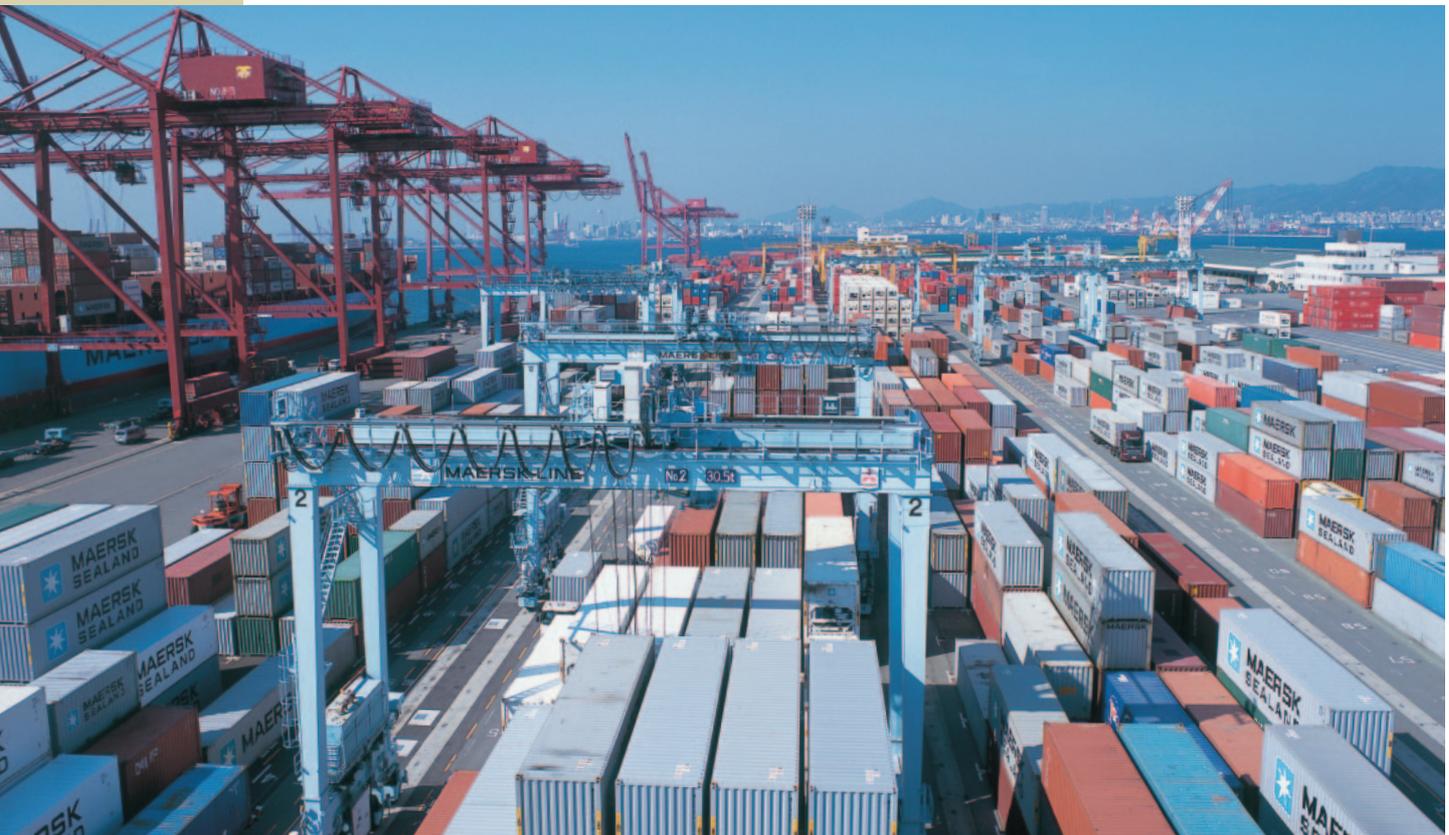


国際物流拠点・関西の機能強化をめざす

関経連では、主な荷主企業9社で構成する関西物流研究会を2004年5月に立ち上げ、関西における物流機能の課題や方策について議論を重ねてきた。メンバーによる討議に加え、関係各所へのヒアリング調査、多数の企業に対するアンケート調査、空港・港湾における物流現場の視察といった一連の活動を展開し、その成果として「関西の総合的な物流機能強化に関する提言」をこのたび取りまとめ、2005年3月に対外発表した。



