

# 産業界から見た国際海上物流・港湾整備の論点

2012年7月5日  
経団連運輸委員会  
物流部会長 丸山和博

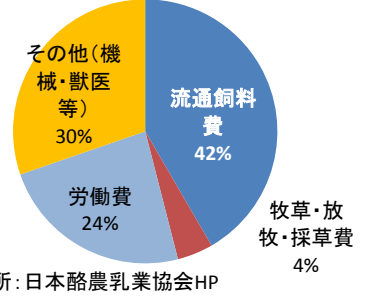
## I. 企業の製造コスト構造

- ・ 厳しい経営環境の下、リードタイムやコストなどの物流効率化は、企業の規模を問わず大きな経営課題。
- ・ 企業努力で吸収しきれないコストの増加は、製品価格への転嫁だけでなく、企業収益の悪化を通じて、成長のための新たな投資や従業員の報酬に影響を与える。

### 牛乳の例

- ✓ 生乳生産費の42%は流通飼料費(とうもろこしなどの配合飼料費)。このうち、約9%は海上輸送費で構成。
  - ✓ 配合飼料の輸送コストの上昇は、牛乳価格の値上げに転嫁。
  - ✓ 船舶の大型化(\*)により、とうもろこしの輸送コストが低下した場合のみをとっても、畜産品(牛肉、牛乳、豚肉、とり肉、卵)にかかる家計全体の負担軽減額は年間約140億円(国交省の試算をベースに経団連試算)。
- (\*)ハンディマックス船(5.2万DWT)からパナマックス船(7.2万DWT)へ変更。現行水深12m-13mの港を14mに整備する必要あり。

生乳生産費構成比(平成22年実績)



## II. 港湾整備と産業競争力、国民生活の関係

- ・ 企業の活動拠点が世界各地に広がる中、企業がどこに拠点を求めるかは、市場の成長性に加えて、インフラ等の生産条件、国の政策や制度に大きく左右される。
- ・ 近隣諸国が港湾の競争力強化を国策として進める中、日本のみが対策を講じなければ、投資・人材の事業計画は数年先を念頭に計画・実行されるため、日本企業は立地に相応しい場所を国外に求めざるを得ない。

### 石炭(電力炭)の例

#### 大型船舶での輸入に対応できるならば

日本全体で、1億t/年をパナマックス(7万DWT)からケーブサイズ(16万DWT)による輸送に変更

**400億~560億円/年のコストダウンが可能**

1\$=80円で換算

#### 対応が追いつかず釜山港(韓国)経由で輸入せざるを得ないならば

釜山までの輸送コストは安くなるものの、釜山での一時保管料 + 釜山⇒日本の輸送コスト要

**900億~1,360億円/年のコストアップとなる**

韓国の電気料金は日本の1/3程度といわれる中、日本企業の競争力は更に低下

電気料金への影響に加え、企業の製造原価が上昇すれば様々な製品の価格にも転嫁されるなど、国民生活にも大きな影響

### 鉄鉱石の例

- ✓ 中国・韓国では船舶の大型化や需要の拡大を見込んで、満載で受け入れ可能な大規模港湾を、21世紀に入ってから急速に整備。一方、日本では大分港以外での受け入れは不可能(右図参照)。
- ✓ 30万トン以上の大型船は、2015年には2011年の倍を上回る104隻が就航見込み。
- ✓ 日本の鉄鋼メーカーは、中国・韓国の鉄鋼メーカーと比較し、不利な条件に置かれたまま、競争せざるを得ない状況。

### 穀物の例

- ✓ 輸送費のみを比較した場合、大型船の利用により輸送コストの削減が可能。
- ✓ ただし、今後の国内の需要動向、戦略港湾から他港への輸送コスト、受け入れ港における施設整備費用や保管費用等も考慮した上で、投資に見合う効果が得られるように整備を実施していくことが必要。

○中国・韓国の鉄鋼港湾整備状況

<2007年5月>

港	喫水(m)	最大船型(積載量)(万トン)	製鉄会社
大連	25.0	30	鞍山鋼鉄等
青島	20.0	20	青島鋼鉄等
上海	22.0	30	宝山鋼鉄等
寧波	20.5	20	宝山鋼鉄等
韓国/浦項	17.4	18	ポスコ
韓国/光陽	19.5	23	ポスコ

<2012年3月>

中国/大連	22.5	40?	鞍本鋼鉄等
中国/曹妃甸	21.0	30	首鋼京唐等
中国/董家口	23.2	40?	青島鋼鉄等
中国/日照	20.5	30	山東鋼鉄等
中国/上海	22.5	36	宝鋼集団等
中国/北倫	20.0	30	宝鋼集団等
中国/湛江	20.8	30	宝鋼集団等
中国/防城	19.5	30	武漢鋼鉄等
中国/營口	19.5	30	鞍本鋼鉄等
韓国/浦項	17.4	15	ポスコ
韓国/光陽	19.5	30	ポスコ
韓国/Dangjin	22.5	25	現代製鉄

(参考)日本の状況(喫水21m超は大分港のみ)

大分	24.3	32	新日鉄
----	------	----	-----

出所:ヒアリング等による推定

- ◆ 港湾競争力は、企業だけの問題ではなく、例えば、国民生活に密接な関係がある電気料金や様々な製品の価格にも影響。いわゆる6重苦を国民生活に置き換えれば、大変窮屈なものに。
- ◆ 戦略的な港湾整備の実施は、生活の豊かさの実現、日本企業の競争力強化のために不可欠。

## III. 今後の対策の方向性(経団連の提言(2012/3)より)

○日本企業の競争力強化、日本経済の活性化を図るには、全体を俯瞰したトータルな政策展開が重要。その中で、港湾に関しては、費用対効果を踏まえつつ、港湾戦略の一貫性の確保が大切。具体的には、次の2点。

- ・ 国際コンテナ・バルク戦略港湾、日本海側拠点港湾がネットワークとして機能するよう、わが国全体の港湾戦略グランドデザインを策定
- ・ 国際コンテナ戦略港湾プログラムの前倒しと個別自治体の垣根を超えた広域港湾管理者の実現