新港他⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒中国内陸地域 (船舶) (トラック・鉄道・バージ) | 6~7日 (北京向け) | 1980年 |
| | 日本⇒⇒⇒⇒香港⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒中国内陸地域 (船舶) (トラック・バージ) | 7~8日 (東莞向け) | 1980年代 |
| | 日本⇒⇒⇒⇒上海⇒⇒⇒⇒⇒中国内陸地域 (フェリー) (トラック) | 3~4日 (蘇州向け) | 2003年 |
| シンガポール経由マレーシア | 日本⇒⇒⇒⇒シンガポール⇒⇒⇒⇒⇒マレーシア内陸地域 (船舶) (トラック) | 8~10日 (ジョホール向け) | 1980年代後半 |
| ホーチミン経由ブノンベン | 日本⇒⇒⇒⇒ホーチミン⇒⇒⇒⇒⇒カンボジア国境⇒⇒⇒⇒⇒ブノンベン (船舶) (トラック) (トラック) | 10~13日 (ブノンベン向け) | 2010年代 |
| ※ 東南アジア経由 SEA / AIR | 日本⇒⇒⇒⇒香港・バンコク⇒⇒⇒⇒⇒欧州 (船舶) (航空) | 10~13日 (フランクフルト向け) | 1982年頃 |
| ※ チャイナ・ランドブリッジ (CLB) | 日本⇒⇒⇒⇒連雲港・青島⇒⇒⇒⇒⇒カザフスタン国境⇒⇒⇒⇒⇒ロシア国境⇒⇒⇒⇒⇒欧州 (船舶) (鉄道) (鉄道) (鉄道) | 25日 (フランクフルト向け) | 1992年 |
| ※ ロシア経由 SEA / AIR | 日本⇒⇒⇒⇒ポストチヌイ⇒⇒⇒⇒⇒ウラジオストク⇒⇒⇒⇒⇒モスクワ⇒⇒⇒⇒⇒欧州 (船舶) (トレーラー) (航空) (航空) | 13日 (フランクフルト向け) | 1968年 |
| ※ シベリア・ランドブリッジ (SLB) | 日本⇒⇒⇒⇒ポストチヌイ⇒⇒⇒⇒⇒ロシア国境⇒⇒⇒⇒⇒欧州 (船舶) (鉄道) (鉄道) | 13~14日 (フランクフルト向け) | 1971年 |

出所：一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会 令和3年3月「フォワーディング業務の入門手引書」[第5版]をもとにNX総合研究所が作成

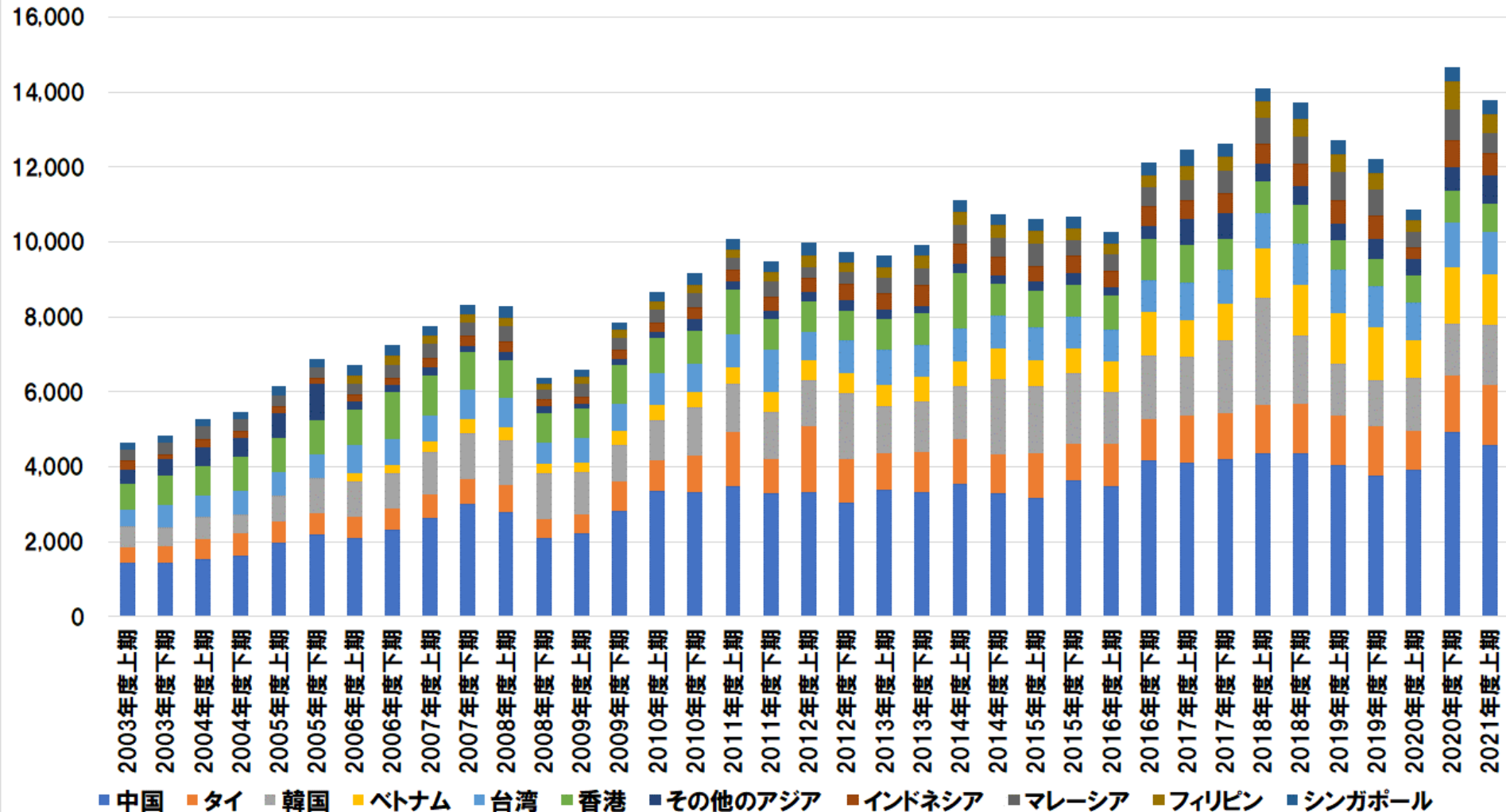
参考：日本通運自社混載サービス一覧(2018年11月1日現在)

| 方面 | 商品 | 受託可能港(○印) | | | | | | |
|------------------------|----------|-----------|----------|----------|----------|------|------|----------|
| | | 東京／横浜 | 名古屋 | 大阪／神戸 | 博多／門司 | 清水 | 仙台 | 広島 |
| 北東アジア | 香港混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 上海混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| | 大連混載 | ○ | | ○ | ○ | | | ○ |
| | 天津・北京混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| | 青島混載 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ |
| | 石島混載 | | ○ | ○(大阪のみ) | | | | |
| | 厦門混載 | | | ○ | ○ | | | ○ |
| | 黄埔混載 | | ○ | ○ | | | | |
| | 基隆混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | 高雄混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | 釜山混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| 東南アジア・南アジア ・オセアニア | シンガポール混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | ポートケラン混載 | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | ベナン混載 | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 |
| | マニラ混載 | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | ジャカルタ混載 | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | ホーチミン混載 | ○ | 香港経由 | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | ハノイ混載 | ○ | | | | | | |
| | ハイフォン混載 | 香港経由 | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | ラカバン混載 | ○ | ○ | ○ | ○ | 香港経由 | 香港経由 | ○ |
| | バンコク混載 | ○ | ○ | | | | | |
| | レムチャバン混載 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ |
| | チェンナイ混載 | ○ | シンガポール経由 | シンガポール経由 | シンガポール経由 | | | シンガポール経由 |
| | ニューデリー混載 | ○ | ○ | ○ | シンガポール経由 | | | ○ |
| シドニー混載 | ○ | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | 香港経由 | |
| 下関発混載(フェリーを使用した高速サービス) | | <仕向地> | | 釜山 | 青島 | 太倉 | | |
| 釜山MCC混載(釜山をハブに世界各地へ輸送) | | <荷受地> | | 石狩湾新港 | 苫小牧 | 新潟 | 富山新港 | 金沢 |

