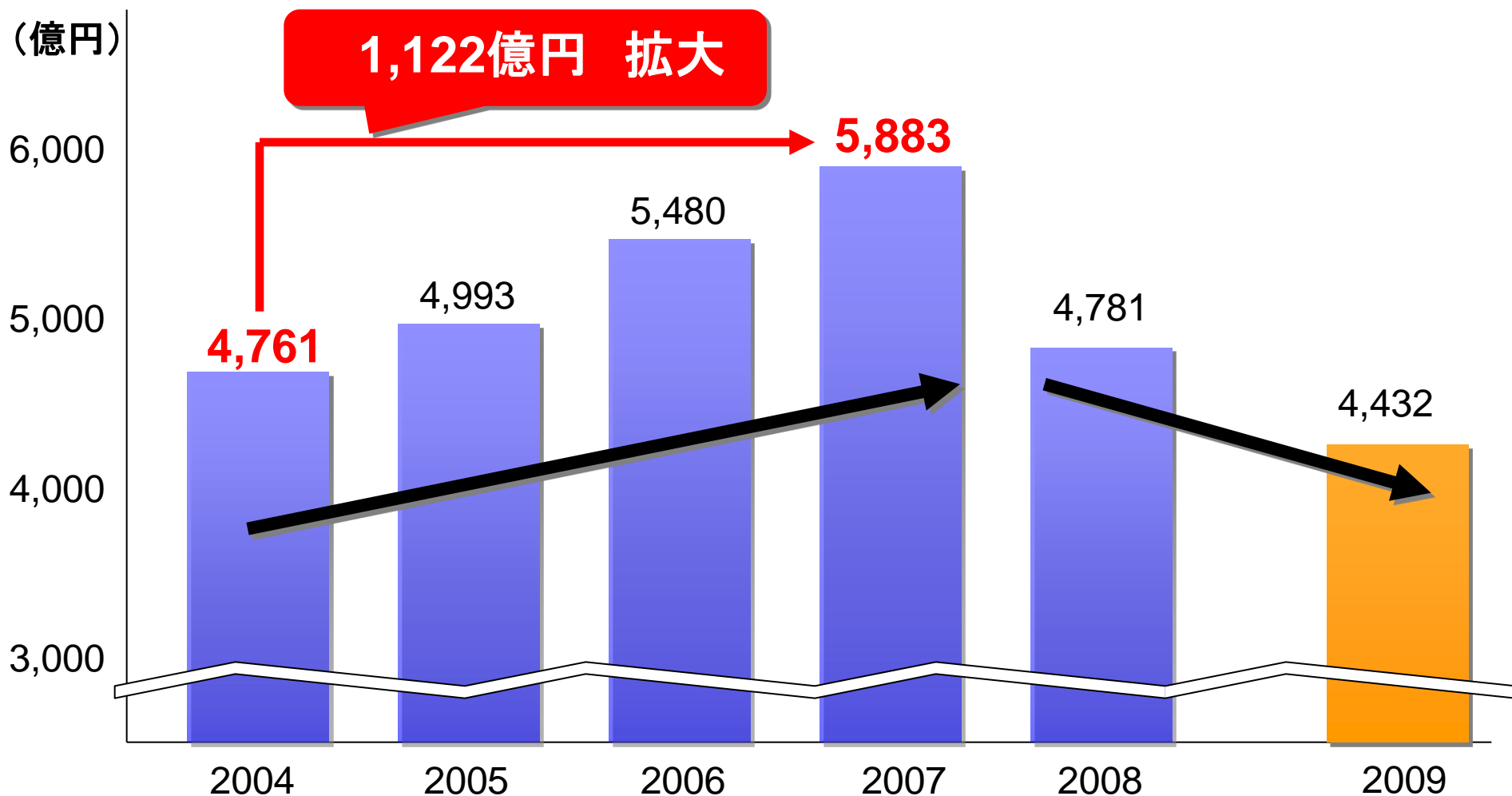
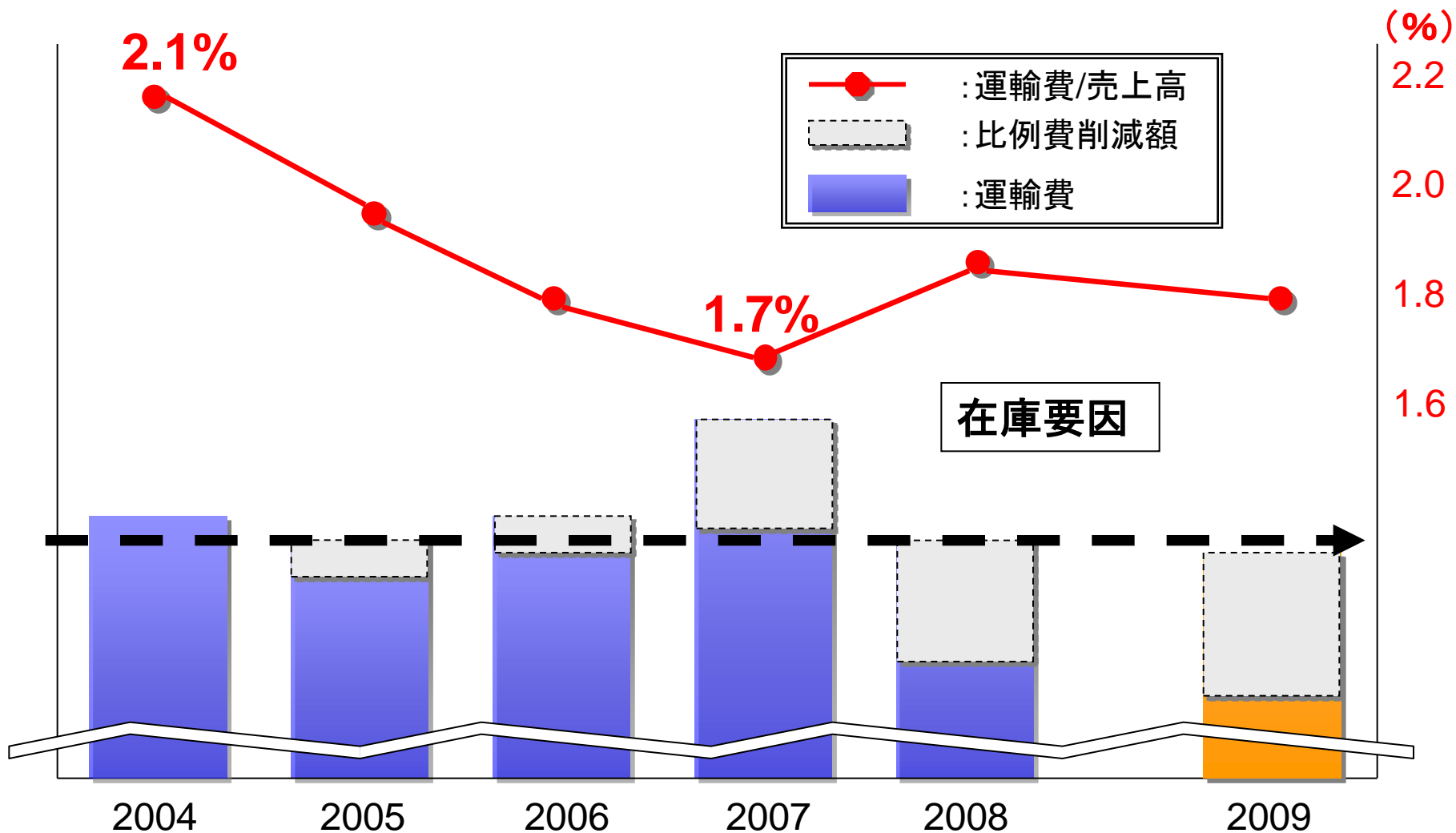


