transport logistic china
2016年6月14日～16日
上海新国際博覧中心
www.transportlogistic-china.com

日刊CARGO
物流総合紙
Daily CARGO Transport & Logistics News
2016年(平成28年)
3月28日
月曜日
第11348号
月曜～金曜発行（祝日を除く）
購読料 1カ月8,000円＋税
（昭和44年9月30日 第三種郵便物認可）
http://www.daily-cargo.com/

発行所 株式会社海事プレス社
本社 東京都千代田区岩本町2-1-15 吉安神田ビル5階
TEL03-5835-4161(代表) FAX03-5835-4160
関西支局 大阪府大阪市西区京町堀1-17-8 京ビル5階
TEL06-6441-9800 FAX06-6441-9601
横浜支局 神奈川県横浜市中区太田町6-87 横浜フコク生命ビル8階
TEL045-681-7632 FAX045-681-7633
上海支局 上海市長寧区婁山関路85号 東方国際大厦A棟1304室
TEL+86-21-6211-8891 FAX+86-21-6211-8892
http://www.kaiji-press.co.jp
©海事プレス社2016 禁無断転載

イールド重視の商品開発強化

松室部長「協業必要、成田空港将来像を」

スイスポートジャパン

スイスポートジャパンの松室利典日本地区貨物統括部長はこのほど本紙の取材に応じ、日本地区の事業について、航空会社をターゲットとした物量追求型のビジネスは業界的に限界にきており、イールド重視の商品開発を徹底する方針を示した。また、事業環境について、人員不足などもあり航空会社、上屋会社間での協業が重要とし、特に成田空港について「次世代に成田の価値を引き継いでいかなければならない。10年、20年後の日本の航空貨物業界をイメージできる空港づくりが必要」とした。事業面では、中国・海南航空グループ傘下となり日本でも新規ビジネスの可能性が見えつつあることや、シルクウェイ・ウエスト航空就航に伴い進出した小松空港で、新たにステーションマネジメント業務も開始することを明らかにした。

世界最大のグランドハンドリング会社スイスポートインターナショナルについて中国大手航空会社グループの海南航空グループは2015年7月30日、27億スイスフラン（3429億円、1スイスフラン＝127円換算）で買収したと発表した。

日本法人のスイスポートジャパン（SPJ）は成田国際空港および関西国際空港に自社貨物上屋を構える。成田では搭載上屋・共同上屋としての機能に加え、顧客要望に沿ったテーラーメード型の取り組みが注目を集めてきた。13年7月からは「WAREHOUSE SHARING-ONE ROOF SERVICE」の一環として、パナルピナ向けに輸入ユニット・ロード・ディバイス（ULD）のインタクトサービスを提供している。一般的にフォワーダーは起用する航空会社により、成田で複数の上屋を利用している。輸入ULDの解体作業などをSPJの上屋に集約することで、業務効率面、安全管理面の向上も図れるという。外資系ではエクスペダイターズも活用している。今年1月24日からはシルクウェイ・ウエスト航空の小松就航に伴い、ドキュメントハンドリング業務を受託している。

松室利典部長

松室部長の発言要旨は次のとおり。

【イールド重視】

▽この4年をかけて、生産性向上などコスト改善に取り組んできたが、次のステップとして物量にかかわらず高い収益率を目指す方針だ。航空会社は貨物スペースをダウンサイズしており、物量はあまり期待できない。受託航空会社の要望に応じ、輸入貨物を解体して上屋から引き渡す、また、輸出貨物をビルドアップして搭載するだけでは物量にビジネスが大きく左右されるだけだ。航空会社からの受託ビジネスだけではなく、幅広く展開し、収益率・イールドが高い商品開発を目指す。このビジネスができるのが成田の南部地区の自社上屋であり、パナルピナ向けインタクトサービスをはじめ、徐々に実績が積み上がってきた。また、今年に入り、邦人の大手および中堅フォワーダーも輸出のフォワーディングや輸入の一時蔵置などで徐々に活用を始めている。日系フォワーダー案件では成田貨物ターミナル地区（北側地区）のスペース狭隘化のため、輸入貨物の開梱や2次仕分けのために利用している。また、フォワーダーが成田空港外の自社上屋で行ってきた業務の一部について、当社上屋を利用するケースもある。