出所：日本通運コーポレートサイトをもとにNX総合研究所が作成

日本発東アジア各仕向国別輸出FCL貨物量の推移(フレイトフォワード一扱)

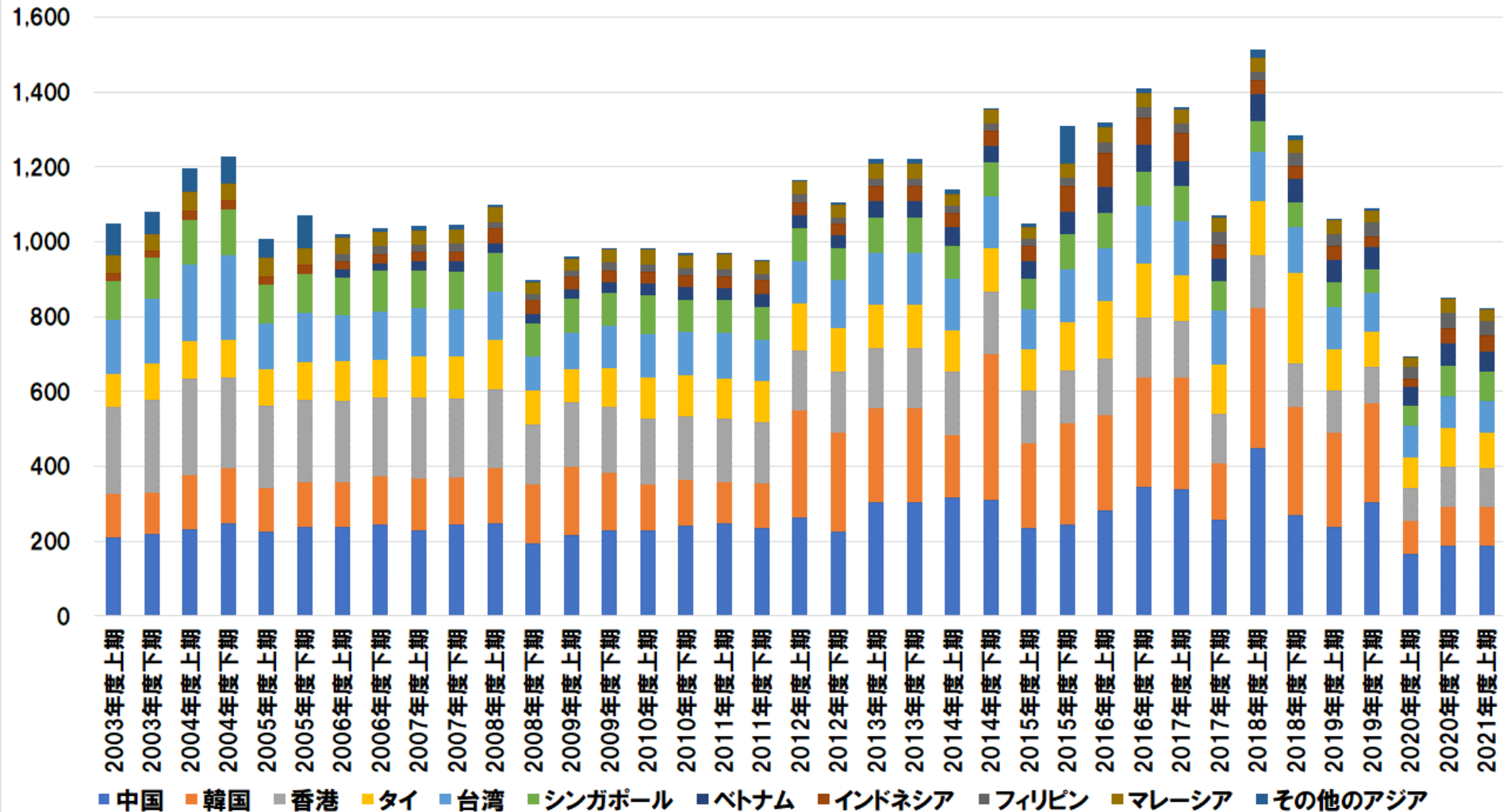
日本発東アジア仕向国別輸出フレイトフォワード一扱FCLコンテナ貨物量推移(千R/T)



出所：一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会「国際複合輸送貨物取扱実績(推移)」をもとにNX総合研究所が作成

日本発東アジア各仕向国別輸出混載貨物量の推移(フレイトフォワード一扱)

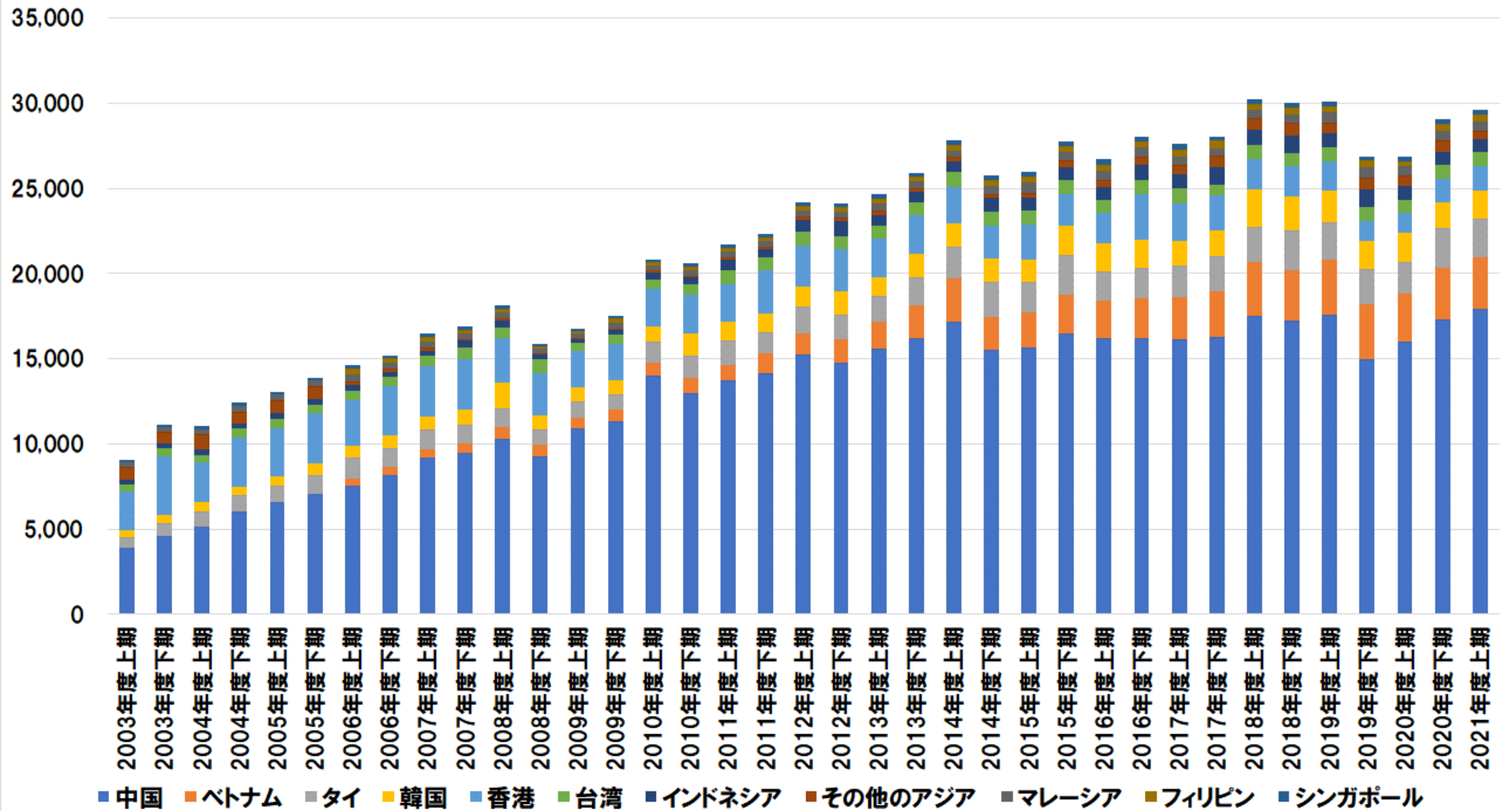
日本発東アジア仕向国別輸出フレイトフォワード一扱混載コンテナ貨物量推移(千R/T)