3-2. 東レ(単体)の売上高推移



2004～2007年までは一貫して拡大、2008以降は下降

3-3. 東レ(単体)の運輸費推移



4. 物流を取り巻く環境変化と対応

社会情勢変化

軽油価格上昇(60→140円/L)

アジア主要港の勢力図の激変

環境規制強化

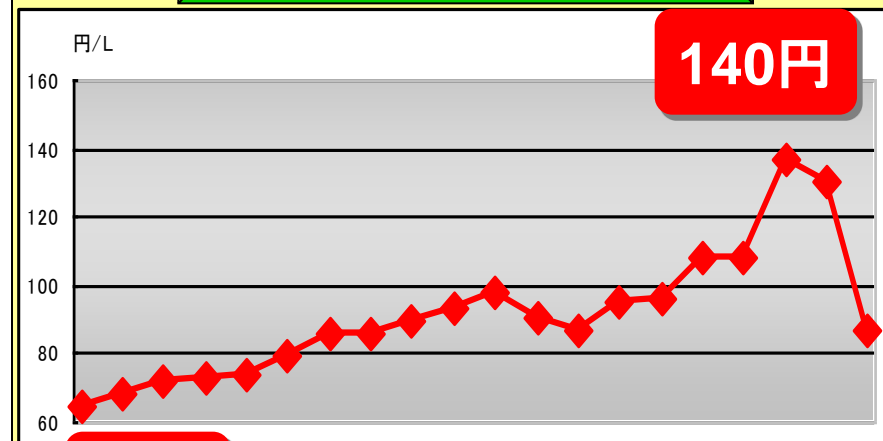
改正省エネ法の施行

排ガス規制の導入

事業環境変化

グローバルオペレーションの拡大

軽油価格推移



60円

140円

国土
交通省

燃料サーチャージ制

<参考> 日本近海アジア主要港の勢力図の変化

コンテナ取扱量
(20ft換算。百万個)