【成田南部地区活性化】

▽航空会社からは成田南部地区は航空機が到着する旅客ターミナルや北側地区から遠く、ディスアドバンテージと認識されている。ただ、旅客ターミナルビルから南部地区までの搬送時間は15分ほどだ。航空会社が搬送業務を含めて上屋会社と一括契約せず、グラハン会社と契約しているケースでは、まず、旅客手荷物を搬送した後、貨物となるため、どうしても時間がかかる。そこを、われわれ上屋会社との貨物ハンドリング契約において貨物搬送業務を追加すれば、貨物が取り降ろされれば、すぐに上屋に搬入できる。距離ではなく、その契約の実態が分かっていないため、南部地区は距離的に遠いというだけのイメージになってしまう。

▽当社ではイールドを重視し、単純に北部地区のメリットを切り崩していくのではなく、南部地区の強みを訴求できる商品づくりを進めていく。南部地区活性化に向け、同地区に自社上屋を構える日本貨物航空（NCA）および成田国際空港会社（NAA）と話をしている。NCAとは一部協業についても話している。荷主から見て、北部地区、南部地区の商品価値が明確になるようにしたい。

2面に続く

郵船ロジスティクス

墨グアナファトに多機能物流施設

郵船ロジスティクスは25日、メキシコ法人「郵船ロジスティクス（メキシコ）」が同国グアナファト州セラヤ市近郊で多機能型物流施設「バヒオ・ロジスティクスセンター」の建設を開始したと発表した。敷地面積6万7000平方メートルの大型施設で、今月11日に起工式を実施、年内の稼働を予定する。

施設の完成イメージ

新センターは自動車産業が集積するメキシコ中央高原バヒオ地区のAmistad Bajio工業団地内に建設される。トレーラー積み替え効率を高めるクロスドック型倉庫、海上コンテナの一時保管を可能にする内陸コンテナデポ、国内JIT配送やミルクラン、米墨間クロスボーダー輸送を想定した大型トレーラーヤードを備えた多機能物流施設として、近年高まる自動車物流のニーズに対応する。

同社はこれまで、米墨間物流の重要拠点であるテキサス州ラレード市に、同地に展開する物流会社として最大級の倉庫を構え、通関業務、流通加工、クロスドック、自由貿易地域内の在庫オペレーションなどの物流サービスを提供してきた。新センターは同国での米州域内物流の重要拠点として、非居住者在庫やクロスドック、生産工場へのJIT配送を可能とし、北中米での顧客サプライチェーンをサポートしていくとしている。

アジアや欧州との国際物流では、併設する内陸コンテナデポや大型トレーラーヤードを活用し、さまざまな形での保管・配送方法などを提案する。同社は2015年6月にメキシコシティ空港保税区域内外で航空貨物の輸出入業務自営化を開始しており今後、拡充するグアダラハラ空港やモンテレー空港の自営業務と合わせ、同センターをメキシコにおける物流の集約拠点として保管や流通加工など各種サービスを提供していく。

メキシコは15年に完成車の生産台数が330万台を突破し世界7位の自動車生産国となるなど、現在も自動車組立工場などの進出ラッシュが続いている。20年には生産台数が500万台を突破すると言われている。同社はグループ中期経営計画"GO FORWARD, Yusen Logistics ‒Next Challenges‒"で同国を重点地域と位置付けており、今回建設する新施設を米墨間クロスボーダー輸送と組み合わせ、幅広い物流ニーズに応える多機能物流施設として活用していくとしている。

