

事業者団体等（荷主関係）ヒアリングについて

日時：平成24年11月28日（水） 13：30～14：30

場所：日本鉄鋼連盟本部

【出席委員】

根 本 委 員 原 田 委 員

【ヒアリングを実施した団体】

（一社）日本鉄鋼連盟

村上グループリーダー

脊戸グループリーダー 他1名

【団体の説明及び意見交換の概要】

《日本鉄鋼連盟》

[主な説明事項]

(景況)

- 建築用鉄鋼については震災の復興需要による受注上昇があったが、製造用鉄鋼の内需は軒並みマイナスという状況。製造用鉄鋼の輸出は対米国・対韓国を中心に好調であるものの、対中国は8、9月と10数%のマイナス。
- 中国、韓国が鉄鋼生産を拡大する傾向にあり鋼材価格が下落しており、さらに円高の影響もあって輸入鋼材が大量に流入している。電気料金の値上がりもあり、日本の鉄鋼業界は厳しい状況。

(物流に関する要望)

- 製品の輸入に際しては、船舶の大型化が重要であり、国際バルク戦略港湾の取組が行われているが、かかる取組の一層の推進が重要と考える。
- それに伴い、当該戦略港湾以外の地域でも恩恵を享受するためには、その他の港湾についても大型船舶が入港できるような港湾整備が同時に行うべき。
- 港湾整備制度の負担割合について、民間の負担が少なくなるよう見直しが必要。
- 船舶の大型化が進んでいる中、全国14カ所の港湾についても満船で入港できるような水深の確保が必要。少なくとも、ケーブ船が入港するためには14m以上の水深が必要。
- 水深の増加という点では、浚渫のほか、潮位利用入港が十分に実現できていない港湾があり改善が必要。また、夜間の入出港規制の緩和も併せて必要。
- 製品の内陸に向けてのトラック輸送においては、重さ面での通行支障等に応じ、利用する車両を使い分けている。
- 内陸への輸送におけるトラック利用に際し、特殊車両の通行許可手続の迅速化を図って欲しい。

[委員による主な意見など]

- 中国、韓国向けに輸出している鉄鋼とは具体的にどのようなものなのか。
 - 大半が現地日系企業向けの高級鋼材。最近、現地日系企業は鋼材のローカル比率を高めているため、輸出に関して楽観視できない。他方、品質上日本の鋼材でないと使いものにならない場合もあるため、日本製品を輸出する必要性はある。
- 日本に入ってくる鋼材はどのようなものか。
 - 高級鋼材以外のあらゆるものが入ってきている。それ故、ほぼ全ての分野（産業）でシェアがある。
- 鉄鋼製品で逆輸入されるものはあるのか。
 - 完成自動車について一部ある。
- 各船会社が共同で船を使うといったような、「船の使い方」について効率化の議論はあるか。
 - 共同利用を実際に行うことは難しい。出荷タイミングや納品のタイミングも荷主によってバラバラであるため、実現可能性は低いのではないか。
- 潮位利用入港について、積み卸しに要する時間的な問題はないか。
 - 時間的な問題はない。現状の荷役設備で十分という認識であるが、港湾の浚渫等によって入港する船舶の大型化が進めば、それに対応して荷役設備を充実させる必要もありうる。
- 潮位利用入港について、最大喫水を決めているのは水先案内の引受基準であるとすれば、それは民間同士の問題という理解でよいのか。
 - 不明である。
- 国際競争力の面からも鉄鋼業界が大きな船舶を使いたいとのことだが、港湾整備に税金を投入することに関して、受益者負担という考え方についてどう思うか。
 - 原料輸入港としては、日本は特に中国や韓国と比べて弱い。国際的なコスト競争のためには、水深の確保が必要である。イコールフットINGの観点から国による整備が必要だと思う。
- アジアだけを見れば、国が政策として港の整備を進めているのかもしれないが、本来（民間の）港間の競争に税金を投入することの是非は議論が。ヨーロッパは、各国の港湾の整備競争が激しいが、国が港湾に対して税金をどのようにつぎ込むのかということが問題となっている。

1. 鉄鉱石受入港湾の国際競争力確保

1. 提言の趣旨

近年、原料輸送における船舶は大型化が急速に進展し、わが国鉄鋼業の原料輸送コスト面での国際競争力確保に向けた港湾設備の改善が喫緊の課題となっている。

2. 提言項目

(1) ハード(航路増深)対策

- 1) 30万トン級船舶の満載入港を可能とする公的支援拡大による原料輸送コスト面での国際競争力向上。
- 2) ケープサイズ船水深18mで満載入港を可能とする公的支援拡大による鉄鉱石受入港湾の能力底上げ。

(2) ソフト対策

- 1) 潮位利用した入港最大喫水の緩和措置により、緩和幅と同値の増深効果を実現。
- 2) 夜間航行規制の緩和措置により、沖待ち滞船が解消され運送効率向上の実現。
- 3) 港湾内での回頭円の現行基準「2L(船舶全長の2倍)」の緩和措置による大型船の着岸実現。

(3) その他

- 1) 長周期波(うねり)の流入や漂砂流入対策として、新規防波堤の建設と航路浚渫費用の公的支援 拡大。
- 2) 「こませ網漁」による滞船回避のための航路外航行の許可、航路競合を回避する新たなルール作り。

