

# 日刊 CARGO

物流総合紙

Daily CARGO Transport & Logistics News

日刊 CARGO 電子版

最新ニュース 配信!

日刊CARGO

検索



平野ロジスティクス社長 田中 英治氏

「+2」(プラス2)、1枚多く搭載できるセミトレーラー車「+1」(プラス1)の導入など、顧客のコスト削減、環境対策に貢献することの重要性を強調。航空保安に力を入れるとともに、仮陸揚げ貨物が増加傾向にあることなど、国際航空貨物市場・業界の変化に柔軟に対応する方針だ。田中社長は同社の事業展開・戦略を聞いた。

## この人に聞く

まず平野ロジスティクス社の企業理念、事業戦略について。  
田中 幅広いお客さまのニーズに合わせるべく、革新的なサービスを追求している。

「+2」(プラス2)、1枚多く搭載できるセミトレーラー車「+1」(プラス1)の導入など、顧客のコスト削減、環境対策に貢献することの重要性を強調。航空保安に力を入れるとともに、仮陸揚げ貨物が増加傾向にあることなど、国際航空貨物市場・業界の変化に柔軟に対応する方針だ。田中社長は同社の事業展開・戦略を聞いた。

国際航空貨物業界の動向をどう捉えているか。  
田中 昨年の輸出航空貨物市場は前年を15%前後下回る実績で推移したと認識している。特殊な事情がない限り、今年も同様の状況で推移すると思われる。為替は今年年初から円安で推移しており、輸出環境は改善すると思われるが、既に

空港間の保税運送事業(OLT事業)をはじめ、航空貨物の陸上輸送を中心に事業展開している平野ロジスティクス。ユニット・ロード・デバイス(ULD)を通常のトラックより2枚多く搭載できるフル・トレーラー車の導入など、顧客のコスト削減、環境対策に貢献することの重要性を強調。航空保安に力を入れるとともに、仮陸揚げ貨物が増加傾向にあることなど、国際航空貨物市場・業界の変化に柔軟に対応する方針だ。田中社長は同社の事業展開・戦略を聞いた。

完成品輸出は多くは望めない。部品の輸出は伸びると思われるが、全体として大きな変化はないと思われる。  
現在、ロード・フィーダー・サービス(RFS)を取り扱う当社としては、各空港の仮陸揚げ貨物が伸びを示しており、これらの転送貨物に期待ができると

仮陸揚げ貨物のパレット輸送が増えることで、当社が開発した「+1」「+2」の威力を発揮でき、かつ、お客さまへのコスト削減に貢献したい。今月中には「+1」の2号車の導入を予定している。「+2」も増車し、輸送力の増強を進める方針だ。「+1」「+2」は1台当たりのトラックで多くのパレットを輸送することができ、お客さまの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減対策にもつなげたい。

関西国際空港の活用について、どう考えているか。  
田中 関西ではRFSのほか、セキュリティ関連業務、旅客の手荷物の集配業務、重量物の取り扱いなど幅広く事業展開している。フォワーダーからの物流業務のアウトソーシングの受託でコスト削減に貢献している。今後もこうした事業を重点的に拡大し、総合物流業を目指す。将来的には関西内に拠点整備も検討する。

同日の協議会ではまず、12年度事業の実施状況が報告された。広域からの貨物集荷策として取り組んだ①北海道・東北太平洋側からの内航フィーダーによる貨物集荷策②東北内陸部・日本海側からの鉄道フィーダーによる貨物集荷策③の二つについて、13年度も引き続き推進することを決めた。①では内航船用のバスワインダーの確保、②では特に新潟と東京ターミナル間の集荷策の拡充に取り組む。

荷主へのサービス水準の向上に向けては、45トンコンテナ国内輸送の実現に向けた取り組みを継続するほか、インランドデポを活用したコンテナマッチング拡大のための意見交換会の開催や、ITの活用による物流効率化に向けた検討を推進する。

同日の協議会ではまず、12年度事業の実施状況が報告された。広域からの貨物集荷策として取り組んだ①北海道・東北太平洋側からの内航フィーダーによる貨物集荷策②東北内陸部・日本海側からの鉄道フィーダーによる貨物集荷策③の二つについて、13年度も引き続き推進することを決めた。①では内航船用のバスワインダーの確保、②では特に新潟と東京ターミナル間の集荷策の拡充に取り組む。

【略歴】(たなか・えいじ) 2001年10月平野ロジスティクス入社。専務取締役、副社長を経て11年7月から現職。創業者で祖父の故・田中一郎氏、父・田中一男氏から引き継ぎ形で社長に就任した。1976年6月生まれ(36歳)。神戸出身。

【ご購読申込書】  
お申し込みは...

