

内航海運から見た素材産業の物流コスト効率化に関する調査報告の骨子

内航海運のコストが高く、日本の素材産業の国際競争力上の足かせとなっているとの一般の論調とその指摘が正しいのかどうかについて、(財)国民経済研究協会に委託し調査研究を行った結果、日本の素材産業の国際競争力は高く、むしろ内航海運はその強さを支えていることが判明した。内容の骨子は以下の通りである。

記

1. 鉄鋼、石油、ケミカル、セメント等の素材産業の国際競争力は、輸出入指標・内外価格差・品質・納期等から総合的に見てかなり高いレベルを維持している。特に鉄鋼は強い。(表 P8)
米国の鉄鋼及びセメント産業が国際競争力を有しないのは、日本の内航海運に相当する経済的な輸送手段がないことも大きな要因の一つである。
2. 素材物資の輸送分担率(総輸送トン・キロに占める割合)が70%~90%と大きいですが、内航運賃の費用分担率(総輸送費用に占める割合)は小さく、内航輸送は他輸送機関に比べて極めて経済的な輸送手段である。トンキロ当たりでの内航輸送コストをトラックと比較すると次の通りである。(表 P17~19)

	鉄 鋼	石 油	ケミカル	セメント
内航輸送分担率	79%	90%	71%	91%
内航費用分担率	11%	62%	30%	37%
コスト/トン・キロ(内航)	2.3円	3.8円	6.7円	1.6円
”(トラック)	49.1円	19.3円	37.7円	22.8円

3. 内航と外航の運賃水準(韓国からの同規模船型)を比較すると、内航の水準は石油製品にせよセメントにせよ外航の水準に対抗できないほどの格差は存在しない。(表 P20~21)
4. 主要素材物資の運賃水準は、製品販売価格の下落水準を上廻って下落しており、直近では鉄鋼・石油等製品価格が上昇傾向にあるにも拘わらず運賃は下落しているおり販売価格における物流費の比率は低下している。(表 P25~26)
5. 集約化が進む素材産業荷主との交渉力格差等により、内航輸送の生産性の向上を上廻る運賃の低下が生じており、船舶の代替建造が極めて困難となっていることから、長期的な内航輸送の維持・再生産が危ぶまれる状況となっている。このため、内航運賃・用船料の適正な水準への回復もまた急務である。
6. 今後の海上経由一貫物流コスト削減のためには、船舶運航時間の3~4割を占める荷役待機時間の削減(表 P28)、鉄鋼等固体貨物の港運諸費用の削減に向けた効率化、船舶の大型化・RORO船化(鉄鋼)・特殊船化による効率の向上が必要であり、その実現のためには、荷主業界、港運業界の改善への取り組みと行政の支援も求められている。

以 上