出所：一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会「国際複合輸送貨物取扱実績(推移)」をもとにNX総合研究所が作成

参考： **東アジア**各仕出国別日本向け**輸入FCL**貨物量の推移(フレイトフォワード一扱)

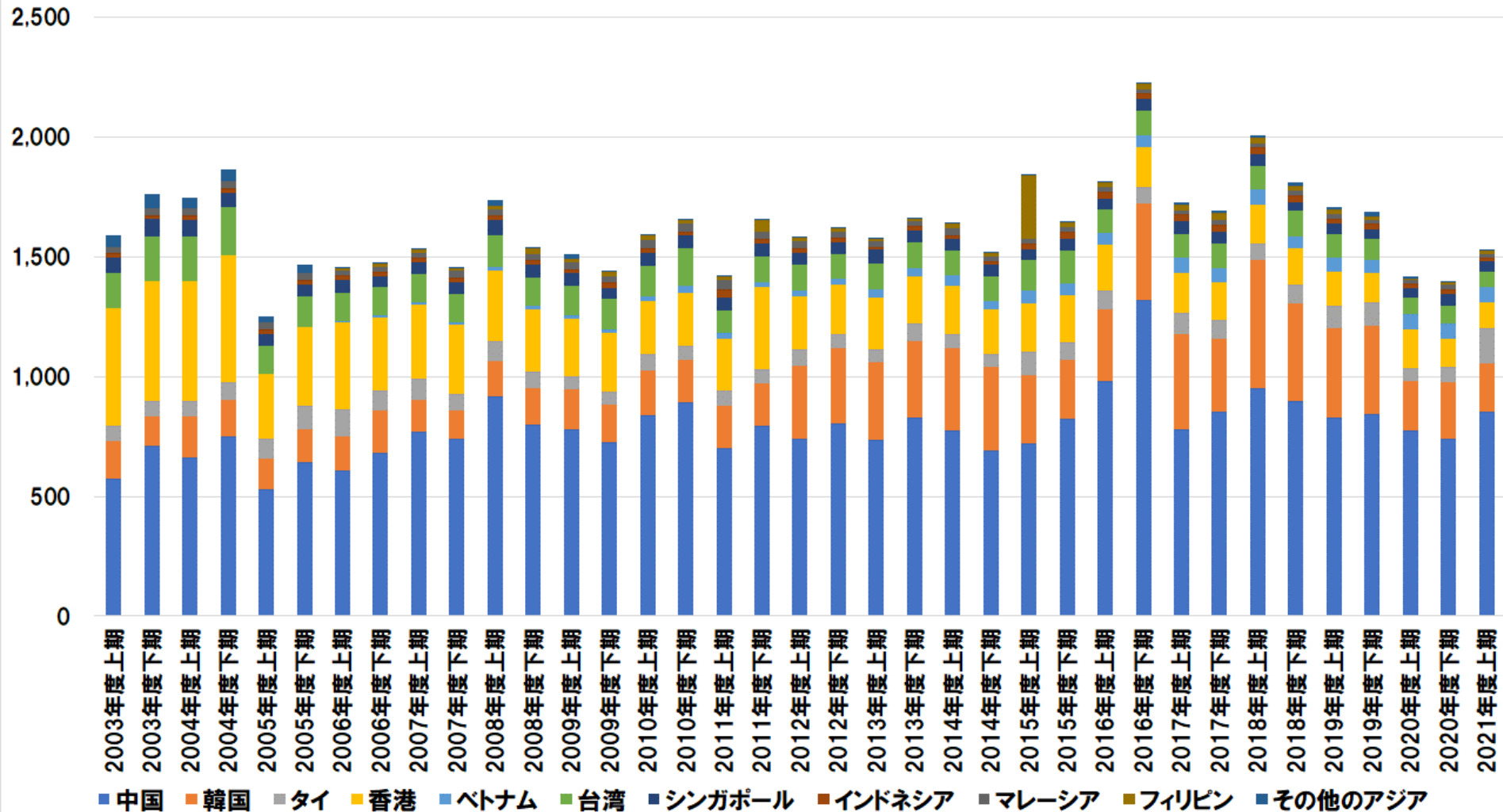
東アジア発日本向け輸入フレイトフォワード一扱FCLコンテナ貨物量推移(千R/T)



出所：一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会「国際複合輸送貨物取扱実績(推移)」をもとにNX総合研究所が作成

参考： 東アジア各仕出国別日本向け輸入混載貨物量の推移(フレイトフォワード一扱)

東アジア発日本向け輸入フレイトフォワード一扱混載コンテナ貨物量推移(千R/T)



出所：一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会「国際複合輸送貨物取扱実績(推移)」をもとにNX総合研究所が作成

III. 日本の物流企業の東アジアにおける 物流事業展開の現状と推移



出所：Nippon Express グローバルサイト

日本の物流企業の東アジア進出の現状

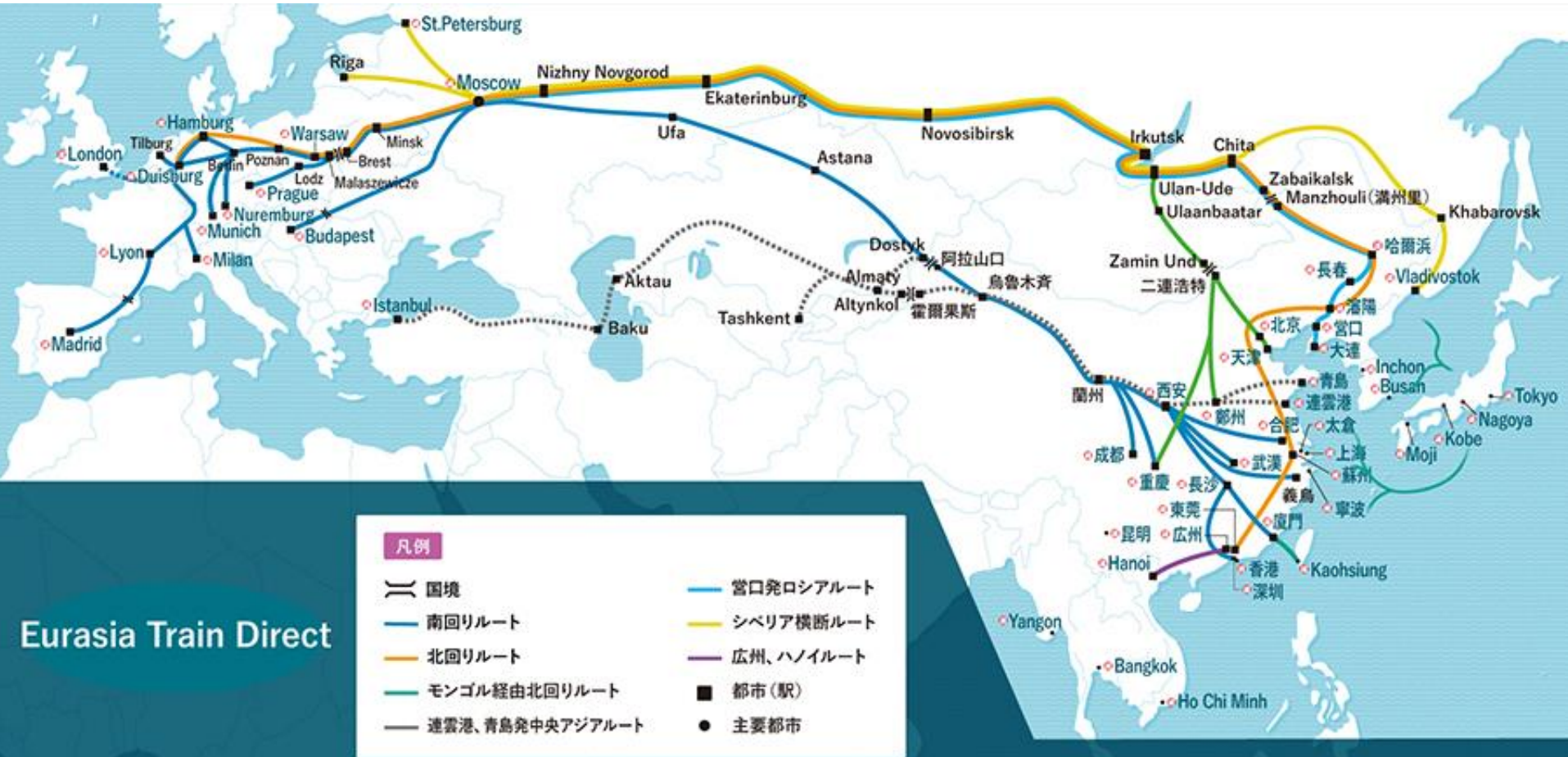
| 地域 | 国 | 現地法人 | 支店 | 駐在員事務所 | その他拠点 | 合計 |
|---------|--------|------|----|--------|-------|-------|
| 北東アジア | 中国 | 241 | 0 | 41 | 669 | 951 |
| | 香港 | 68 | 0 | 4 | 66 | 138 |
| | 台湾 | 28 | 3 | 0 | 73 | 104 |
| | 韓国 | 27 | 0 | 2 | 43 | 72 |
| | 合計 | 364 | 3 | 47 | 851 | 1,265 |
| 東南アジア | タイ | 136 | 1 | 8 | 235 | 380 |
| | ベトナム | 88 | 1 | 13 | 215 | 317 |
| | マレーシア | 48 | 0 | 0 | 130 | 178 |
| | インドネシア | 68 | 0 | 3 | 83 | 154 |
| | フィリピン | 38 | 0 | 6 | 87 | 131 |
| | シンガポール | 59 | 3 | 2 | 42 | 106 |
| | ミャンマー | 27 | 0 | 6 | 7 | 40 |
| | カンボジア | 12 | 0 | 3 | 8 | 23 |
| | ラオス | 3 | 0 | 2 | 5 | 10 |
| 合計 | 479 | 5 | 43 | 812 | 1,339 | |
| 東アジア総合計 | | 843 | 8 | 90 | 1,663 | 2,604 |

