

鉄鋼・鋼材輸送に関するアンケート

調査のご依頼

鉄鋼メーカー各社殿

財団法人国民経済研究協会

財団法人国民経済研究協会では、内航海運組合総連合会の委託で、巻末(参考資料1)のような内容で「内航海運から見た素材型産業の物流効率化に関する調査」を行っており、元請オペレーター各社を検討委員会委員として研究調査を進めております。

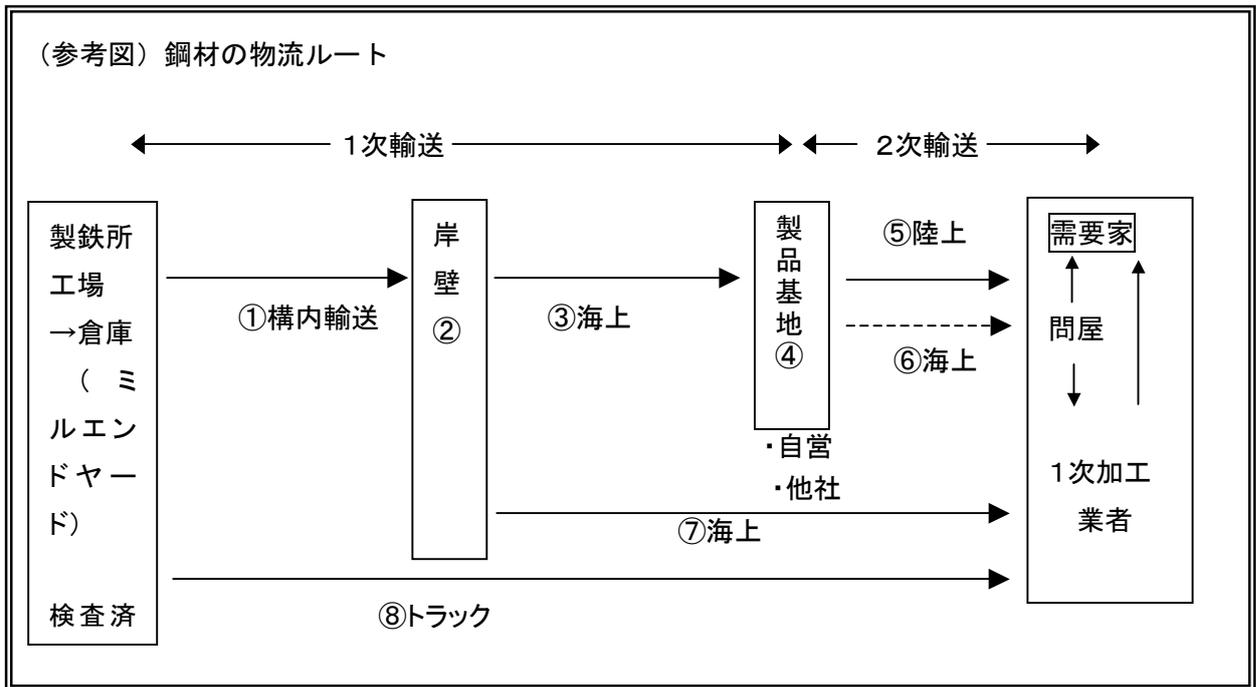
そこで、荷主産業である鉄鋼メーカー各社に、この件に関するアンケート調査を実施したいと考えております。

社団法人鉄鋼連盟様のご協力で、回答については、鉄鋼連盟のとりまとめで、回答者は秘匿して、集計結果、ないし回答結果を当協会までいただけることとなっておりますので、忌憚のないご意見をお寄せ下さいますよう、お願い申し上げます。

回答期間については、年内報告書とりまとめを予定しており、お忙しいところ恐縮ですが、11月20日(木)までにご回答よろしく申し上げます。

問い合わせ 財団法人国民経済研究協会
〒162-0814 東京都新宿区新小川町 6-40 入交ビル 9F
電話 03-5261-1052 fax03-5261-1059 メール honkawa@kkri.org
担当：本川、渡邊、棚木

会社名		回答者名	
		連絡先電話	



Q1. 上記鋼材の物流ルートに関して、どの点に改善が必要とお考えですか。

	大いに改善の 余地あり	あり 改善の余地	現状でよい	具体的には
①	1	2	3	
②	1	2	3	
③	1	2	3	
④	1	2	3	
⑤	1	2	3	
⑥	1	2	3	
⑦	1	2	3	
⑧	1	2	3	

