

ひがし北海道の物流を考えるシンポジウム 道東3圏域の連携強化による 発展を目指して

国土交通省北海道開発局釧路開発建設部、
帯広開発建設部、網走開発建設部

ひがし北海道3圏域（釧路・根室、十勝、オホーツク）をとりまく物流の動向は、燃料費高騰、トラック運転者の労働時間の厳格化等により、大きな転換点を迎えています。一方、本年3月29日に予定される道東自動車道白糠ICの開通や、釧路港における国際バルク戦略港湾^{※1}プロジェクトの新規着工など物流ネットワーク整備も進んできています。

2015年2月3日、釧路市において、北海道開発局釧路開発建設部、帯広開発建設部及び網走開発建設部は、「ひがし北海道の物流を考えるシンポジウム～道東3圏域の連携強化による発展を目指して～」を開催しました。シンポジウムでは、北海道大学公共政策大学院の小磯修二特任教授の基調講演と、各界の有識者をパネリストとして、物流の視点から道東3圏域における産業の振興や地域活性化について、パネルディスカッションを行いました。

基調講演

物流の視点からひがし北海道の活性化戦略を考える

これまで、道東の網走、釧路、帯広の三つの開発建設部でひがし北海道全体の連携のあり方を検討してきましたが、本年度は「物流」をテーマにした連携のあり方を検討することになりました。



小磯 修二 氏
北海道大学公共政策大学院特任教授

本日は、物流をどのように地域活性化に結び付ければよいかという基本的視点をお話したいと思います。

基調講演のポイントとしては、四点あります。「3圏域連携の意義」「物流の視点による地域経済の活性化」「物流の現状と課題」「ひがし北海道地域における物流戦略の構築」です。

3 圏域連携の意義

アベノミクスの効果は地方には十分及ばず、大都市との格差が課題となっています。地域の人口減少に対し厳しい警鐘が発せられた日本創生会議の動きもあり、

※1 国際バルク戦略港湾

国際競争力を強化するため、穀物等のバルク貨物を大型船により一括大量輸送が可能な拠点となる港湾。

人口減少と地方創生が北海道の大きなテーマとなっています。国の国土政策、グランドデザイン策定の動きがあり、国土形成計画、北海道総合開発計画も変更されようとしています。道東3圏域はこれまで個別の圏域で地域政策が議論されてきましたが、今後は圏域が個別に進めていくことと、3圏域が連携して進めていくことの見極めが必要になります。

昨年は観光をテーマにした3圏域の連携のあり方について検討するシンポジウムを開催しましたが、これに呼応する形で、十勝圏二次交通活性化推進協議会の活動範囲を道東全体に広げる動きや、道東5空港が集まってひがし北海道観光連盟の主導の下で観光戦略の連携を模索する動きなどが出てきています。

物流の視点による地域経済の活性化

経済活動はモノとサービスのやりとりの積み重ねです。モノのやりとりには必ず生産と消費に距離、隔たりがあります。人口減少時代の怖さは、経済需要が縮小することで、さらに消費、投資意欲が減少する負のスパイラルです。経済活動には全て流通が伴いますが、地理的、時間的、さらにコスト面で地方は不利な条件にあります。それを克服する流通戦略は地方にとっては極めて大切な課題です。地方の立場でより効率的なロジスティックス^{※2}を考えることが重要です。

人口減少時代において「スマート化」という視点が大切です。無駄を省き効率化を図る考え方ですが、そのために大事な手段は全体の「見える化」です。エネルギーの分野で、スマートシティの取組が進んでいますが、全体が見えることでかなりの無駄が削減されます。物流も同様に、地域の物流全体をながめることで、無駄を省き、地域全体で効率性を高めていく仕組みや政策のあり方を議論することが重要です。

物流の現状と課題

最初に、交易全般について説明しますと、3圏域がそれぞれ、道央圏との物流を深化させています。道央圏と離れている道東3圏域は輸送コストの面で不利です。産業連関表の分析結果を見ても、道東3圏域は道

外・海外との取引、続いて道央圏との取引が多く3圏域内での取引は少ないという現状です。

次に、北海道における繁忙期と閑散期の波動の大きさについてお話しします。月当たりの平均を1とすると、全国の波動が0.9~1.1なのに対し、北海道の波動は0.6~1.3となっています。