日系物流企業の東アジアにおける主な物流サービス展開の推移

| サービス概要 | 事業者 | ルート概要 | 開始時期 |
|--|------------|---|----------|
| オリエンタル・ランドブリッジ・エクスプレス | 日本通運 | タイ-マレーシア間を結ぶクロスボーダートラック輸送 | 1998年 |
| スターナイト・エクスプレス(チャーター) | 日本通運 | 華南⇒ハノイ | 2006年 |
| メコン・ランドブリッジ | 日新 | バンコク⇒サバナケット⇒ハノイ | 2007年7月 |
| スターナイト・エクスプレス(混載輸送) | 日本通運 | 深圳⇒ハノイ | 2007年7月 |
| 定曜日混載トラックサービス | 郵船航空 | 香港⇒深圳⇒ハノイ | 2007年7月 |
| 東西回廊を利用した内陸国境輸送 | 山九 | ハノイ⇒ダナン⇒サバナケット⇒バンコク | 2007年7月 |
| メコン・ランド・ブリッジ・エクスプレス | 日本通運 | ダナン⇒モーラマイン⇒サバナケット⇒バンコク | 2008年4月 |
| タイ-ベトナム間のトラックサービス | 日本ロジテム | バンコク⇒サバナケット⇒ハノイ | 2008年6月 |
| メコン・インドエクスプレス | 日本通運 | バンコク⇒(陸送)⇒ポートクリン⇒(海上輸送)⇒チェンナイ | 2010年1月 |
| サザンメコンランドブリッジ・エクスプレス | 日本通運 | バンコク⇒ブノンベン⇒ホーチミン | 2011年4月 |
| クロスボーダートランスポートレーション(CBT)サービス | 双日 | ホーチミン⇒ブノンベン⇒バンコク | 2011年7月 |
| バンコク・ヤンゴン間新陸路サービス | 日本通運 | バンコク⇒アユタヤ⇒ナコンサワン⇒カンベンベット⇒ターク⇒メソート-(国境)⇒ミャワディ⇒コーカレイ⇒バアン⇒タトン⇒チャイクト⇒バゴー⇒ヤンゴン | 2013年7月 |
| タイ-マレーシア間鉄道輸送サービス | 日本通運 | バンコク⇒クアラルンプール | 2013年12月 |
| サウス・イースト・アジア・リンク(SEAL) | 郵船ロジスティクス | タイ、カンボジア、ベトナムなど5カ国をつなぐ混載便 | 2014年2月 |
| メコン・フード・エクスプレス(冷凍・冷蔵定期トラック混載便) | 鴻池運輸 | ホーチミン⇒ブノンベン⇒バンコク | 2014年8月 |
| 昆明・バンコク間陸路チャーター輸送サービス | 日本通運 | 昆明⇒(ラオス)⇒バンコク | 2015年8月 |
| 中国・欧州間一貫輸送 | 日本通運 | 中国48都市⇒(トラック)⇒武漢、重慶、ハルビン⇒(鉄道)⇒デュイスブルク、ハンブルク⇒(トラック)⇒欧州域内55都市 | 2015年11月 |
| 中国・欧州間混載輸送 | 日本通運 | 武漢⇒(鉄道)⇒デュイスブルク | 2016年7月 |
| ユーラシアトレインダイレクト | 日本通運 | 武漢、重慶、義烏、蘇州、瀋陽⇒デュイスブルク、ハンブルク、ティルブルク、マドリッド | 2017年5月 |
| 中国-ラオス間の国際鉄道を利用した、ASEAN周辺国とのクロスボーダート輸送サービス | NXホールディングス | 昆明⇒(鉄道)⇒ビエンチャン⇒(トラック)⇒ASEAN周辺国 | 2022年4月 |
| 中国⇒欧州 新ルート(ロシア経由回避、BCP輸送拡充) | NXホールディングス | 中国各地⇒(鉄道)⇒アクタウ(カザフスタン)⇒(船舶)⇒バクー(アゼルバイジャン)⇒イスタンブール⇒(トラック)⇒欧州 | 2022年5月 |

