

懇談会論点

2001.7.27

住友金属工業株式会社
鉄鋼業務部専任部長
武藤直樹

2. 21世紀型内航海運のあり方

1. 我が国経済活動・国民生活における内航海運の役割

国内輸送機関別輸送量に占める内航海運なシェアは、1999年度、トン・キロメートルで41%を占めており、省エネ型輸送手段であることも含め、重要な輸送機関である。

内航海運は重量物の大量輸送に適しており、鉄鋼業でも、一次輸送（工場出荷）は内航海運の割合が高く、トン数ベースで66%（2000年度）を占め、今後も利用が進むと思われる。

2. 物流に対する経済的・社会的要請

製造業にあっては、これまで技術革新によりコスト低減を進め、国際競争力強化により生き残りをはかっている。内航海運にあっては、企業体力を強化し、省エネ船の開発、RO-RO船等近代化船への投資、ITを活用した貨物情報システムの構築等コスト低減をさらに進めるべきである。

3. 21世紀型内航海運のあり方

経済環境が益々厳しさを増す中で、内航海運業も、長距離・大量輸送という内航海運の特性を生かしつつ、高速化、フェリー、コンテナ等の活用により雑貨等生活関連物資について、トラック事業者等との連携輸送を図りつつ、市場拡大を進め、低コストの輸送サービスを提供することが重要であろう。業界のスリム化、共同化等事業の活性化により、魅力ある産業としての内航海運業を確立することが、今後の発展のキーとなると思われる。

今後の内航海運行政が取り組むべき課題

1. 内航海運暫定措置事業

船腹調整制度終了後の暫定的な措置であり、終了期間を明示し早期に終了すべきである。

2. 新技術の開発・実用化

船舶の技術革新を進め、また安全性の向上を図ることは、乗船員の減、省燃費、スピードアップ等さまざま面からのコスト低減に資する。このためには企業の枠を超えた、研究開発体制の確立が望まれる。

3. 物流システム全体の効率性の向上

製鉄所においても、流通基地の整備、全天候バースの設置等物流基盤の整備を進めてきたが、今後一層の効率化を進めるためには、IT活用による製造、販売、物流システムを構築、メーカー、物流事業者等一体となって取り組む必要がある。

以上