Q2. 内航海運を経由した鋼材輸送の効率化やコスト削減のために重要となっている課題は何ですか。

	港運事業者の協力が 必要なものに○ をおつけ下さい	内航事業者の協力が 必要なものに○ をおつけ下さい	重要なものに○、 最も重要なものに◎ をおつけ下さい
1. 船舶の大型化	1	1	1
2. 省力化船	2	2	2
3. 配船の効率化	3	3	3
4. 社船、定期用船、委託船の組み合わせの弾力化	4	4	4
5. 帰り荷の確保	5	5	5
6. 航海速度の合理化による燃費の節約	6	6	6
7. RORO 船による荷役の効率化	7	7	7
8. 特殊船による荷役の効率化	8	8	8
9. ユニットロード貨物の増加	9	9	9
10. 標準化へ向けた船舶の改善	10	10	10
11. 船舶の大型化・標準化に対応した港湾施設の整備	11	11	11
12. 省力化のための荷役設備	12	12	12
13. 全天候バースによる荷役の不安定性の低減	13	13	13
14. 荷役時間・曜日の柔軟化	14	14	14
15. 内航船の荷役待ち時間の短縮	15	15	15
16. 荷役コストの低減	16	16	16
17. 港湾事務の効率化	17	17	17
18. その他()	18	18	18
19. その他()	19	19	19

Q4. 日本産業の高コスト構造が議論される場合、内航輸送のコストが高いといわれることがありますが、これに関してどうお考えですか。下記から1つだけ選んでお答え下さい。

1. 陸海一貫輸送全体のコストが高い	4. 高いと思わない
2. 内航運賃が高い	5. むしろ安い
3. 港湾料金が安い	

Q4-2. 前問(Q4)で「高い」(4. 以外)とお答えの方にお聞きます。どういう点で高いとお考えですか。いくつでもお選び下さい。

1. トラック輸送と比べて高い	4. 輸送コスト削減が生産コスト削減ほどでない
2. 海外と比べて高い	5. なおコスト削減の余地がある
3. 外航海運と比べて高い	6. その他()

Q5. 物流効率化の課題について具体的にお考えを記入下さい。

①船舶大型化、標準化、RORO 船、特殊船化

--

②港湾、荷役

(1) 荷役の効率化

--

(2) 規制緩和

③配船効率化(積載率、空航航海率、沖待ち)

--

④内航事業者及び内航船業界の取り組み

(1) 内航事業者(オペレーターとオーナー)

--

(2) 内航船業界

⑤その他

--

Q6. 巻末参考資料2のような見解に対してご意見がありましたら項目番号とともに答え下さい。

--

ご協力有り難うございました。

(参考資料1)

内航海運から見た素材型産業の物流コスト効率化に関する調査研究の内容

1. 調査の目的

グローバル化の進展、中国などアジア地域の飛躍的な産業発展、日本製造業の海外進出などの中で、21世紀における国内における日本産業の国際競争力が大きな課題となっている。その中で、内航海運を経由した物流のコスト問題が関心を集めている。その背景としては、素材型産業において、国内生産基地からの物流費込みの総コストと極東・アジアの生産基地からの物流費込みの総コストを比較し、国産品と輸入品の選択可能性が検討されるケースがあらわれてきている状況を指摘することが出来る。また、素材製品の輸送において海上を経由した輸送と陸上のみでの輸送とのコスト比較について検討が重要である。

今回調査研究は、内航海運に係るこうしたコスト問題について構造的な観点から解明し、素材型産業の物流コストの効率化へ向けた諸条件の検討を行うものである。

2. 調査の視点

陸上のA地点からB地点までの海運を経由した物流のコストは、陸上コスト、港湾コスト、海上コスト(内航海運コスト)に大別できるが、この3者の構成割合と相互の関係については、必ずしも明らかとなっていない。陸から海へのシフトを目的としたショートシー SHIPPING 政策を進めるEUにおいても、この点の解明は大きな解決課題となっており、現在、EUの当局、海運関係者等によって総力を挙げて取り組んでいるところである。

コストの構成割合と相互関係がなぜ重要かと言えば、コスト低減に向けての努力や投資(民間、及び公共機関)の重点をどこにおくかという点と直結しているからである。

第1に、構成割合の高いコストの低減に重点をおく必要がある。海運経由物流の大半は内航海運コストと単純にみなされ、内航海運コストを低減すれば全体の海運経由コストはおおむね低減できるという誤解が生じていれば正さねばならない。

第2に、全体の海運経由コストの低減に効果的に結びつくのは、どの部分の改善かが解明されねばならない。例えば、内航船の運航実態を航海所要時間の内訳から見ると、待機(沖待ち)が3割を超えている。港湾コストが上昇しても沖待ちが少なくなれば全体の海運経由物流コストは低減できる可能性がある。