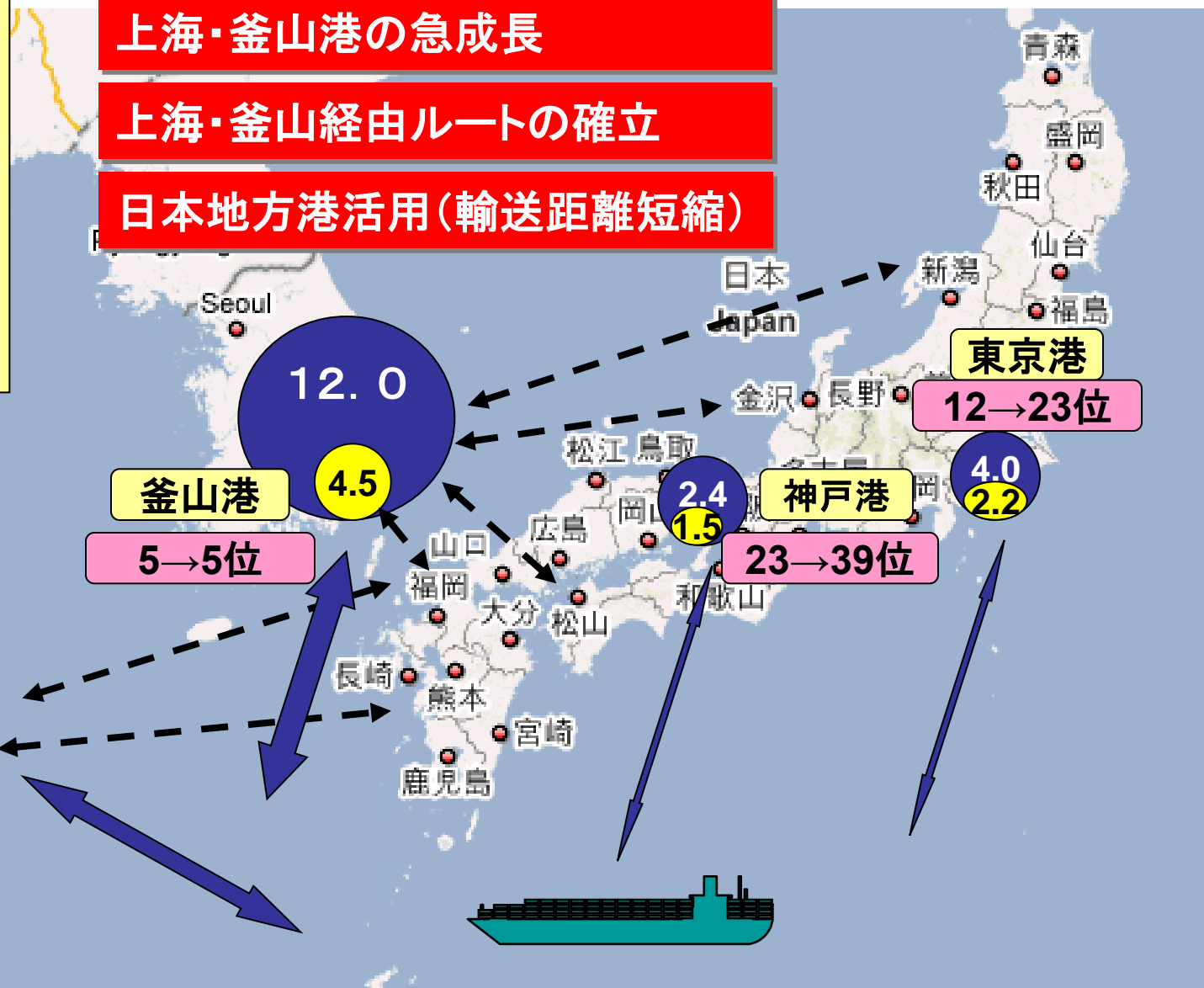
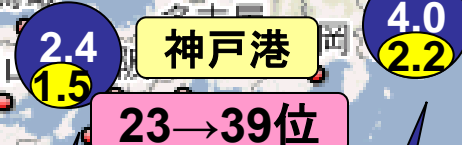
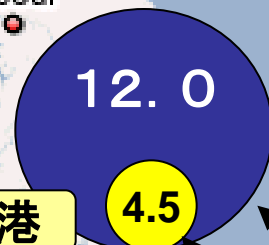
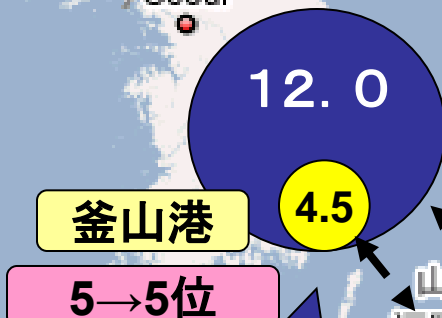
1995年 2006年

