

セメント業界の現状について

2024年5月16日

内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

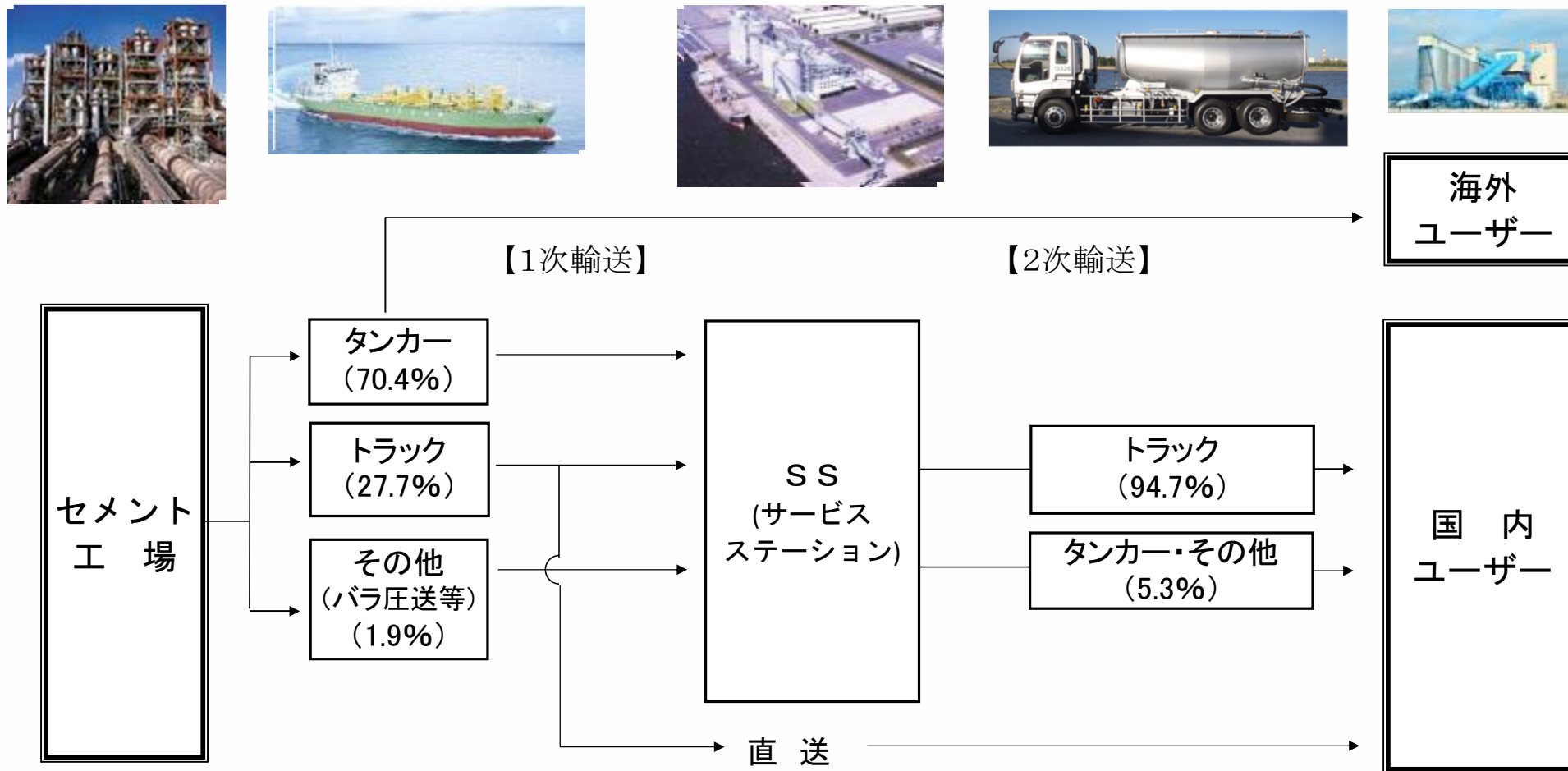
1. セメントの物流体系
2. セメント国内需要と出荷量の推移
3. セメント船について

