

5. 講義「国際物流概論」

沖縄は、琉球と呼ばれた古よりアジアにおける交易の一大拠点であった。その沖縄がアジア物流の中心地として注目されるようになってから久しい。那覇空港は沖縄貨物ハブとして成長し、海運においても台湾、香港との航路を開拓するなど、昨今沖縄の物流は話題に事欠かない。本講義の目的は、国際物流に関する幅広い知識の習得であるが、施設見学や外部講師による講義もあり、現場の様子も臨場感を持って知りうるようになるであろう。本講義においては、理論と実務の両方から急速に変化する現代の物流について解説する。

	講義内容	外部講師
第1回	これまでの物流発展とグローバル企業の物流	
第2回	那覇空港における国際物流基地構想	
第3回	新時代の国際物流戦略と沖縄	
第4回	那覇空港ハブにおけるアジア諸国との貿易動向	
第5回	ANACargo 貨物ハブ見学	ANA Cargo
第6回	沖縄貨物ハブの概要	ANA Cargo
第7回	貿易実務	ANA Cargo
第8回	琉球海運の戦略と経営者としての私	琉球海運
第9回	近海国際物流の可能性	
第10回	沖縄の海運業について	琉球海運
第11回	物流の歴史	
第12回	サプライチェーン&デジタル物流	
第13回	アジア経済と沖縄	
第14回	アジア電子商取引と沖縄の物流	
第15回	小テスト	

第5回 国際物流概論 担当：知念 肇

外部講師：株式会社 ANA Cargo 沖縄統括支店長 高濱剛司氏

第5回は、沖縄物流ハブである那覇空港の貨物ターミナルを見学させていただきました。まず、支店長の高濱氏から説明と紹介DVDを鑑賞し、貨物事務所、貨物受託エリア、冷蔵庫、税関検査エリア、ランプサイドを順に案内いただきました。

那覇空港は24時間稼働しており、アジア向け貨物については、深夜発早朝現地着ということもあり、見学した際は、旅客機の発着に伴う貨物作業中でした。空港で見かける発着案内の画面をより詳しくした画面や、事務所内での作業、貨物を受託する際の注意事項、コンテナへの詰め方、検査の仕方、検査を通らなかった貨物の扱い、冷蔵庫の仕組みなどを説明していただきました。飛行機が飛ぶ時間は決まっており、それまでに、これだけの行程を通過し、搭載されるとなると、時間との勝負なので、作業1つ1つに正確性が求められると感じました。次週は、実際の輸出入に伴う業務を教えてください。



文責：観光産業科学部 宜志富知恵子

第7回 国際物流概論 担当：知念 肇

外部講師：株式会社 ANA Cargo

沖縄統括支店販売課 名嘉秋子氏 沖縄フレイトサポート課 上地彩子氏

第7回は、ANA Cargo から実務をご担当の2名にお越しいただき、航空貨物の通関及び輸出入業務についてお話いただきました。貿易とはそもそもどういうものか、輸出入取引の流れ、インコタームズについて、決裁方法とその仕組み、通関の流れ、輸出の流れ、通関に必要な書類とそれぞれの役割・記入の仕方、貨物の受け入れ、積み付け、搭載計画、輸入の流れ、貨物の取卸し、輸入通関、輸入できない貨物についてなど、輸出入にかかわる実際の業務と、ANA Cargo のスタッフの皆さんの1日の業務の流れについて、教わりました。

出発の時間が決まっているので、書類の作成や貨物の確認などミスが許されない仕事だということが分かりました。また、通関書類が間違っていると貨物が止まってしまうなど、業務が滞るため書類の重要性が分かりました。沖縄から県外への宅配便でも、送る品物について細かく聞かれますが、航空便という特性上、そこがちゃんとしていないと空港で働く方たちが困ることが、よく分かりました。