出所：日本海事新聞電子版 Maritime Daily 記事をもとにNX総合研究所が作成

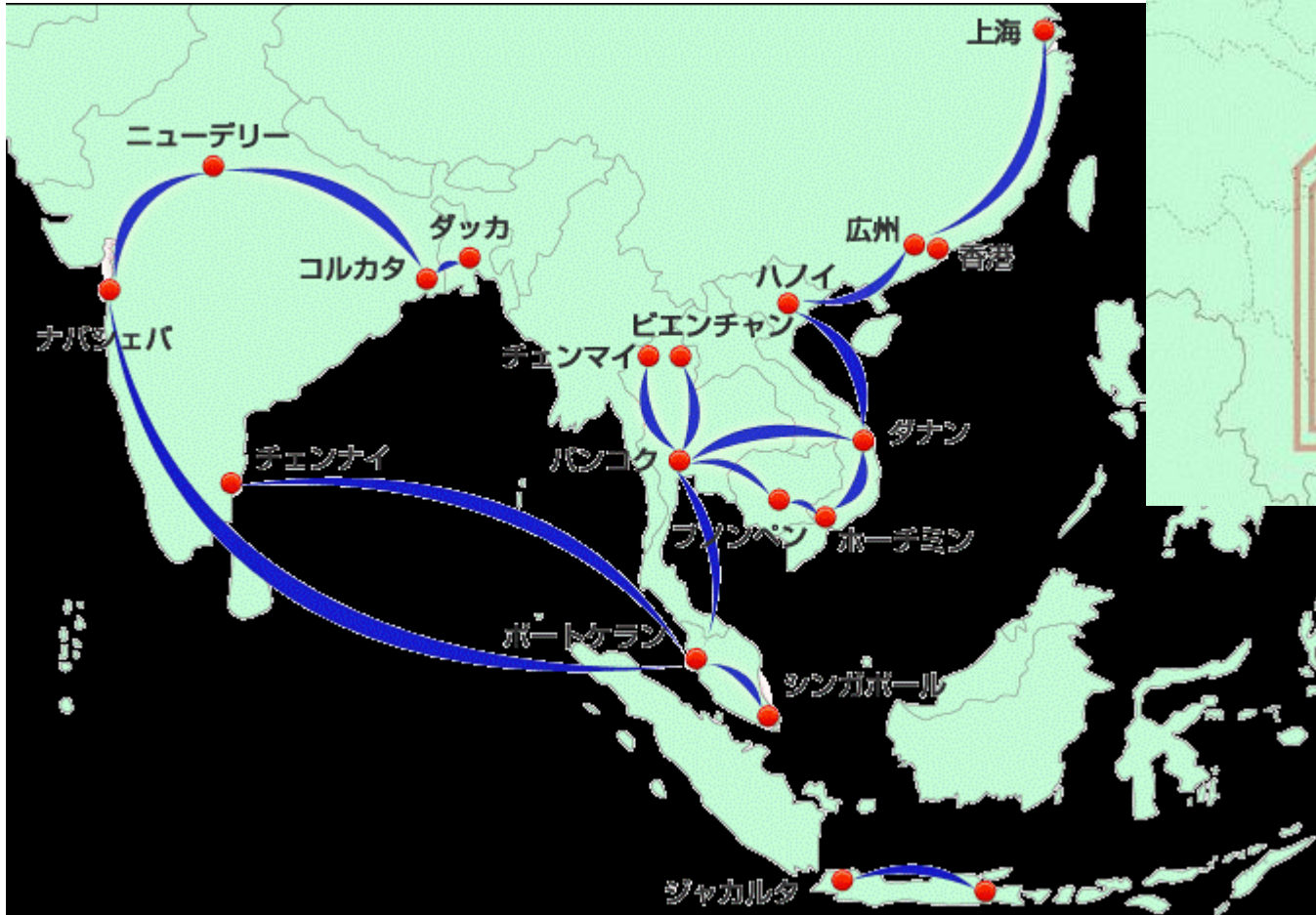
参考：NXグループの国際鉄道輸送サービス 「Eurasia Train Direct(ユーラシアトレインダイレクト)」路線図



出所：日本通運コーポレートサイト

参考：NXグループの中国・アセアン・南アジア貨物輸送網

アセアン・南アジアのクロスボーダー輸送ネットワーク

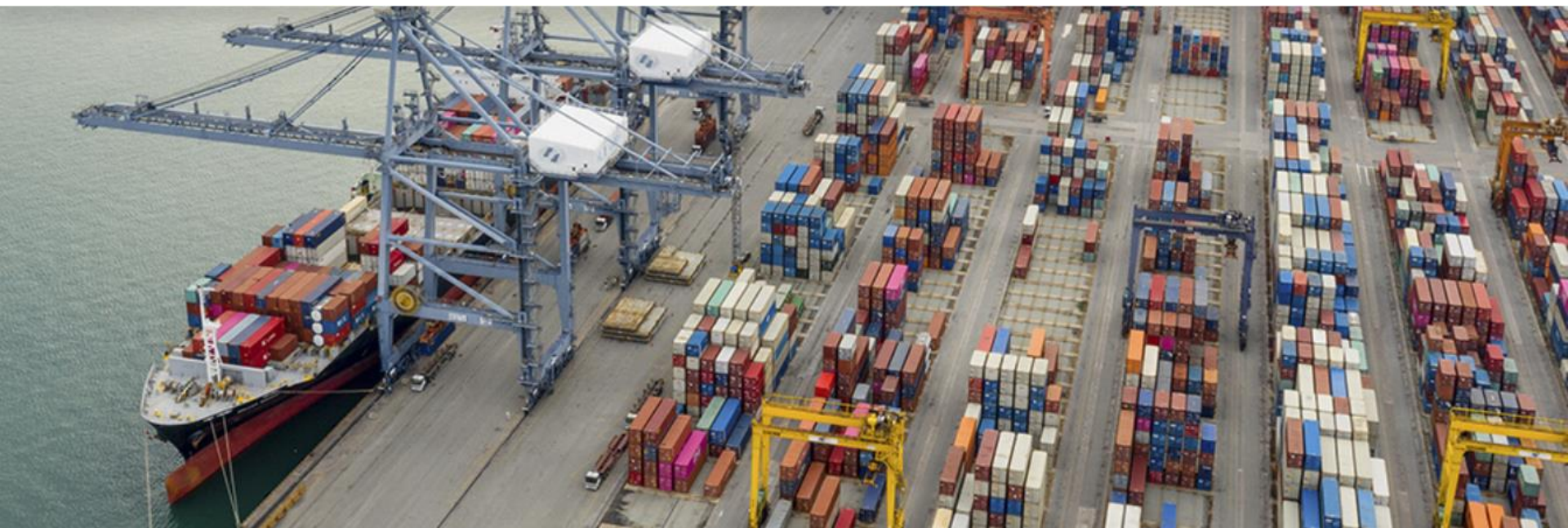


中国国内トラック輸送網



出所：日本通運コーポレートサイト

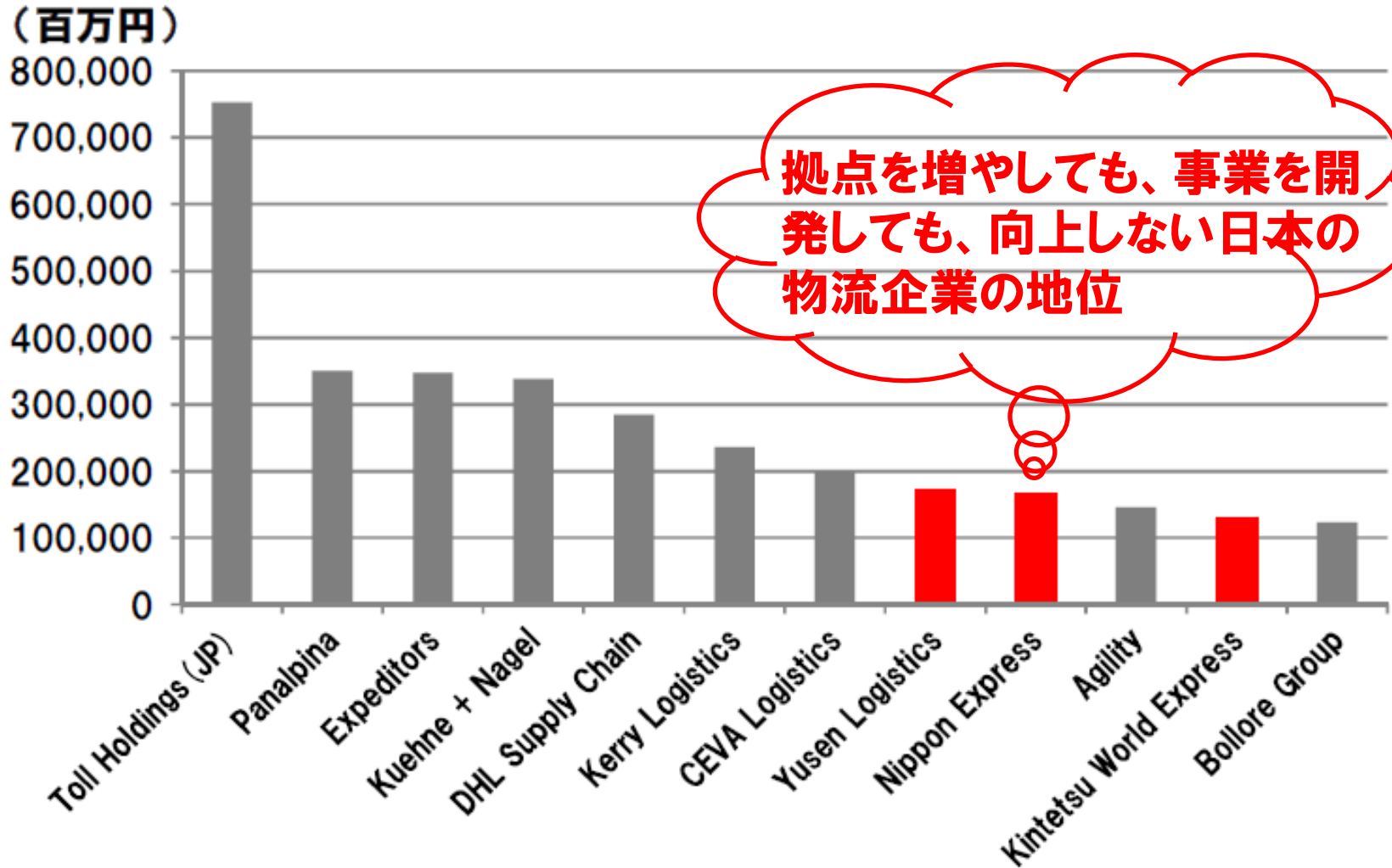
IV. 日本の物流企業のグローバルな位置づけと課題



出所: Nippon Express グローバルサイト

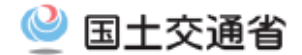
東アジアにおける日本の物流企業の地位 (1)