川崎汽船は今回の新造整備の目的について、①最新省エネコンテナ船を東西基幹航路に投入しコスト競争力を強化②同型船を保有・運航するCKYHグリーンアラリアンスメンバーと共に高品質のサービスを提供③既存中小型船の代替として投入し船隊全体の競争力の改善を図る」と説明。「船隊の増強が目的ではなく、今回の新造船竣工と同時に既存の中小型船の処分を進めることによって全体の船隊規模を抑制しながら大型船への入れ替えを進め、船隊のコスト削減を図る」(明珍幸一執行役員)としたうえで、「新造船はアジア・欧州航路に投入する予定で、併せてアジア・欧州航路に投入している8000

空港間の保税運送事業(OLT事業)をはじめ、航空貨物の陸上輸送を中心に事業展開している平野ロジスティクス。ユニット・ロード・デバイス(ULD)を通常のトラックより2枚多く搭載できるフル・トレーラー車の導入など、顧客のコスト削減、環境対策に貢献することの重要性を強調。航空保安に力を入れるとともに、仮陸揚げ貨物が増加傾向にあることなど、国際航空貨物市場・業界の変化に柔軟に対応する方針だ。田中社長は同社の事業展開・戦略を聞いた。

みている。全体として取扱実績は前年を下回ることはないと考えている。  
現在の平野ロジスティクスの事業概況については、田中 取扱貨物の構成としては、航空貨物関連が約65%、一般貨物が約35%。一般貨物に関しては、家電などメーカーの製品輸送が

2)は1台当たりのトラックで多くのパレットを輸送することができ、お客さまの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減対策にもつなげたい。  
平野ロジスティクスの将来像について教えてほしい。  
田中 神戸市西区にある本社の機能施設を活用し、周辺地域での航空貨物の混雑を解消する。将来的には関西内に拠点整備も検討する。

同日の協議会ではまず、12年度事業の実施状況が報告された。広域からの貨物集荷策として取り組んだ①北海道・東北太平洋側からの内航フィーダーによる貨物集荷策②東北内陸部・日本海側からの鉄道フィーダーによる貨物集荷策③の二つについて、13年度も引き続き推進することを決めた。①では内航船用のバスワインダーの確保、②では特に新潟と東京ターミナル間の集荷策の拡充に取り組む。

荷主へのサービス水準の向上に向けては、45トンコンテナ国内輸送の実現に向けた取り組みを継続するほか、インランドデポを活用したコンテナマッチング拡大のための意見交換会の開催や、ITの活用による物流効率化に向けた検討を推進する。

する方針で、今回の新造整備は輸送キャパシティの拡大ではなく、あくまで船型大型化によるコスト競争力の強化が目的としている。保有形態については5隻のうち一部を自社保有し、残りを船主起用の用船などとする方向だ。(3面に関連記事)

OTEU型の一部を他の航路に転配することで、アジア・欧州航路のみならず他航路でも船型の大型化を図っていく「方針を示した。川崎汽船がコスコ・コンテナラインズ(コスコン)、ヤンミン、韓進海運と構成するCKYHグリーンアラリアンス全体では、1万30000~1万40000TEU型を既に14隻投入しており、今回の川崎の5隻を含め2015年時点で同型船が35隻体制となる。CKYHのアジア・欧州航路は現在週7便だが、新造船が出そろった後も「週7便から変わらなないかもしれない。減るとしても1便程度」(同)の見通し。

新造船5隻の保有形態については未定で「最適な形に

川崎汽船とヤンミンは、これまでも大型コンテナ船の整備で歩調を合わせてきた。昨年からは今年にかけてデリバリーを受けてきた8600TEU型船は川崎汽船とヤンミンが5隻ずつ整備し、アジア・欧州・地中海航路に投入。今回の1万4000TEU型船の整備計画でも、船型や発注時期について両社は以前から方

保有形態については、自社保有と用船などを組み合わせる方向で検討中だ。コスト競争力では自社保有が最も望ましいが、5隻全船を自社整備するには投資負担が大きい。一方、全船を長期用船にした場合は超大型コンテナ船の船舶管理のノウハウ蓄積が進まず、マーケット下落時に迅速にサービス体制を縮小することが難しいといった問題も生

6000とされている。少なくとも、これと同等ないしより好条件での船隊整備であることは確実であると考えられそうだ。  
川崎汽船は今回の船隊整備で、コンテナ船上位20社のうち東西航路でサービスを展開する船社の中で最後に1万TEU超の投入を決定したことになる。15年に全船が出そろえば、ヤンミン発注分と合わせてアジア・欧州航路において1万4000TEU型船計10隻による自社運航サービスを構成、同航路で最もコスト競争力に優れたサービス展開が可能となる。また、現在欧州・地中海航路に投入されている新型の8600TEU型船は、北米航路においてはなお最大船型の一つ。1万4000TEU型船の竣工に合わせて8600TEU型船を北米航路へ

と転配すれば、アジア・欧州とアジア・北米という二つの基幹航路において、最

大船型投入によるコストメリットを取ることが可能となる。(小塚祐樹)

きょうの紙面

2面	K-ACTの竹田常務 「荷主に近い利点
3面	昨年10月～今年2月の東 欠便、150航海分
4面	CARGO 航空会社の再編事 リポート 米大手3社、
6面	近鉄エクスプレス、セミナ インド物流体制

フレッシュマンのための