写真提供：(社)神戸港振興協会

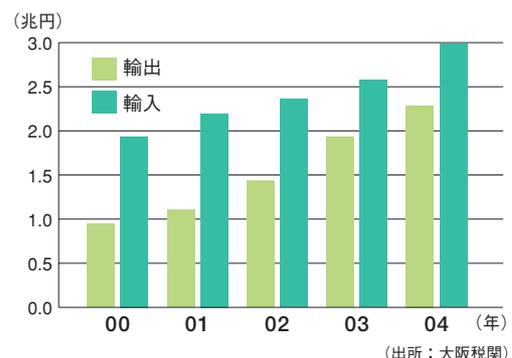
伸びる東アジア地域との貿易

関西経済は長いトンネルを脱け出し、明るさを取り戻しつつある。その背景には、薄型テレビやDVDレコーダーなどのデジタル家電分野を中心とした堅調な国内需要に加え、電子部品や鉄鋼などの輸出と、衣類やAV機器などの輸入といった国際貿易が好調に伸びていることがあげられる。

近畿圏(大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山の2府4県)の2004年における輸出額は、前年比13.4%増の12.6兆円と、2年連続で過去最高を更新した。同様に輸入額についても過去最高を更

新しており、なかでも中国との間の貿易は飛躍的に拡大を続けている(図1)。

〈図1 近畿圏と中国(除く香港)間の貿易動向〉



経済発展著しい中国を中心とした東アジア地域との貿易は、今後も引き続き拡大することが予想される。関西は東アジアとの結び付きが歴史的に強く、国際物流の拠点としてますます重要な位置を占めることが期待される。

国際物流基地としての関空・阪神港

関西における国際物流の基地となるのは、言うまでもなく、国内初の24時間運用空港の関西国際空港(関空)と、2004年7月にスーパー中核港湾に指定された阪神港(神戸港と大阪港)である。

関空は現在、日本の国際航空貨物取扱量のほぼ4分の1を占める。成田空港と合わせるとその比率は9割を超え、輸出入貨物における最重要拠点の一つとなっている。重量ベースの取扱量については、米国同時多発テロのあった2001年以降やや落ち込んだが、2004年には前年比15%増と、大幅な回復をみせた。なお、金額ベースでは製品の高付加価値化が進んだことから、過去最高水準を更新している(図2)。

〈図2 関西国際空港の貿易動向〉

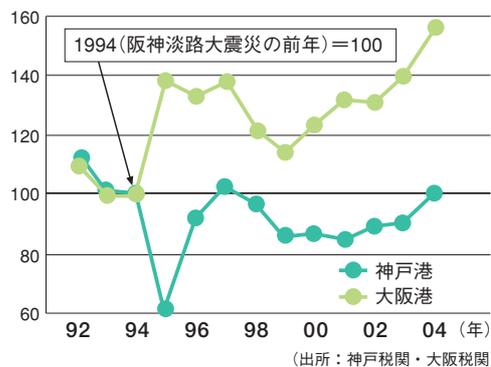


航空貨物を利用する最大のメリットは、リードタイム短縮にあり、それにより顧客の要請や市場の変化への迅速な対応と、それに伴う在庫の圧縮が可能となる。グローバルな産業競争がますます激化するなか、航空貨物利用の重要性は今後さらに高まると予想される。

関空では旺盛な需要にこたえるべく、国際旅客便と同様、国際貨物路線の増便もはかられており、2005年夏期スケジュールでは週135便に拡大される見込みである。また、本年夏から秋にかけての供用をめざし、国際貨物輸入・輸出入上屋や温度管理が可能な生鮮貨物上屋を新たに整備するなど、ユーザーの利便性向上に努めている。

一方、1995年1月の阪神淡路大震災の影響で、神戸港における貿易額は、一時大きく落ち込んだ。その後は戻り基調にあるものの、ようやく震災前の水準へ回復したに過ぎない。他方、大阪港における貿易額は、輸入を中心として堅調な伸びを示している(図3)。

〈図3 神戸港・大阪港の貿易動向〉



近年、シンガポール・香港・高雄・釜山などといったアジアの各港湾の発展は目覚ましく、貨物取扱量において、国内主要港湾は大きく水をあけられている。国土交通省のスーパー中核港湾プロジェクトは、国内港湾の国際競争力強化をめざし、港湾コストの3割低減やリードタイムの1日への短縮を目標として掲げている。