次に、輸送モード別の現状と課題ですが、最初は「トラック輸送」です。道東から苫小牧へ運ぶ動きが多いのですが、最近は運転手の労務規定厳格化により長距離運転が難しくなっています。

環境問題の視点から考えると、二酸化炭素排出量における運輸部門の割合は18%を占めています。苫小牧港へ運ぶルートは道東の港湾等まで運ぶのに比べて二酸化炭素排出が多くなります。仮に、北見から苫小牧港に出荷するものを釧路港に、帯広から苫小牧港に出荷するものを釧路港に置き換えると、それぞれ23%、9%の二酸化炭素削減効果があると試算されています。

運送事業者へのヒアリングによりますと、道東道が延伸されましたが、高速料金がネックとなり、高速道を利用した物流は限定的という話もあります。

運転手不足も深刻化しています。2007年の法改正で5tトラックの運転免許取得年齢が変わったことが一因と考えられています。このほか、トラックや運転手の不足を背景として、共同輸送のような形で企業が連携するケースも一部出てきています。

次は、「鉄道輸送」です。道内にはコンテナ取扱駅が11カ所ありますが、道東からのルートには、北見~滝川経由のルートと釧路~帯広経由のルートがあります。釧路~帯広経由のルートは、砂糖等の加工品がありバランスが取れていますが、北見~滝川経由のルートはタマネギ列車の存続が危ぶまれるなどの問題が出ています。加えて、北海道新幹線の新函館北斗の開業により鉄道貨物輸送への影響が懸念されています。

「船舶輸送」に移ります。釧路港が国際バルク戦略港湾の指定を受けましたが、現実には苫小牧港への集約が加速しています。国際バルク戦略港湾に加え、北

※2 ロジスティックス (logistics)

原料の手当から販売まで、物流を効率的に管理するシステム。

極海航路への注目も高まっており、釧路・釜山間の貨物船増便、栗林商船株による釧路港発着の新貨物船就航のような明るい話題も出てきています。

最後は、「航空輸送」です。旅客機の小型化により道東空港からコンテナが積みなくなり、新千歳空港への集約が進んでいます。道東空港の貨物量が総体として減少傾向にある中で、中標津空港だけが伸びています。根室等の新鮮な魚を空輸する需要が増えていることによるものでしょう。

ひがし北海道地域における物流戦略の構築

戦略構築のための項目として、三点挙げておきます。一点目は、「高付加価値化」です。加工品やブランド化された商品を作ることで、出荷時期が平準化され、物流にとって良い影響があります。また、ICT技術を使って、付加価値を高めたり、生産と消費の間の無駄を省いて、生産者から高く買い取り消費者には安く提供することで成長している企業が出てくるなど、有効な流通戦略を展開する動きも見られます。

二点目は、「社会基盤整備」です。高速交通ネットワークの整備、貯蔵倉庫、物流センターのような基盤整備も重要です。

三点目は、「バックアップ拠点」です。国土強靱化の議論が盛んになってきていますが、BCP（事業継続計画）、またはBCM（事業継続マネジメント）といったリスク分散のための取組が予想以上に早い動きで出てきています。道東地域としてこれらをいかに受け止めていけるのかという議論も必要です。

おわりに

道央から道東へ物流をどうシフトしていけばいいのか、道東で発生する貨物をいかにして道東圏から道外へ移出・輸出していくかが、まず重要となります。十勝では、苫小牧での長距離輸送の厳しさから物流センターを設置する動きもあります。

ハードだけでなく、ソフト面での幅広い取組が必要となるでしょう。パネルディスカッションの場で議論を深めていきたいと思えます。

パネルディスカッション

物流におけるひがし北海道の広域連携戦略

物流の現状と課題

沢本 たとえ、お茶一本でもモノを運べるのは運送業者だけです。運転手の労務規定厳格化の中にあっても、保険をかけるとか、ドライバーの地位を守るとか、荷主さんから最低限度の運賃を頂かないとできないことがあります。安い運賃しか頂けないと、車の質を落としたり、運転手の給料を抑えるといった話になり、結果、事故が起きたりします。これは、最終的には荷主さんが困ることではないでしょうか。同じ車でも、エアサスペンションの車だとモノは傷まないの、そういう車を使っています。荷主さんの理解を得つつ、信頼関係を一番大事にしています。