2014年度 アジア・オセアニア地域売上高



東アジアにおける日本の物流企業の地位 (2)

アジアにおける売上高規模



○ 日系物流事業者の売上高規模は、アジア地域に限定しても欧州系物流事業者に対して劣後している。

大手物流事業者のアジア地域における売上高
(推計)

| 企業名 | 本社所在国 | 2012年度 | 2013年度 |
|-------------------|-------|---------|---------|
| Deutsche Post DHL | ドイツ | 441,283 | 555,854 |
| DB Schenker | ドイツ | 282,458 | 317,390 |
| Kuehne+Nagel | スイス | 180,412 | 227,659 |
| 日本通運 | 日本 | 113,103 | 143,513 |

(百万円)

(注)

- ・ 各社のアニュアル・レポート2013年度版から「アジア地域」の売上高を円換算して作成。
ただし、アジア地域の範囲は必ずしも同一ではない。
- ・ 2012年度: 1ユーロ=102.6円、1スイスフラン=85.1円
2013年度: 1ユーロ=129.6円、1スイスフラン=105.3円

東アジアにおける日本の物流企業の地位 (3)

○ **2020年においても**、日本の物流事業者の売上高規模は、アジア地域に限定しても欧州系物流事業者に対して劣後している。

大手物流事業者のアジア地域における売上高 (推計)

| 企業名 | 本社所在国 | 2020年度 |
|-------------------|-------|-----------|
| Deutsche Post DHL | ドイツ | 1,574,797 |
| DB Schenker | ドイツ | 452,016 |
| Kuehne + Nagel | スイス | 320,270 |
| NXホールディングス | 日本 | 258,427 |

(百万円)

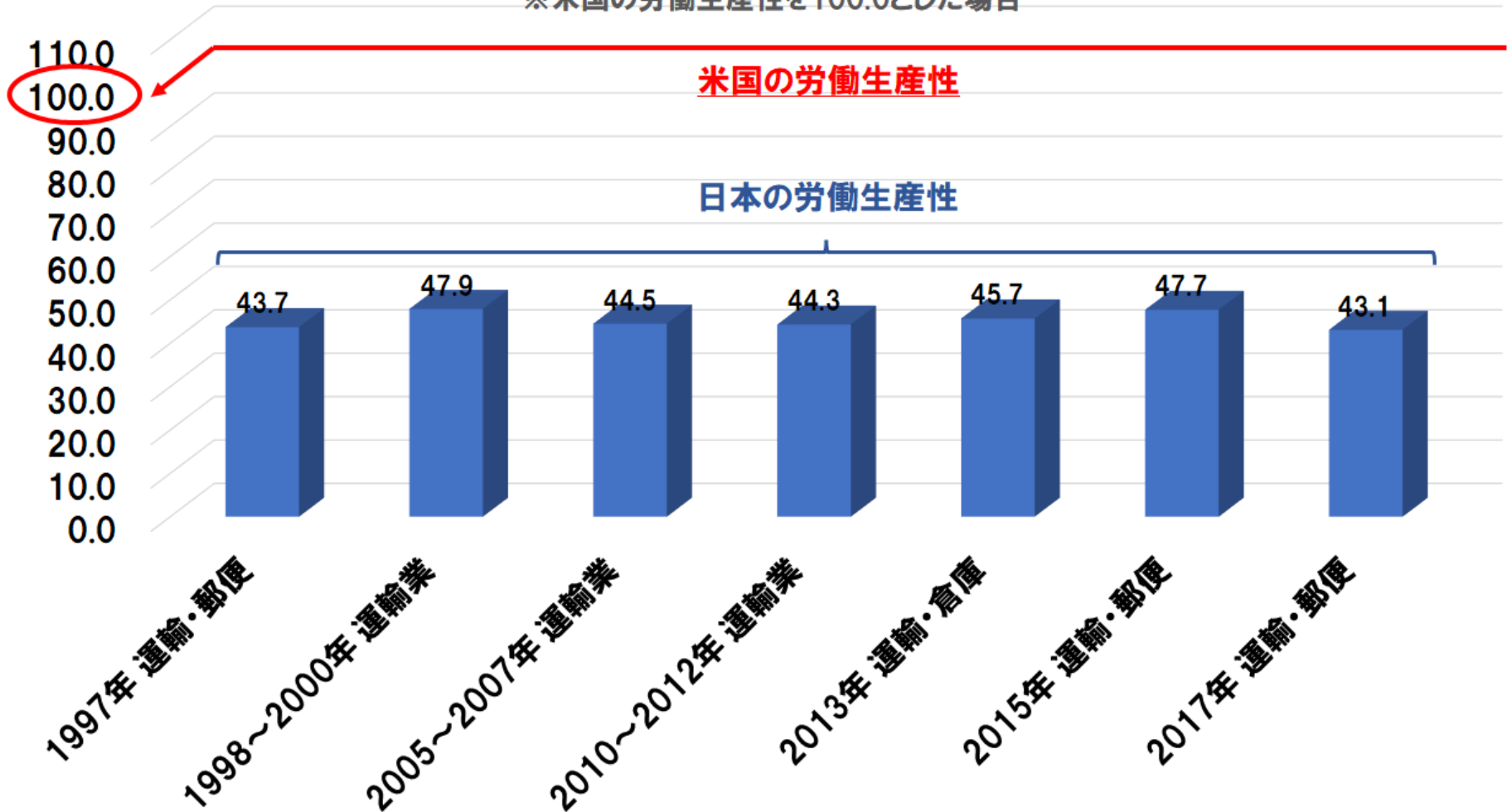
- ・ 各社のアニュアル・レポート2020年度版から「アジア地域」の売上高を円換算して作成。ただし、アジア地域の範囲は必ずしも同一ではない。
- ・ 換算レート: 1ユーロ=128.45円、1スイスフラン=118.05円(2020年12月30日現在)