また、近年では、国際競争力強化へ向け、石油産業や鉄鋼産業に見られるように、企業の合併やグループ化へ向けた動きが大きく進展しており、その中で、素材型産業の物流の効率化へ向けた取り組みも体系的に進む可能性がある。こうした動きに内航海運業界も的確に対応していくことが求められており、そのためにも、素材型産業の物流に関するコスト構造の把握が重要な課題となっている。

3. 調査の対象

調査の対象は、内航海運において、大きなシェアを占めている鉄鋼、石油・ケミカル、セメントの3分野とする。

4. 調査の内容

調査の内容については、以下の表の通りである。

調査の内容

分野	項目	内容
(1) 素材産業の状況	① 国際競争の状況	各産業主要会社がおかれている国際競争の状況と企業戦略 ・極東アジアの生産基地との競合可能性
	② コスト競争力	グローバルゼーションの中での各産業のコスト競争力の状況 ・技術開発力や品質の競争力と生産コスト、流通コスト等のコスト競争力
(2) 物流コストの分析	① 物流コストの内容分析	物流コストの内容の分析 ・販売価格に占める物流コストの比率 ・海上経由物流と陸上のみ物流との比較など
	② 物流コストの中の海運経由コスト	物流コストに占める海運経由コスト、およびその構成(陸上、港湾、海上ー内航海運ー)の解明 ・主要ルート(国内、東アジア諸港)における実態と展望
(3) 物流コスト低減へ向けたトータル戦略と内航海運	① 物流コスト削減の阻害要因	内航海運を経由する物流を構成する陸上、港湾、内航海運のそれぞれのコスト低減の阻害要因と全体のボトルネックの解明
	② 物流コスト削減へ向けた提言	民間、公共のコスト削減へ向けた取り組みのあり方及びその期待効果 ・各社、共同、公共のそれぞれの取り組み

(参考資料2) 我が国鉄鋼業と鉄鋼物流の状況について

(我が国の鉄鋼業)

1. 世界最大の輸出国の座を維持しており、国際競争力も世界一
2. 収益力が伴わないことが問題。鋼材価格の低落からの脱却、設備稼働率の上昇(過剰設備の廃棄)を目指し、企業の統合連携が進展中
3. 鉄鋼価格の内外価格差は小さい。他産業と比較するとむしろ相対的に優位。従って、我が国国際競争力の基盤となっている。

(鉄鋼輸送コスト)

4. 鉄鋼の内航と港運を合わせた海運コストのシェアは38%で輸送トンキロ分担率80%の半分程度。道路輸送のシェアが高い。
5. 海運コストの中では、港運のコストは内航より大きい。産業連関表によれば27%対11%、今回実態調査によれば30.5%対23.6%。
6. 今回実態調査によればモデルルート(海陸一貫輸送)において、海上、港湾、陸上のコストシェアは約3分の1ずつ。
7. RORO 船は荷役コストの低減により、大型化の効果と合わせて27%のコスト削減効果をもっている。ただし、ロットの大きな航路でないと採算が合わずまた製品基地でのコスト削減には限界。
8. 鋼材の物流費比率は、最近は低落傾向。内航運賃は鋼材価格より低下率が高いので、こうした物流費比率の低落傾向に大きく寄与している。ただし、内航運賃の物流費全体に占めるシェアは限られているので、道路や港運のコスト低減も不可欠。
9. 長期的に見て内航運賃は鋼材価格よりも低下して来ており、適正な船舶の代替建造が可能な水準、すなわち再生産コストを維持する水準を下回っている可能性が高い。

(物流効率化)

10. 船舶の大型化、標準化、RORO 船化は、貨物規模(ロット)、ロット波動が絡んでくるので荷主との共同歩調が不可欠。
11. 航海時間のうち港湾での待機・荷役時間が54%と半分を越えており、空船航海時間を減らすことに加えて、港湾での所要時間を短縮化することが運航効率の上昇にとって不可欠。
12. オペレーター各社は、配船の効率化による積載率の向上、積み揚げ待ち時間の短縮をシステム化、配船精度の向上を通じて実現しようとしている。
13. 港湾荷役の経済効率性(夜間・休日荷役、入港制限、労使事前協議制等の緩和)が実現されないと配船効率も十分上昇しない。
14. まとめとしては、内航海運によるコストの部分最適(最小化)もさることながら、荷主や港湾、荷役などとの協力による海陸一貫輸送のコストの全体最適(最小化)を実現することが効率化の目標となっている。