日本―東南ア 初の直航便開設

南星海運

韓国船社南星海運（日本総代理店＝南星海運ジャパン）は来月から日本の主要港とベトナム・タイを結ぶ直航サービス「IA2」を開始する。同社にとって日本からアジアへの直航便の開設は初となる。同社は近年、東南アジアサービスを強化している。かねて南星海運の金剛主社長は取材に対し、「日本と東南アジアの直航便開設についてもタイ、ベトナムを中心に検討していきたい」と話しており、今回実現した格好だ。

「IA2」はマースク・グループのアジア域内輸送船社MCCトランスポートが2500TEU型船3隻を運航するサービスで、南星海運が借り受けるスペースチャーター区間は、東京（水）－横浜（木）－名古屋（金）－神戸（土）－ホーチミン（金）－レムチャバン（日）。トランジット・タイムは神戸からホーチミンまでが6日、レムチャバンまでが8日。

この人に聞く

日本通運 代表取締役副社長 大日向 明氏（下）

M&A、統合推進で成果狙う

大日向 海外でも（米AGS、伊フランコヴァーゴなど）複数の会社をグループに収めた。今後はPMI（Post Merger Integration、買収後の経営統合）が重要になる。しかし、言うは易く行うは難しで、単に当社から経営陣を派遣しただけでは終わらない。これらの企業が当社グループ入りしたことで企業価値が高まり、顧客、社員、経営陣が幸せにならなければ意味がない。そして、いずれの会社も当社にはない立派な社風と従業員がいる。例えば先日、買収したワンビシアーカイブズは、豊田自動織機殿を親会社としていたこともあり、トヨタ流の徹底した改善活動を得意とする。また、日通・パナソニックロジスティクスや日通NECロジスティクスなどの社員にも既に支店長会議や研修の場に参加してもらっているが、自社の取り組みの優秀な事例紹介など、自信に満ちた発表をしている。こういった各社の良さも、日通グループに取り込んでいきたい。

――M&Aでは先日、名鉄運輸にも20%出資を決めた。

大日向 引越、特積みなど、ありとあらゆる面で連携を強化し、顧客への共同提案も行う。名鉄運輸は地域子会社も多くあるため、当社の不得手とする地域では積極的に委託する。逆に先方が新しい拠点を必要としている場合、こちらからも積極的に情報開示して、当社施設をご利用いただく。ドライバー不足など厳しい事業環境の中、両社でスクラムを組んで、いい方向に持っていきたいし、われわれの取り組みに乗りたいという方が出てくれば、いろいろな形で特積み業界での協力関係を深めていきたい。

――重機建設、警備輸送、美術品といった事業分野も管掌する。

大日向 重機建設事業は国内外で多くの仕事があり、徹底的に取り組む。特に海外は工場移転、プラント新設など案件が多い。重機建設部門が前面に立ち、サービスを提供していく。海外工場の生産設備の輸送・設置を獲得できれば、稼働後は当該地域での配送や輸出入にもつながる。必要な経営資源を順次、投入する。

警備輸送事業も当社らしい特性を持った仕事だ。警備輸送の任に当たるドライバー、施設内のスタッフなど、全て当社社員が担当しており、その品質に磨きをかける。一方、人手不足の問題もあるため、機械化を推進して省力化・無人化、見える化を進めるよう指示している。

美術品事業も規模は小さいが、発信力が強い事業。改修・建て替え時や、所蔵品自体の増加などによる美術館・公的機関からの保管需要に加え、昨今は個人の方でも相当のコレクションを所蔵している場合がある。美術品保管では、湿度・温度管理は当然のこととして、防火施設も水濡れを避けるためスプリンクラーではなく窒素ガスなどの消火設備が必要。こういった要望に応える施設が当社にはあり、ニーズに応えていきたい。

――2016年度は現行中期経営計画の最終年度だが、振り返って積み残した課題は。

大日向 2点ある。1点目は技術開発。先ほど省力化と申し上げたが、マテハン機器をWMS（倉庫管理システム）などと同様に開発し、当社のレディメードの商品として提供していくという狙いがうまくいかなかった。日本で最大の運営倉庫面積を有するが、物流の合理化・省力化で主導的な役割を果たすことができていない。事業開発部や日通商事、日通総合研究所といったグループ会社を連携させながら、取り組んでいきたい。