永田 オホーツクから、全国一の移出量を誇るタマネギが年間35万t、^{ばれいしょ}馬鈴薯・^{でんぷん}でんぷん・砂糖等が年間77万t道外に出荷されています。道東は食料生産供給基地としての系統だった社会基盤整備をしておらず、地域のインフラが脆弱です。道東の人口流出を止める政策として社会基盤の整備が重要であります。地域連携が希薄であると感じています。

北海道商工会議所連合会の副会頭も務めており、昨年7月に「北海道成長戦略ビジョン」をつくり、安心安全・食・観光・物流・エネルギーを重点分野としています。物流で挙げているのは、食料供給基地から食料備蓄基地への転換です。道内各地に物流拠点を設け、鮮度を維持するための冷温備蓄倉庫を整備し、通年出荷体制と物流を連動させることで、片荷の解消、食品加工にも活用しながら生産を行える、いわゆる6次産業化に寄与します。災害時には、備蓄基地から供出で



パネリスト
沢本 輝之 氏
一般社団法人十勝地区トラック協会会長



パネリスト
永田 正記 氏
オホーツク商工会議所協議会会長

きます。

北見市に京セラ(株)という電子部品メーカーがあります。美幌バイパス北見道路の高規格道路10kmの開通で輸送時間が10分短縮されました。これにより、朝1便で着く部品材料が午前中に届き、午後の作業開始時に間に合うようになりました。わずか10分ですが、大切な10分です。また、足寄～陸別間、陸別～訓子府間、訓子府～北見間の道路整備で大きな効果が期待されます。先日の豪雪の際、北見から旭川経由ではなく十勝経由で道央に向かうこともあったそうです。



パネリスト
石橋 榮紀 氏
浜中町農業協同組合代表理事組合長

石橋 根釧地帯における酪農生産基盤が弱体化しており、人、乳牛、牛乳の生産量が減る状況が続いています。これが最大の課題です。十勝、オホーツク管内も同じ状況です。農協は農村地帯の経済の核であり、地域の行政・住民・漁協とも提携しながら活性化を図る時代です。酪農生産基盤が弱体化すると、肥料・餌・生乳の量も減り、物流にも大変影響があり、座して死を待つような状況にもなりかねません。

釧路・根室地域では、肥料・餌・飼料・生乳等を毎日運びます。ここで問題になるのが永田会長の話にもあった道路網の脆弱性^{ぜいじやく}です。釧路から根室へ行く幹線のメインは国道44号です。この道路一本を産業・生活・観光道路として使っているのです。

今年、農林水産省の予算で「畜産クラスター^{※3}」という制度ができました。これが酪農の救世主になれるかどうかは分かりません。制度を活用しつつ、地域の基盤を守りながら、地域経済を循環させて再生を図ることが、私ども農協に課せられた課題だと思えます。

川合 道東の港湾貨物が苫小牧港に流れています。過去に道東3圏域の生乳を除く農産品の流通調査をしましたが、関東へ行く貨物の6割は苫小牧港に流れていました。

空港についても、道東から羽田に向けた路線の機材



パネリスト
川合 紀章
国土交通省北海道開発局港湾空港部長

の小型化で貨物コンテナが積みなくなっており、機材が小型化される前は、釧路空港から水産品、帯広空港から水産品・花卉^{かき}・農産品、女満別空港から農産品と京セラの精密機械等が羽田に直接出ていましたが、現在は、これらの貨物は新千歳空港経由となっています。

このように、道東から本州に直接運ぶ手段としては、海路、空路とも機能していません。鉄道貨物もかなりの量が道東から出ていますが、青函トンネルに新幹線が入ると厳しくなります。

道東からの貨物は農水産品が中心で、出荷が出来秋に集中しているため、大量に扱える苫小牧港や新千歳空港を経由していますが、最近はトラック運転手の長時間労働の規制強化でそこまでの輸送も難しくなっています。私が問題提起したいのは、このままでは空路でも海路でも陸路でも、道東から農水産品を運べなくなってしまうということです。