今回、神戸港と大阪港の広域連携による阪神港としてスーパー中核港湾に指定されたことから、自治体から独立して港湾の一体的な管理運営を行うポートオーソリティーの設立も視野に入れ、上記目標数値の早期実現および、その効果の荷主への早期還元を達成し、関空とともに国際物流基地として、より一層発展することが望まれる。



上から、神戸港(全景)、大阪港(咲洲の公共コンテナターミナル)、関西国際空港(貨物地区)

関西の物流 現状と荷主の評価

統計からみる関西の物流の現状

“荷主”は、鉄道・自動車・船舶・航空などさまざまな輸送モードを駆使し、それぞれの立場で最も効率的な輸送方法を選択している。

一連の輸送過程で最も長い距離を運んだ輸送機関(「代表輸送機関」)が何かをみると、国内各地域の傾向はほぼ共通している。いずれもトラック(営業用および自家用)が60数%、海運が30%前後、鉄道が1%程度で、航空は0.1%にも満たない(2000年、重量ベース)。ただし、より詳細にみれば地域ごとに若干の特徴はみられる。関西の場合は他地域に比べてトラック・航空の比率が比較的高く、鉄道・海運の比率は低い。一方、関東は鉄道・航空、中部はトラックの比率が比較的高いのが特徴である。

国際貨物に焦点を絞ると、海上貨物と航空貨物という2つの選択肢のうち、海上貨物が重量ベースで99%、金額ベースでも70%近くを占めている。関西の貿易額は輸出入ともに全国シェア20%前後だが、品目としては、輸出の場合は電子部品・繊維品・事務用機器・鉄鋼などが上位を占める。そのうち一般機械や鉄鋼、プラスチックなどは海上貨物、電気機械・精密機器・繊維製品などは航空貨物が多い。また、輸入に関しては、原料等は海上貨物、機械や医薬品・食料品などは航空貨物で多く輸入されている。輸送時間やコスト、容量など諸条件で使い分けられていることがわかる。

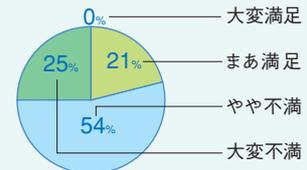
利用する港湾は、神戸港・大阪港を中心に関西内の港湾が大半を占めるが、中部や九州の港、あるいは横浜港も一部使われて

いる。なかでも滋賀と京都を発着地とする貨物は関西外の港湾を活用している比率が比較的高く、特に滋賀は名古屋港が輸出入とも最大の利用港となっている。

航空貨物については、関西の各府県とも7割から9割の貨物が関西国際空港経由で輸出あるいは輸入されているが、成田空港経由も1割から2割ある。特に輸出の場合に比較的好く成田空港が利用されている。

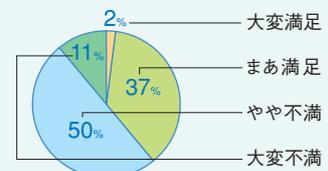
〈荷主からみた関空・阪神港(神戸港+大阪港)の評価〉

★「コスト」に約8割が不満



運賃の高さに加え、周辺コスト(高速道路料金や関空連絡橋通行料金、関連施設利用料など)に対する不満も多い

★「アクセス」には6割が不満



具体的には、①空港連絡橋通行料金が低い、②台風等強風時の連絡橋通行止め、③都心部からの絶対的な距離の遠さをあげる声が多い。

- ★リードタイムに関しては8割が「満足」。ただし通関時間のさらなる短縮を求めている
- ★輸送品質に関しては、7割が「満足」
- ★路線網に関しては、4割が「不満」。さらなる路線網の充実を求める声が多い。「希望の直行便がなく、経由便を利用しているので時間が余計にかかっている」という意見もあった。

関経連アンケートにみる荷主の 関空・阪神港への評価

統計をもとに関西の物流の大まかな姿を描くと以上のようになるが、荷主企業が実際、どのような思いを抱いているかについては、昨年関経連が実施したアンケートから一端をうかがうことができる。

これによれば、荷主企業各社は、トータルコストの削減、リードタイムの短縮、輸送品質の確保といった点を強く望んでおり、関空および神戸港・大阪港に対しては図のような満足あるいは不満を抱えていることがわかった。また、今後拡大が予想さ