もう1点は長期的な課題となるが、物流事業における実運送のバランスをどう捉えるか、ということ。繁閑格差の対応は課題であるが、自社のトラックで、訓練された自社のドライバーが仕事をするということの意味は大きい。当社社員によるサービスが最も安全で高品質であることは自明。複合事業もしっかりと利益を出せる体質になってきた中、人手不足など社会の環境変化を踏まえつつ、業務内容や地域特性に見合った仕事の仕方を柔軟に検討していく必要がある。

また、経営計画とは別だが、付け加えれば、福島県を中心としたエリアの復興事業については会社として全力で取り組まねばならない。公用営業部には原子力関連輸送の専門家も数多くいる。そこで今まで培った知見と、エコビジネスその他に取り組んできた実績を踏まえ、関係各社様と連携しながら、地元のお役に少しでも立てるよう、骨身を惜しまず努力していきたい。われわれのような知見を持つ会社は少ない。福島の仕事はもちろんボランティアではないが、「使命」としてやるべき仕事と認識している。（文中敬称略）

きょうの紙面

2面 フルサポート 成田の売り上げシェア60%に
3面 横浜川崎国際港湾 国が5割出資
4面 CARGOリポート 太田国際貨物ターミナル 倉庫運営さらに規模拡大
6面 日本通運 品目強化で航空輸入拡大

フレッシュマンのための
航空貨物Q&A 100問100答
日刊CARGO編集部編
【第6版】
フレッシュマンからベテランまで必読の1冊!!
3月1日 第6版 発売
好評発売中!!
定価：本体1,000円（税込別）
A5判 224ページ
経済の先行指標"エアカーゴ"を分かりやすく解説
最新情報に基づき、2012年版を改訂。初歩的なテーマからホットな話題まで、専門記者が厳選した100の質問を選び直しました。写真や図表を使い名用語など丁寧な説明を行っています。
MEMO欄ではそれぞれの項目を補足する内容となっています。
最新のエアカーゴ関連の統計資料も掲載
エアカーゴに関する統計が一目でわかるように図表で掲載しています。
最新情報を基にした統計資料は、エアカーゴ輸送のポイントや"いま"の動向が理解できるとともに、将来のエアカーゴ業界を考える効力ツールにもなります。
海事プレス社
最新版Q&A内容紹介（抜粋）
入門編
■世界でどのくらいの航空貨物が運ばれているのですか？■超新型は貨物が多く積めるそうですね■ハブ・アンド・スポークとはどういうことですか？
初級編
■IATAの仕事とは何ですか？■実際に運賃はどうやって決まるのですか？■温度管理と輸送が重要と聞きましたが？■電池が危ないと言われますがなぜですか？
中級編
■シカゴ条約が民間航空体制の基本といわれますが？■航空運航のルールは海運とは異なるのですか？■航空貨物の通関はコンピューターで行われているそうですね？
応用編
■航空入港がどこからでも、どこへでも可能になるのですか？■爆発物検査は100％行わなければならないのですか？■貨物もeチケット化みたいなものを導入しているそうですが？
統計・資料編
■日本出入航空貨物取り扱い実績の推移■航空貨物貨物量の推移■航空機積み込み・取り降ろし貨物量の推移
ご購入お申し込みは 海事プレス社 ダイレクトショップで！ www.kaiji-press.co.jp
価格1,900円（税・送料別）
10冊以上購入で定価より10％割引いたします
お問い合せは…
（株）海事プレス社 販売部
TEL 03-5835-4162
E-mail:hanbai@kaiji-press.co.jp
電子版も3月4日発売
価格 2,052円（税込み）
下記電子書店でもご購入いただけます
honto BookLive! 紀伊国屋書店BookWeb GALAPAGOS STORE Reader Store