出所: 各社2020年度版アニュアル・レポートをもとにNX総合研究所が作成

日米運輸業等の労働生産性比較 ~日本のやり方について行けないひとつの要因~

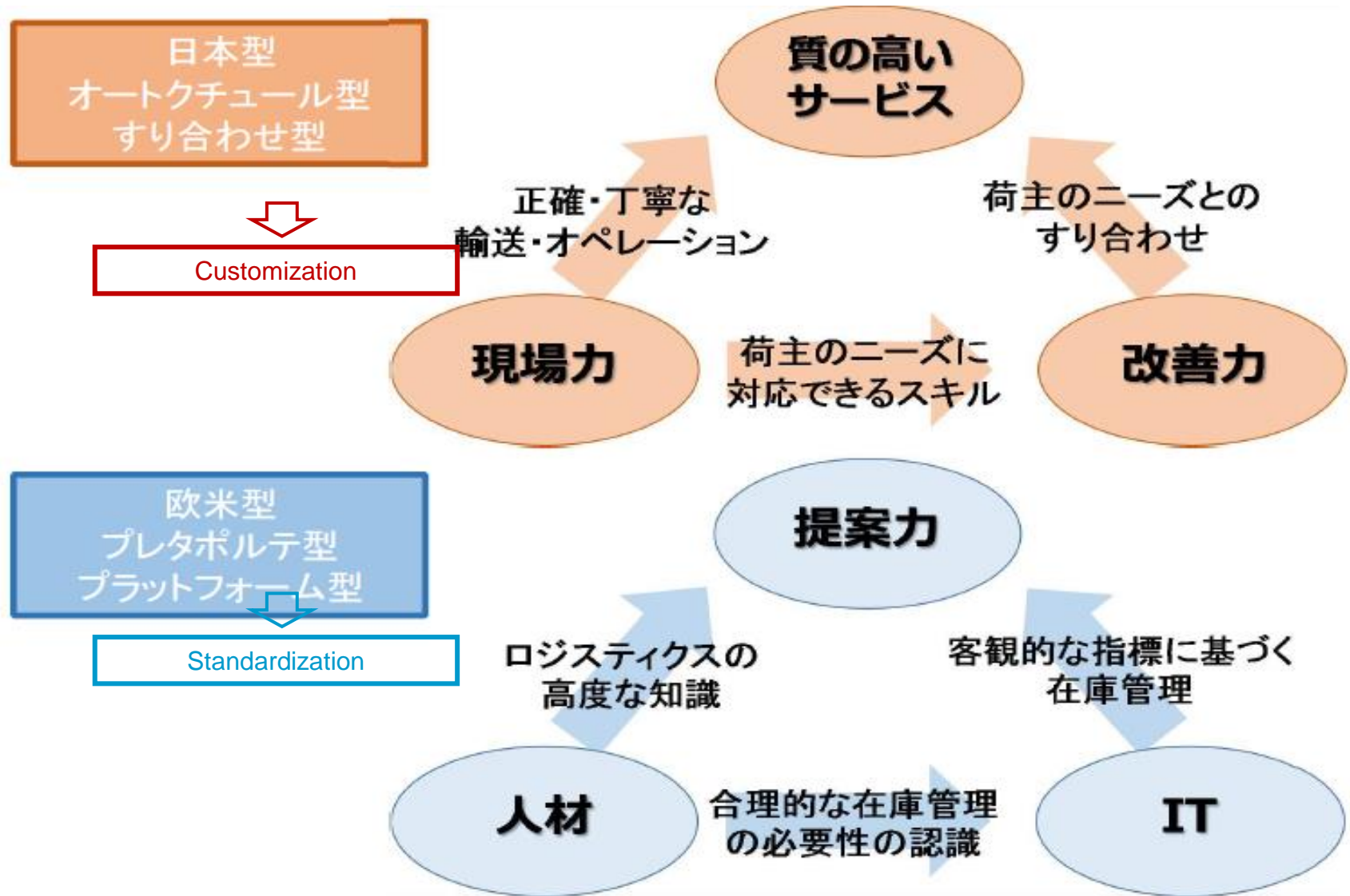
日米運輸業等の労働生産性比較(1時間当たり付加価値)

※米国の労働生産性を100.0とした場合



出所: 公益財団法人日本生産性本部「産業別労働生産性水準の国際比較 米国及び欧州各国との比較」、「産業別労働生産性水準の国際比較 米国及び欧州各国との比較」、「日米運輸業等の労働生産性比較」及び経済産業省「通商白書2013年版」

参考： 認識すべき日本型物流と欧米型物流の違い ~個別最適化 vs 標準化~



出所：（一財）運輸政策研究機構運輸政策研究所「日系物流事業者の海外展開の課題」

参考：日本のロジスティクスのグローバル化に不可欠な標準化・デジタル化

ロジスティクスにおけるイノベーションの変遷

Logistics 1.0
(20世紀～)

輸送の機械化

- トラックや鉄道による陸上輸送の高速化・大容量化
- 汽船／機船の普及による海上輸送の拡大



Logistics 2.0
(1950・60年代～)

荷役の自動化

- フォークリフトの普及、自動倉庫の実用化
- 海上輸送のコンテナ化による海陸一貫輸送の実現



Logistics 3.0
(1980・90年代～)

管理・処理のシステム化

- WMSやTMSといった物流管理システムの導入・活用
- NACCSなどによる各種手続き処理の電子化



Logistics 4.0
(現代～)

物流の装置産業化

- 倉庫ロボットや自動運転などの普及AIによる省人化
- サプライチェーン全体で物流機能が繋がることでの標準化

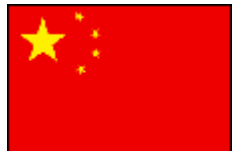


トレーラー、コンテナ、パレット等
輸送容器・デバイスの標準化

データ形式、
コード体系の
標準化

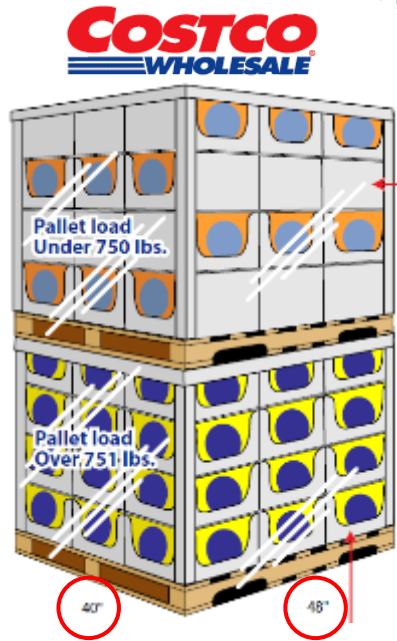
デジタル化 (Digitalization) → DX = Digital Transformation

参考：ドライバーを手待ち・荷役から解放したインターモダル化という標準化

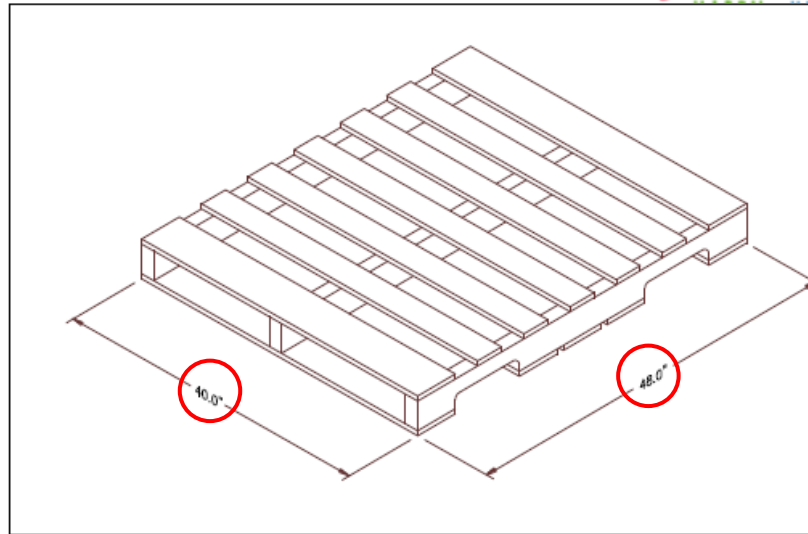


参考：産業横断的・水平方向のオペレーションの標準化につながるパレットの標準化

～業界の枠を超えて利用されている40”x48”のGMAパレット～



Walgreens



TOP DECK BOARDS
7 (evenly spaced)

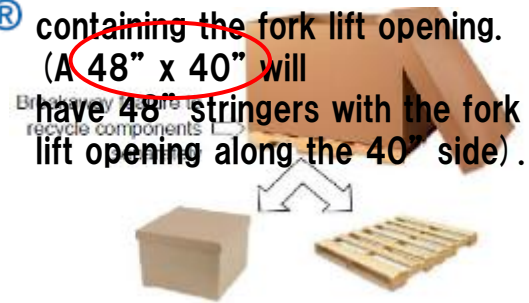
BOTTOM DECK BOARDS
2 end boards with a minimum of 3 center boards

STRINGERS
Not split through or broken. No double stringers or block patched stringers.

PROTRUDING NAILS ARE NOT ACCEPTABLE



A stringer pallet dimension should use the format where the first dimension is the stringer and the second dimension containing the fork lift opening. (A 48" x 40" will have 48 stringers with the fork lift opening along the 40" side).