物流効率化の可能性

川合 案と方策をお話しします。一つは、永田会長からの説明にもあった流通型食料備蓄です。農産品出荷の出来秋集中を、できるだけ季節平準化するという話です。倉庫を造って雪氷で低温保存し、輸送のピークをできるだけ減らすのです。水産品も出来秋に出荷が集中していますが、技術の高い冷凍技術を利用すれば、平準化が可能と思います。

平準化のメリットとしては、まず出来秋の輸送量のピークがカットされます。フェリー航路、大型飛行機の通年就航の可能性が出てきます。出来秋の時期のトラック不足、道路渋滞といった問題も解消されます。さらに、東京・大阪では、北海道から出来秋に運ばれた農産品は価格が安く、逆に北海道から出荷されない夏の時期の農産品は高く買い取られています。出荷調整することで、農産品を高い価格で戦略的に販売できることに加え、農産品が保管されることで生産地にて

※3 畜産クラスター
畜産農家をはじめ地域の関係事業者が連携・結集し地域ぐるみで高収益型の畜産を実現するための体制。

加工が可能になり6次産業化が図られるなど、新たなビジネスチャンスも生まれます。

貨物の入荷についてですが、道東では飼料を大量に使っています。釧路の国際バルク戦略港湾は、平成29年に完成予定で、8万t満載の貨物船が入ると飼料の輸送コストが2割くらい下がると試算されています。これは大量に運び入れて安くする話なので、道東全体で扱わないと機能しません。出荷の平準化、国際バルク戦略港湾を活用した入荷の大量化といった、集荷と入荷双方で工夫すれば、道東の物流効率化の「可能性」が出るのです。

この「可能性」を現実にするには、3圏域の連携が必要です。輸送を平準化すると月々の量は減ります。このため、ロットを集めフェリーや大型機を満載にする必要があります。平成11年の釧路・十勝・東京のフェリー航路廃止の理由の一つは、デイリーでなかったことです。生鮮品を輸送するためには、ロットを集めて毎日就航させることが重要です。釧路港からフェリーを、道東各空港から大型機を出すには、3圏域の貨物を集約し満載して採算を取る必要があるのです。

石橋 備蓄構想というのは、きちんと地域で連携して取り組んでいかなければならない課題だと思います。併せて加工技術の開拓も重要です。釧路では窒素水で生鮮のまま発送する技術もできています。また、道東地域の乳業メーカーが個々に製品を道外に送っているのもどうかと思います。顧客まで届けてしまうと企業秘密に関わってきますが、少なくとも東京の小口配送拠点まで送り、都内に再配送するようなことを行っていないはずで。北海道の特産品・昆布を倉庫に集めている運送会社があります。大阪の加工屋さんからこの会社にどこの産地の昆布を何段といった小口のオー

ダーが入ると、1台のトラックに数軒分積み合わせて大阪まで運んでいき再配送するシステムを実践し、輸送コストを劇的に下げることに成功しています。こうした取組のように、大いに研究して取り組んでいくことも必要です。

永田 女満別空港ビルの社長もしています。6月から10月までエア・ドゥにコンテナ貨物を積める大型機が入る予定です。コンテナ1,000個分ほど積める容量があります。問題は積むモノがあるかです。北海道の高級食材が外国の方に喜ばれ、航空輸送でも買っただけにしている状況ですが、ここで大きな課題になるのが保税・関税です。通関手続きができる空港が道東に一つあればいいのといわれています。釧路空港は税関を持つ可能性がある空港です。

道東地域が酪農、漁業で結束すれば、量を確保できる可能性が十分にあると思います。現在、オホーツク管内の六つの商工会議所が包括連携をしようとしています。北海道商工会議所連合会でも、北海道商工会連合会と観光産業の活性化にかかる連携、雇用機会拡大について協議をする締結を行いました。これも大きな材料となっていくと思います。

沢本 本州に農産品を送る際、大楽毛から^{おたのしけ}苦小牧港まで運んでいます。本当は釧路港から出したいのですが、船便の関係で出せないのです。日勝峠を通過して苦小牧港まで走る際に長距離輸送で商品が傷むこともあります。釧路港に再びフェリーが入ってほしいという願があります。運ぶモノがある限り、運送業界は今後も明るい業種であると思いますが、採算面で難しい点もあり、十勝の運送業者は年々減っています。