コンテナ取扱順位
1995年 → 2006年

上海・釜山港の急成長

上海・釜山経由ルート確立

日本地方港活用(輸送距離短縮)



5. 物流改革の視点

環境変化への対応

従来の延長線では限界

環境変化をチャンスに

物流の仕組みを変更

新たな視点
の
物流改革が必要

6-1. 輸入港の見直しによるコスト、CO2削減

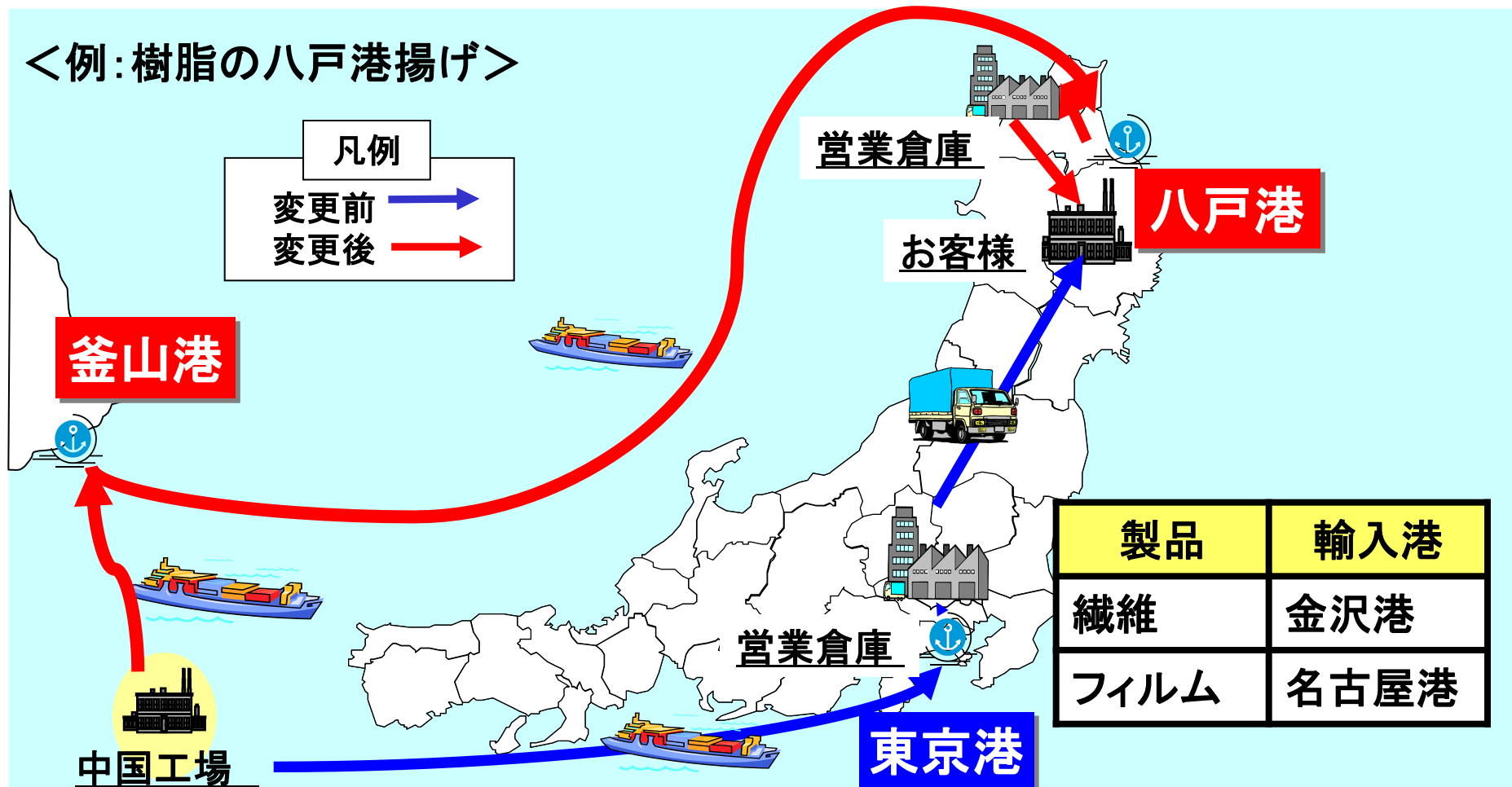


釜山港の活用

地方港の活用

国内輸送の短縮

<例：樹脂の八戸港揚げ>



製品	輸入港
繊維	金沢港
フィルム	名古屋港

運輸費削減（'07-08計）=▲1.3億円, CO2削減=▲500t