アジア鉄鋼港湾整備状況

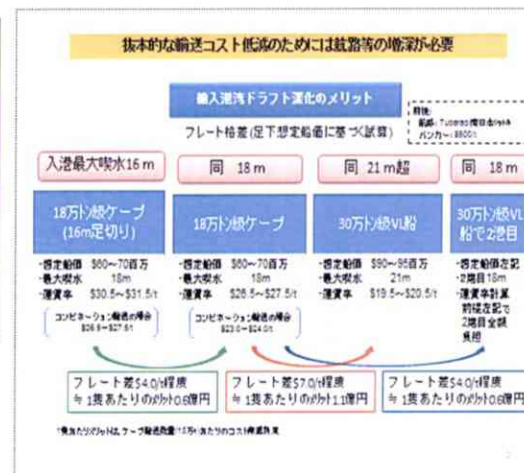
<日本>

港名	最大喫水(m)	最大船型(積載量)(万トン)	製鉄会社
室蘭	16.0	15~17	新日鐵住金
鹿島	18.0	17~23	新日鐵住金
君津	18.0	17~23	新日鐵住金
千葉	17.0	17~18	J F E
扇島	19.6	20	J F E
名古屋	12.7	6~10	新日鐵住金
和歌山	13.8	6~10	新日鐵住金
加古川	16.0	15~17	神戸
水島	16.0	17~18	J F E
福山	16.0	17~18	J F E
呉	17.4	16~18	日新
八幡	16.0	15~17	新日鐵住金
大分	24.3	39	新日鐵住金

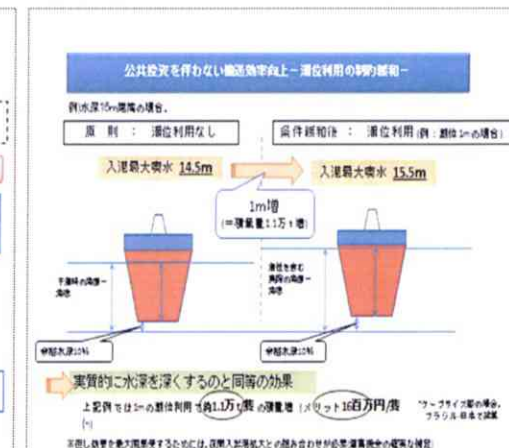
<中国・韓国>

港名	最大喫水(m)	最大船型(積載量)(万トン)	製鉄会社
中国/大連	23.0	39	鞍山鋼鉄等(公共)
中国/曹妃甸*1	25.0	30	首钢京唐(専用)
中国/青島	19.0	23	青島鋼鉄等(公共)
中国/上海	30超	37	宝山鋼鉄(専用)
中国/寧波	19.0	23	宝山鋼鉄等(公共)
韓国/浦項	17.4	18	ポスコ(専用)
韓国/光陽	19.5	25	ポスコ(専用)
韓国/Dangjin	22.5	25	現代製鉄(専用)

港湾能力増強に伴う効果例



潮位利用に伴う効果



2. 鉄鋼製品分野における物流インフラ整備

1. 提言の趣旨

鉄鋼製品の製鉄所からの出荷は内航船舶が主力の輸送モードであり、同輸送における主力船型の満船入港を可能とする移入港の水深確保、輸出起用船の大型化に伴う岸壁整備が課題。

2. 提言項目

(1) 内航船着岸国内港の航路及び岸壁の水深維持

- 1) 計画水深を確保出来ていない港湾における早期浚渫の実施
- 2) 計画水深が不足している港湾における岸壁計画水深の増深と、入港航路の整備(増深・航路幅確保)
- 3) 私有岸壁における上記諸整備に係るコストの軽減措置、公的支援の拡充

(2) 輸出用大型船が着岸可能な岸壁整備と水深確保

- 1) 岸壁の浚渫、整備等に係る諸手続きの簡素化、迅速化等
- 2) 着岸船型大型化に対応する為の岸壁整備(増深・岸壁強度増強・岸壁背面の液状化対策等)に掛かるコストへの軽減措置、公的支援の拡充

日本鉄鋼業の主要国内揚げ地の状況

(調査対象:110港湾、内要望有り港湾:16港湾)

制約ありの港湾数	16港湾 (関東:3、中京:1、近畿:1、中四国5、九州:6)
公共・自社の別	公共埠頭:12、自社埠頭:4
着岸制約船型	199船型:1、499船型:15
制約要因(重複有り)	岸壁水深:16、航路水深:3、航路幅:1
a)岸壁水深要望	計画確保:3、増深:11、計画不明:2
b)航路水深要望	増深:2、計画不明:1
c)航路幅要望	計画確保:1

日本鉄鋼業の輸出岸壁の状況

No.	港湾	最大船型 (DWT) (千トン)	積載制約	会社名
1	室蘭	~40	—	新日鐵住金
2	鹿島	~50	—	新日鐵住金
3	君津	~49	有	新日鐵住金
4	千葉	~56	—	JFE
5	扇島	~46	有	JFE
6	名古屋	~40	—	新日鐵住金
7	和歌山	~40	—	新日鐵住金
8	加古川	~49	—	神戸
9	水島	~56	有	JFE
10	福山	~56	有	JFE
11	呉	3	—	日新
12	小倉	~28	—	新日鐵住金
13	八幡	~30	有	新日鐵住金
14	大分	~50	—	新日鐵住金