れる輸出入の相手先としては、中国をはじめ東アジアをあげる回答が7割に上った。

■スーパー中枢港湾の指定をステップに

昨年7月、神戸港と大阪港は広域連携による「阪神港」として、京浜港(東京港・横浜港)、伊勢湾(名古屋港・四日市港)とともに「スーパー中枢港湾」の指定を受けた。これにより、コンテナターミナルの拡張やIT基盤の整備、貨物取り扱いの効率化などの面で政府の投資を重点的に受けることができるようになった。関空や道路・鉄道とのネットワークによる総合的な物流機能強化への第一歩となることが期待される。

スーパー中枢港湾とは

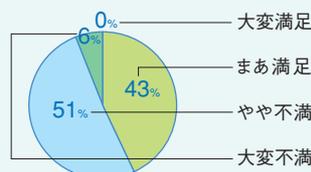
日本のコンテナ港湾を国際競争力ある国際物流拠点に育成し、日本の産業競争力の強化につなげることを目的とした国の施策。国内港湾の中から「スーパー中枢港湾」を指定し、国・港湾管理者・民間事業者が一体となって従来の制度・慣行の枠組みにとらわれない特例的な措置の導入をはかることによって、コンテナターミナルの管理・運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する。

今後は、アジアの主要港をしのごくコスト、サービスを念頭に、①港湾コストを現状より約3割低減、②港湾におけるコンテナ貨物のリードタイムを最速1日以内(現在は3~4日)へ短縮することをめざして、ソフト・ハード両面から具体的な措置を実施していく。



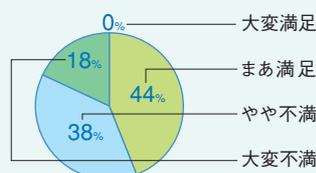
アンケート調査「関西における物流機能について」から(2004年10月~12月、関経連会員企業のうち、製造業および卸売業を対象に実施。69社が回答)

★「リードタイム」は6割弱が「不満」



海上輸送時間そのものに対する不満よりは国内や経由地における港湾業務、通関業務に不満を感じている。また、港湾荷役の実質的な稼働時間が限られていることに対する不満も多い。

★「コスト」には半数以上が「不満」



不満の多くは、度重なる運賃の値上げに対するもの。また、国内における陸送費や港湾利用における諸費用の高さに対する不満も多い。

★輸送品質については8割が「満足」。ただ、海外における荷扱いや輸送品質確保には不安を感じている。

★アクセスに関しては、7割以上が「満足」としているが、大阪北港へのアクセスの際にかかる有料道路の料金負担により陸送のコストが高くなることを不満とする声が多。

★路線網については、7割以上が「満足」。ただし、中国・東南アジアを中心に世界各都市への航路を求める声も多い。



上から、神戸港(ポートアイランド第2期コンテナターミナル)、大阪港(夢洲コンテナターミナル)、関西国際空港(貨物地区)

注1
インタクトシステム
フォワーダーが海外でビルドアップしたULD(コンテナなど)を関空到着後に機側からそのままドーリーでフォワーダーの施設に直接搬入することで輸入貨物動線の簡素化をはかるシステム。

注2
メガオペレーター
世界的に事業展開している大手埠頭業者。ハッチソン・ポート・ホールディングス(香港)やPSA(シンガポール)などがその代表。徹底した経営の合理化を通じ、競争力の強化とコンテナ物流の困い込みにしのぎを削っている。

機能強化への提言

関経連関西物流研究会がまとめた関空の航空貨物、阪神港の海上貨物に関する具体的な提言は次のとおりである。

関空に関する提言

①発着能力を拡大せよ

突発的、臨時的な貨物需要が発生しても柔軟に対応できるだけの発着能力を備えることが望まれる。現在のようにピークタイムの発着枠がほぼ満杯の状況では、荷物を出したくてもチャーター便や臨時便を仕立てることが難しい。定期便を利用するにしても十分な便数がなければ在庫時間が長くなる。就航路線網と便数を充実させるために、2本目の滑走路の整備が待たれる。