物流というと男性のイメージですが、ANA Cargo では女性も多く活躍しており、女性も働きやすい環境が整っているようです。



文責：観光産業科学部 宜志富知恵子

第8回 国際物流概論 担当：知念 肇

外部講師：琉球海運株式会社 代表取締役会長 山城博美氏

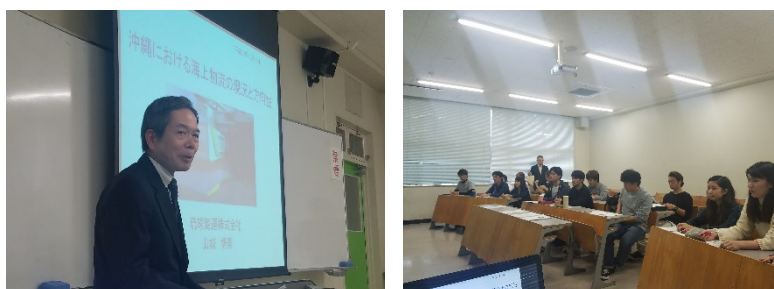
前回までの空に代わり、今回からは海の物流を扱います。初回は、琉球海運の山城会長にお越しいただき、沖縄の海上物流の現状と方向性についてお話いただきました。

まず、沖縄の海運の歴史として、1372年の琉球王朝の進貢貿易の開始から、1879年の琉球処分の時代の貿易の歴史を振り返りました。沖縄の物流は、次第に船も大きくなり、所要日数も減り、那覇港への入出港数も増加していましたが、太平洋戦争により、大型の船が壊滅状態になったことで、沖縄の復興と共に再び成長したものだそうです。

沖縄における国内航路は、2016年3月の時点で、本土航路が10社15航路32隻、先島航路は3社8航路11隻となっており、本土航路は主力7社。そのうち唯一の県内企業である琉球海運のシェアは40%弱ということでした。使用船舶は、RORO船とコンテナが主流だそうです。沖縄を経由する国際航路は、7航路あり、週に5.5便になっているそうです。琉球海運の国際航路展開は、コストの安い外国船がすでに航路展開をしているところに、いきなり戦っても勝ち目がないということから、既設の国内航路を台湾まで延長させるという方法を取り、参入。これにより、日本で唯一の内・外併用船として運航しているそうです。

沖縄の海運は、国内航路については、観光客の増加や、那覇空港第二滑走路、モノレール延伸などのインフラ整備、また出生率の高さや移住者による人口増などから、今後数年は継続的に成長する見通しだそうです。国際航路は、沖縄21世紀ビジョンとアジア経済戦略構想により沖縄を中継地とした国際物流の拠点となっはいるものの、地理的優位性だけでは貨物は寄らないため、貨物を寄せるための戦術が必要になるということでした。その為に、那覇港の機能・港湾拡大、相手港の検疫通関時間短縮、他県とのコラボ、県内在庫モデル、国産化モデル、海上CAコンテナへの補助新設、航空コンテナへの補助継続、シームレス物流の拡大など、戦術・ツール

を検討、推進していくそうです。



文責：観光産業科学部 宜志富知恵子

第10回 国際物流概論 担当：知念 肇
外部講師：琉球海運株式会社 特別顧問 寺内昌弘氏

今回は、「海運の現場と求められる人材」について、琉球海運株式会社 特別顧問の寺内様を東京よりお招きし、講話いただきました。

まず、ネット通販の商品が届くまでにどのような経路をたどり消費者に渡し、そこにどのような手続きやどのような運賃がかかっているかの説明がありました。ポチっとしたら届くまでに多くの手続きがあることが分かりました。

続いて海運の現場力として、コンテナ船が登場した経緯、コンテナリゼーションによる物流革命により発達した海運の歴史、コンテナ船にはガントリークレーンなどの荷役設備が必要になるというデメリットを回避するためのRORO船、RORO船のメリットとデメリット、RORO船によるシームレス輸送が可能になったことによる更なる物流革命について説明がありました。

島嶼島の輸送については、物資の安定輸送だけでなく、ライフラインの維持、災害時の対応、地域の活性化なども物流業の役割としてあり、船舶には島嶼島に必要な要件があるということや、船舶の国籍によるカボタージュという制限や、課税項目も分かりました。

東日本の震災時には、250km離れた京浜港でさえ、多くの外国船が不寄港となったことを考えると、現在日本にある原発から250kmの圏内には、日本列島の大半が入ってしまうため、外国企業に依存していると、有事の際には供給が途絶えるということも分かりました。

2回に渡る琉球海運株式会社の講義で、琉球王国の時代から今に至るまでの沖縄の物流について学ぶことができました。



文責：観光産業科学部 宜志富知恵子