川合 なぜ道東の貨物が苦小牧港に行ってしまうのか、理由は出来秋の集中です。苦小牧港のような輸送



量がないと吸収できないのです。これを平準化や荷の集約で釧路港から移出できる可能性があります。また、バルク戦略港湾にしても、飼料輸送の大量化のメリットを發揮するためには、道東全体で扱うことが重要です。

そのためには、道東のネットワークを構築する必要があります。私どももネットワークの構築のための道路や港湾、空港の整備を進めていきますが、荷物を運ぶのは民間の皆さんの役割です。インフラを作っても、道東の港湾、空港に貨物を集約させるような体系を皆さんが連携して取り組まないといけません。私どもで貨物を運ぶことをお手伝いした北海道国際輸送プラットフォーム（HOP）^{※4}という例はありますが、国が直接、芋や貨物を運ぶことはできません。

北海道開発局も道路整備など基盤整備を頑張りますので、皆さんも輸送の平準化などに取り組んでいただきたいと思います。両方で努力しないと、最初に問題提起したように道東からモノを運べなくなってしまいます。

石橋 トラック輸送が物流の主流になっていますが、環境問題を考えれば、船舶輸送が最適なはずですが。鉄道輸送にも貨車の調整で伸縮自在という優位性があります。モーダルシフト^{※5}という言葉がありますが、トラック輸送から船舶・鉄道輸送に転換する時代に入ったと思います。国全体で考えていくことが重要です。

永田 インフラの整備について、いつも例として挙げるのは紋別市です。産婦人科のお医者さんもない、子供もつukれないという状況にあります。鉄道ははがされ、道路がつながらず、子供もつukれない地域に誰が住むのか。インフラ整備は、北海道の人口減少を抑えていく大いなる力になると思います。北見市には三次医療ができる北見赤十字病院があります。高速道路整備で医療1時間圏は広がります。遠軽から紋別にかけての高速道路整備を要望し続けなければならないと思っています。

沢本 農業には「生かさず殺さず」という言葉があります。運送業は日本の血液で不可欠だという言葉もあ

ります。これまでの人生における酪農家、運送業者としての経験を合わせますと、大事なことをやっても意外と評価されていないように思います。もう少し評価されてもいいのではないのでしょうか。

3 圏域連携に向けて



コーディネーター

小磯 修二 氏

小磯 物流をテーマにした議論ではややもするとハードの話になりがちですが、今日は、地域がハードをいかに使いこなし、利用していくかという視点で幅広い議論ができたように思います。

物流については、道東地域の現状に対し厳しい指摘もありましたが、将来に向けての安定した物流への需要、平準化、付加価値の向上、集約化等に取り組んでいくことが必要という議論であったように思います。

先ほど、スマート化で「見える化」ということをお話ししましたが、地域全体の動き、情報を一元的に把握することで無駄が見えてくるのです。物流に関しては、統計データも含めて、その実態がかなり見えにくいという課題があります。個別企業のロジスティクス戦略は進んでいるのですが、地域の戦略を検討していくためには、物流情報をよりオープンにしていくことも大切だと思います。

道東5空港の連携の動きが出ていますが、これからは海外に向けた連携戦略も重要です。将来人口の減少により日本国内の需要が減る中で、海外の市場から需要をしっかりと取り込んでいくことが、道東地域の戦略としても重要です。特に、これは観光戦略とも大きく結びつくものです。本日のデータでも、新千歳空港への一極集中がさらに加速している状況が分かります。札幌一極集中が進む中で、道東連携をどのように展開していくのかは、北海道にとっても大切な課題です。各地域の特性、持ち味を活かしながら、競争もしつつ、今日のような場で連携戦略を考えていくことが今後とも必要でしょう。

※4 北海道国際輸送プラットフォーム

北海道産品を直接かつ安定的に輸出するため、冷蔵・冷凍貨物の小口混載輸送サービス、商取引、マーケティング等の課題解決する仕組み。

※5 モーダルシフト

貨物輸送の方式を自動車(トラック)輸送から二酸化炭素排出量の削減や物流の効率化などの観点で、海上輸送や鉄道輸送に転換すること。