と同時に、深夜時間帯の貨物取り扱い業務が可能な環境づくりに向けた関係者の協力も必要である。

②料金、もっと安く

コートアルコスト低減のために、関空の貨物取り扱いにかかわる諸料金(空港連絡橋通行料、着陸料、貨物施設使用料、貨物取扱料、上屋利用料、フォワーダー取扱料、トラック運送料、関空へアクセスする高速道路通行料など)の引き下げを望む。各関係機関の経営努力の限界を超える部分については、日本経済を支える国際物流機能の強化という国家戦略的見地から政策的な支援措置も求めたい。

③インタクトシステム定着への協力

昨年、関空会社が輸入貨物動線の簡素化

の一環として導入したインタクトシステム^(注1)はメリットが大きい。航空キャリアをはじめ関係者には、このシステムの定着に特段の協力を望みたい。

④海上輸送と連携できるメリット生かせ

海上空港である関空は、航空機と海上輸送を直結させた貨物輸送が可能。その関空ならではの利点をさらに生かすべきである。

阪神港に関する提言

①港湾諸費用の低減

スーパー中枢港湾指定に伴い進められるであろう大水深の次世代高規格コンテナターミナルの整備とあわせて、既存のバースや施設をフルに有効活用し、荷扱いの単位コスト低減をはかる取り組みが必要。海外主要港のメガオペレーター^(注2)のターミナルオペレーションに関するノウハウや技術も積極的に活用すべきである。

②港湾物流効率化のための公的支援

既存施設を活用した港湾物流効率化のための公的支援を望む。例えば、①情報化にかかわる初期投資、荷役機械設備および自動化費用に対する補助制度の創設、②ターミナルゲートのオープン時間延長のための運営コスト増加分に対する補助制度の創設などである。

③IT化を急げ

港湾業務のIT化は航空貨物業務に比べて遅れている。荷主を含めた港湾関係者に

過大な追加投資の負担がない形で、阪神港全体で共通利用できる情報プラットフォームの構築を早期に実現してほしい。

④周辺の交通アクセスをもっと便利に

倉庫や上屋が建つ神戸港や大阪港の人工島間の道路網を整備し、交通渋滞が起きやすい現状の改善を望む。夢洲トンネルや、六甲アイランドとポートアイランド間の道路の整備、さらには関連する環状道路や広域的な高速道路網の整備も必要である。

すべての関係者が議論する場を

関空と阪神港の国際競争力向上のためには、既存のルールやシステムの改革が不可欠で、その実現のためには荷主、キャリア、フォワーダー、荷役事業者といった関係者が建設的な提案を示し合い、相互に対話を深める仕組みづくりが必要である。そこで、国際物流の効率化について産学官が一体となって検討を行う「国際物流戦略チーム」(仮称)の設置を、あわせて提言している。



インフラ整備に 国際競争力の視点を

関西物流研究会座長
吉岡 京一 氏

モノがあふれるこの世の中で消費者の方々に選んでいただくためには、欲しいものを、欲しい時に、欲しくなるような価格帯でご提供することが何より重要です。このSCM(サプライチェーン・マネジメント)の考え方はどんどん進化しており、求められるサイクルはより短く、嗜好の幅はより細かくなっていますので、われわれロジに携わる者たちは、高くなる一方の要求水準に何とか追いついていこうと必死です。在庫の圧縮、リードタイムの短縮、商品を安全に届ける輸送品質に加え、ICタグなど新しい技術への対応や、環境負荷を軽減するグリーンロジスティクスという時代の要請もあります。それらをすべて実現しながら、いかに安いコストでお客様の手に届けるか。企業努力でできることについては全社総力をあげて取り組んでいます。

ところが、われわれの側の努力だけ

では解決しない課題があります。港湾や空港の設備、通関にかかわる諸制度や仕組みの問題などがそうです。

仕事柄、欧米やアジアのさまざまな港を訪れる機会がありますが、そうした港は、国際物流拠点として確立させようと荷主や船会社の立場に立って思い切った投資をし、国もそれを後押ししていますから、行くたびに利便性が向上しています。ひるがえって神戸港・大阪港をみても、まだそこまでの覚悟も危機感も感じられません。それが歯がゆくてなりません。

日本が今後アジアとの連携を密にしつつ高付加価値製品を生み出すことで生きていこうとするなら、国際競争力という視点でインフラ整備を進めることはたいへん重要なことだと思います。そうした視点から、関西の港湾・空港の施設整備やさまざまな面での環境整備が進むことを期待しています。(談)