一般社団法人セメント協会
輸送専門委員長 福嶋達雄

1. セメントの物流体系

一次輸送の約70%はタンカー、二次輸送の約95%はトラックが占めている。

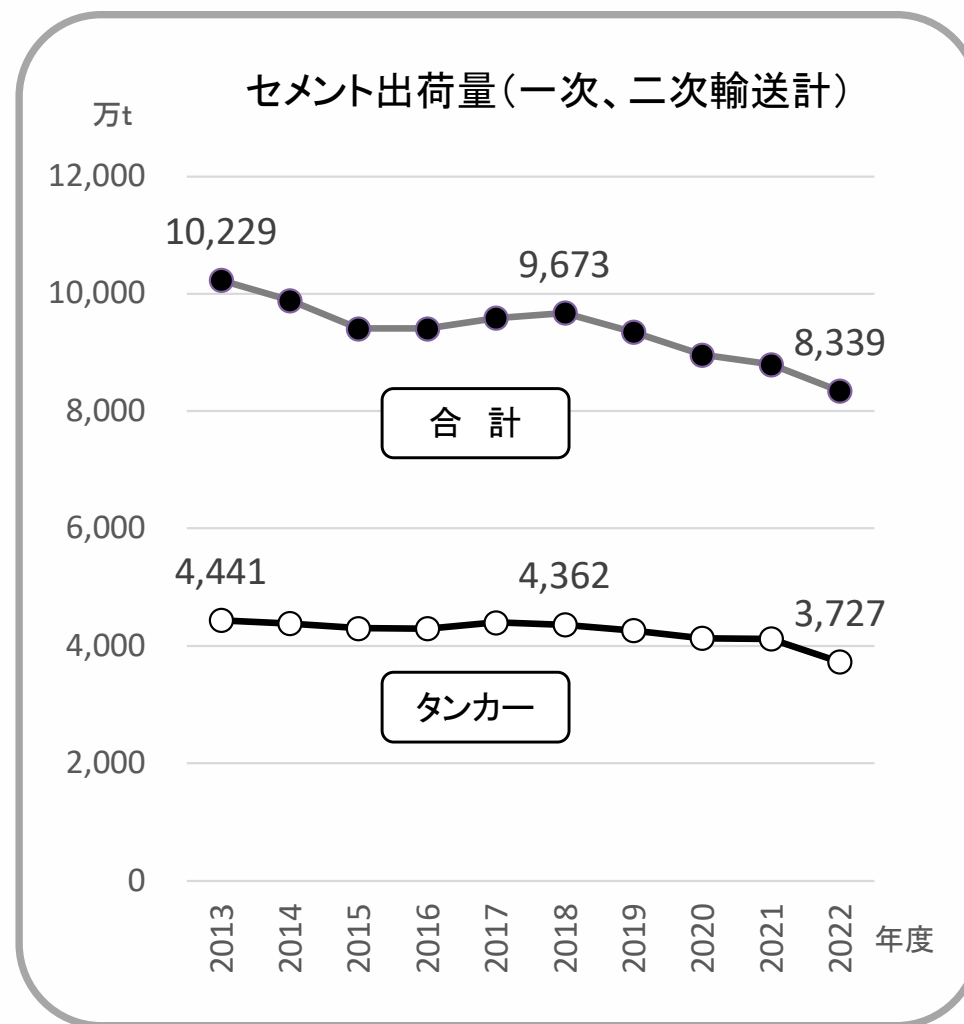
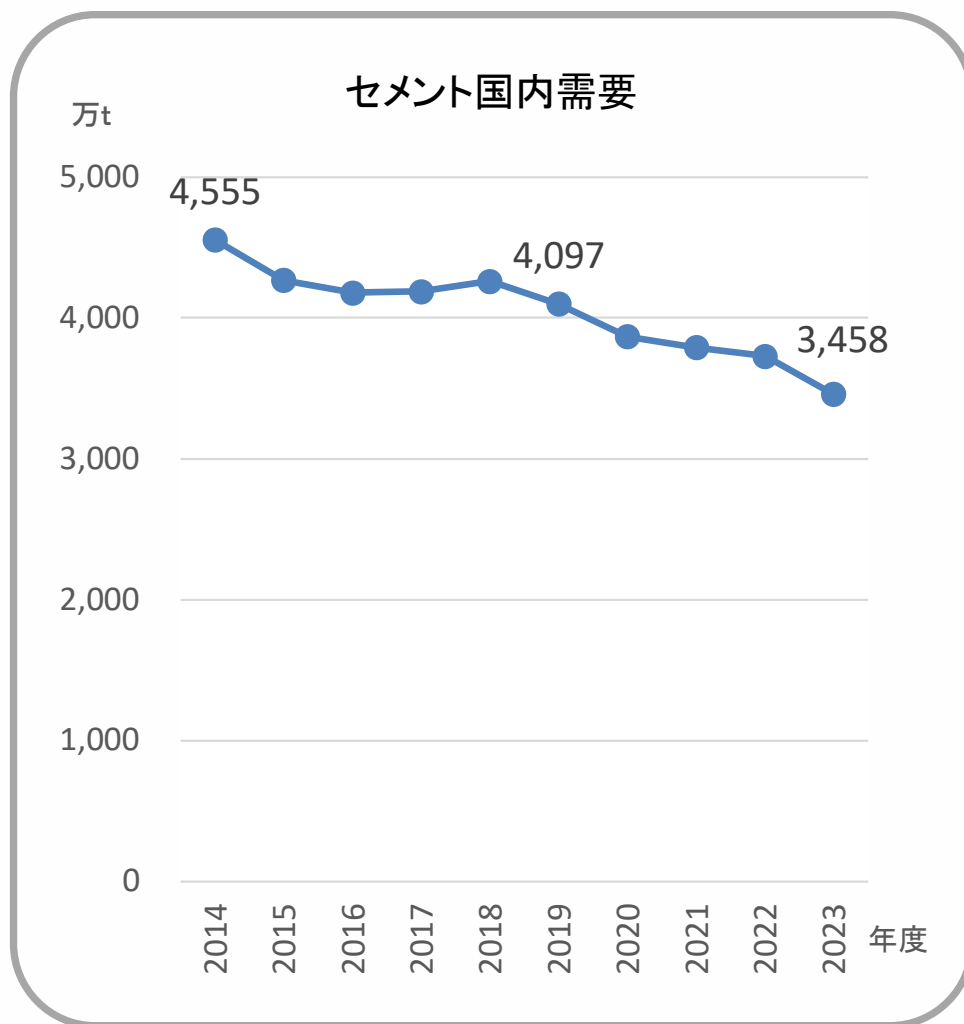
セメント業界では早期からモーダルシフトを進め、セメント工場からSS(サービスステーション)へタンカーで大量輸送し、SSからはトラックで各地のユーザーへ運ぶことによって効率化を図っている。