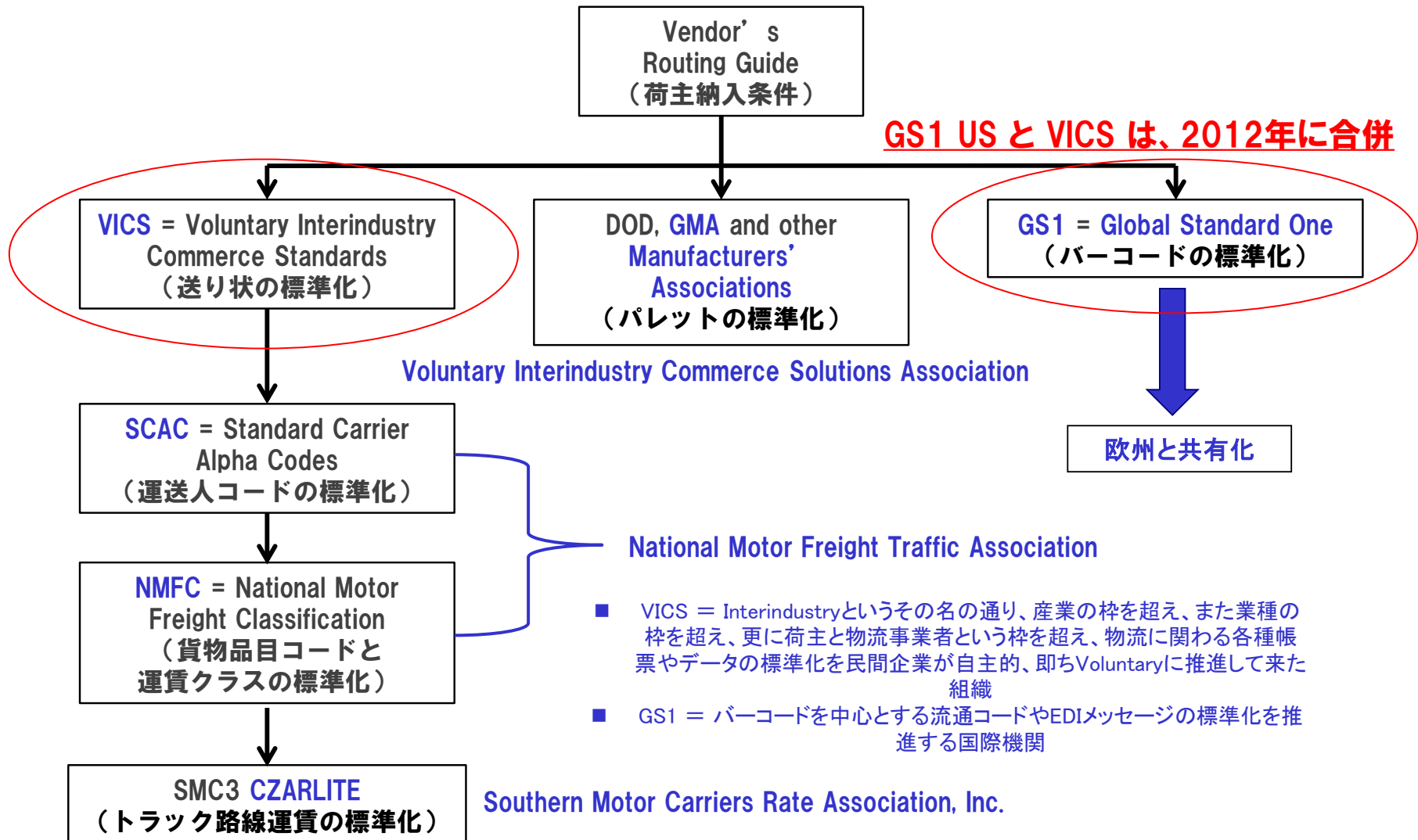


4.2 BBY-approved Pallets

- 48-inch by 40-inch GMA, made of "Grade A" hardwood, allowing four-way forklift entry.
- Pallets must be "Regular Duty" and made of hardwood:
 - Withstanding weights up to 2,800 lbs.
 - Wood must be sound (no decay) and square edged.
 - No missing or broken top or bottom boards.
 - Top and bottom boards must be a minimum 5/8 inches thick.
 - Spacing between top boards on must never exceed 3 ¼ inches.
- Individual units longer than 48 inches are allowed to use custom pallets but must comply with type of wood and other pallet requirements.
- Unless approved by Best Buy, all other pallet types are non-compliant.
- Note: All non-approved pallet usage is subject to compliance charges.

Notes: The Consumer Brands Association (CBA), formerly the Grocery Manufacturers Association (GMA), is the national trade association for consumer packaged goods (CPG) in the United States.

参考：オペレーションの標準化の次に進展したデータとコードの標準化



参考： ポスト・コロナ以降、10～20年以内に予想される連続的变化

- 現在進行中のメガトレンドの中から、(将来可能性のある感染症拡大の影響を受けにくい)**非接触化・自動化・無人化・省人化のトレンドがより顕在化**:
 - コンテナ船の自動運転化
 - コンテナターミナルのオペレーションの自動化
 - コンテナドレイジ輸送やトレーラー輸送の自動運転化
 - コンテナのバンニング／デバンニングの自動化・無人化・省人化
 - それに伴う輸送容器としてのコンテナ／トレーラー、輸送容器に積み込まれるパレット等デバイスの標準化
 - 倉庫や物流センター内オペレーションの自動化・無人化・省人化
 - B2B物流の大量輸送化のトレンドの顕在化:
 - LTL(日本の特別積合せに相当)からTL(日本の貸切輸送に相当)へ
 - TLからトレーラーの鉄道輸送(ブロック・トレイン、ユニット・トレイン)へ
 - TLからトレーラーの船舶輸送へ
 - ロジスティクスに関わるデータやコードの標準化によるデジタル化のトレンドの顕在化:
 - ブロックチェーン技術等を活用した貿易のデジタル化・標準化(例:トレードレンズ、トレードワルツ、etc.) 等々
- } モーダルシフト
(インターモダル化)

ポスト・コロナ時代に日本の物流が世界シェア拡大のために辿るべきロードマップ

① トレーラー、コンテナ等輸送容器、パレット等ユニットロードデバイスの標準化

● 公助： 行政が担うべき中長期的課題

- ▶ **都市計画**等による工場・物流施設立地のコントロール(市街化区域における用途地域の見直しも含む)⇒**大型トレーラー、コンテナによる貨物輸送をより容易に。**
- ▶ 45' コンテナ、背高コンテナの通行規制の緩和 等々

● 自助・共助： 民間・業界団体等が担うべき当面の課題

- ▶ 運送事業者・架装メーカーごとに微妙に異なる**トラック、トレーラー、コンテナの仕様の標準化**(国際標準に合わせる事が必須)⇒トレーラー、コンテナ等輸送容器のインターチェンジをより容易に。
- ▶ トラック、トレーラー、コンテナ等輸送機器・容器の標準化と並行した**パレット等ユニットロードデバイスの標準化**
- ▶ 貨物のバラ積みが出来うる限り廃し、パレット等ユニットロードデバイス単位の積み降ろしを推進する。⇒**積載効率という部分最適から全体最適へ。**
- ▶ **モーダルシフト(インターモーダル化)**

② データ形式、コード体系の標準化

- ▶ 取引関係にもとづく垂直方向の標準化のみならず、業界内・業界横断的な**水平方向の標準化**の推進。
- ▶ その為には、まずは食品業界・飲料業界・日雑品業界等の**各荷送人荷主業界内の標準化**から始め、次に**荷送人荷主業界横断的な標準化**を推進していく必要あり。
- ▶ 荷送人業界横断的標準化を推進しながら、卸売・小売業界等**荷受人荷主業界の標準化**を推進し、最終的にサプライチェーン全体の標準化を実現する。

③ 日本の物流が確立した標準をグローバル標準へ(さもなくば、日本の物流がグローバル標準をフォローする)

The End

ご清聴、誠に有難う御座いました。

田阪 幹雄

〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町2番地

NXグループビル10階

Tel. 03-5829-1414 Mobile 070-7360-1414

E-mail: tasakam@nitsu-soken.jp



出所: NIPPON EXPRESSグローバルサイトから転載