2. セメント国内需要と出荷量の推移

セメント国内需要は2019年度以降、5年連続で前年比マイナス。コロナ禍以降は4,000万tを割込み、ピーク時(1990年度:8,629万t)の4割程度となっている。

セメント出荷量も国内需要の減少に伴い、2019年度以降、5年連続で前年比マイナスの見込み。



3. セメント船について

【契約形態】

- ・ セメント船は特殊船であり、セメント以外（微粉体以外）の物を輸送できない。
- ・ 各セメント会社により、積地・揚げ地に特色があるため、自社にて自社のセメントを輸送するために必要な隻数（輸送力）を確保する必要がある。
（工場・SSの配置、バースの水深・長さ、積込・荷揚げ設備の形式（機械式、圧送式））
このような背景から、セメント業界では以下の契約形態をとっている。

①完全なコスト保証（専属契約）

契約主の荷物（セメント）以外を輸送しない代わりに原則フルコストを支払う。
（建造にかかわる償却費、金利、補修費、船員費、燃料費、港費、保険料、店費、船用品費他）

②14～15年間（償却期間）の荷主保証制度

（一般貨物船は最大5年間の保証（契約年数）程度）

③荷主側による積地、揚げ地、輸送数量等の指定（配船指示）

④荷主の方針に沿った船舶の建造（積地、揚げ地に沿った仕様、大きさ他）

【働き方改革への対応】

- ①若年層の定着の対策として、船室の充実(バス・トイレ・洗濯機等の個別化、振動・騒音の低減等)、ネット環境の充実を図っている。
- ②荷主からの輸送計画において、連続労働時間、休息时间等を織り込んで配船を実施する。

【今後の課題】

- ①セメント船建造船価の高騰、カーボンニュートラルへの対応、造船所の空き状況等よりセメント船のリプレースが遅れ、船齢25年以上の老齢船が増加している。
- ②配船効率の改善、労働時間の短縮のためにもAI等を使った配船計画の立案を進めていく必要がある。