

行政情報

Administrative Information

#02

北海道国際物流戦略チーム アクションプランの策定

北海道国際物流戦略チーム

北海道とアジア地域との間での物流の活発化や、アジア地域で北海道産の農水産品がブランド化する中、人気の高い北海道産水産物は陸路を用いて我国を縦断して運ばれた上でフェリーにより韓国・釜山港に輸送されているなど、北海道からの生鮮品の直接輸送には対応できていないのが現状です。また、航空輸送についても同様に国内他地域にいったん輸送された後に海外に輸出されています。

今後の北海道経済の活性化や豊かな暮らしの実現には、このような北海道産品の輸出拡大や直接輸出などによる北海道の国際競争力の強化が必要であり、これらの動きを支える航空輸送及び海上輸送の国際物流ネットワークの強化をはじめとした物流戦略の構築・推進が極めて重要です。

このことから、北海道における国際物流の課題を把握検討し、その解決に向けて総合的な物流機能の高度化・効率化を推進する施策を展開するため、地域の有識者、産業界、行政などが一体となった「北海道国際物流戦略チーム」が、平成18年7月3日に設置されています。

平成19年3月2日に第2回の「北海道国際物流戦略チーム本部会合」が開催され、北海道の国際競争力強化のため、解決すべき課題を明確にしたうえで、国際物流機能の高度化・効率化に向け、各種関係機関が一体となり組織的に取り組みを推進していく「アクションプログラム」を策定しました。

以下、アクションプログラムについて紹介します。

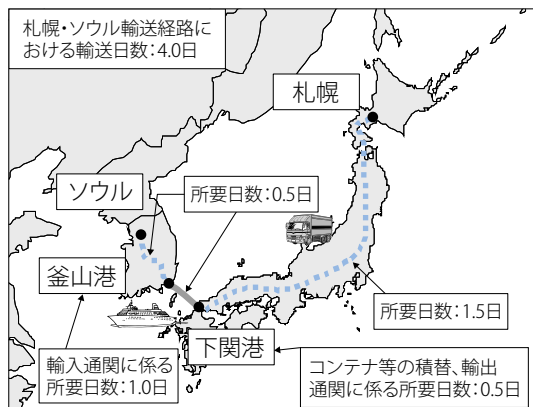
1 北海道の国際物流の現状と課題

(1)北海道における外貿コンテナの動向

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした東アジアの物流の急激な増加を背景に北海道においても外貿コンテナ取扱量が増加しています。

一方、北海道と海外を結ぶ海上輸送の定期航路（通年）は、コンテナ船による輸送体系のみであり、多くの寄港地を経由するため、スピードを要求される生鮮品のニーズには応えられていません。

対韓国向けの北海道からの生鮮スケトウタラの輸送では、高速道路を利用して下関港まで運ばれ、フェリーで韓国・釜山港に輸送されているものがあります。

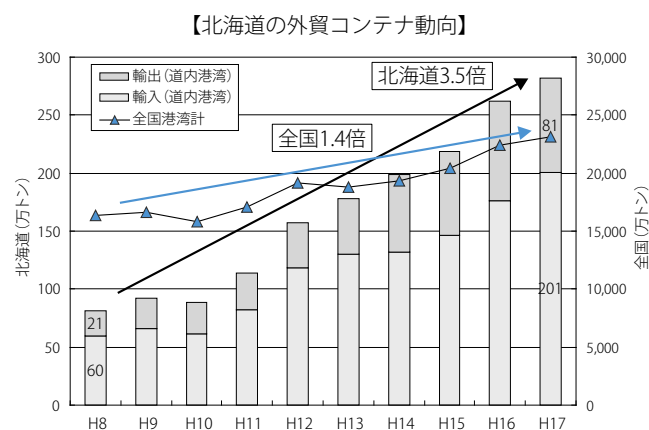


(2)対アジア諸国における外貿コンテナの動向

近年、東アジア諸国への外貿コンテナ取扱量が増えるとともに輸出が増え、輸出入のバランスが取れてきており、片荷解消の傾向にあります。

輸出においては、特に水産品及び紙製品を中心に大きな伸びを示しています。

アジア諸国では、北海道の農水産品、加工食品などは、安心、安全、高品質なブランドとして定着しつつあり、輸送時間の短縮など品質を確保した新たな輸送体系が確立されれば、さらなる北海道産品の市場開拓、輸出拡大が期待できます。



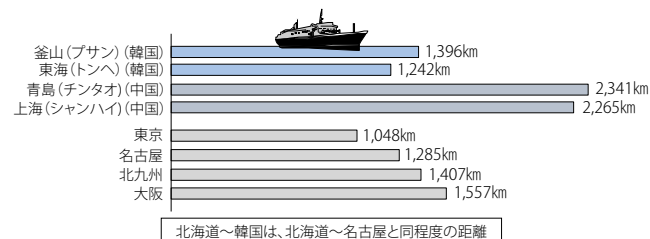
(3)北海道と中国（香港含む）との外貿コンテナによる輸出入ルートとトランシップ状況

北海道と中国（香港含む）間のコンテナ貨物は、平成10年から15年にかけて、輸出量は8.2倍と大きく増加しています。しかしながら、北海道からのダイレクト輸送は17%であり、釜山港、国内他港などを经由するフィーダー（積み替え）輸送が83%を占めています。また、同様に輸入量についても2.4倍に増加している

ものの北海道からのダイレクト輸送は11%であり、他港を經由するフィーダー輸送が89%を占めています。

そのために、荷主が求める「より速く（速達性）」、「より確実に（定時性・多頻度運航）」、「より安全に（輸送品質確保）」といった条件に十分に対応できていない現状があります。

【苫小牧港と中国・韓国主要港湾との航行距離】



(4)国際物流における多様な海上輸送体系の可能性

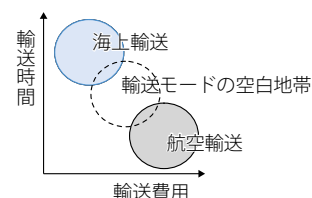
北海道における国内海上輸送は、多様な海上輸送体系が確立されており、荷役効率の向上、包装作業の軽減、製品損傷の軽減及び高速船の導入による海上輸送時間の短縮などからフェリーやRORO船*による海上輸送が増加しています。

北海道と東アジアの航路距離からも準国内輸送として、国内海上輸送と同じようなRORO船航路など新たな国際物流システムが成立する可能性があります。

(5)北海道とアジアを結ぶ国際物流の輸送体系

北海道から韓国(ソウル)

までの主な輸送経路として、国際海上コンテナ輸送（直行航路、国内フィーダー航路）、トラック輸送（関釜フェリー）、航空輸送があります。



しかし、北海道の特産品である農水産品の輸送については、国際海上コンテナ輸送では、輸送日数が1週間以上と長く、生鮮貨物の輸送に不向きであり、また、航空輸送では輸送費用が高く、このため、スケトウダラなど韓国で需要が高い生鮮貨物は、産地から下関までトラックによる長距離輸送を行い、関釜フェリーが利用されています。

北海道の国際航空貨物の取扱量の低迷が続いているが、その主な要因としては、北海道における航空機輸送に適した輸出入関連産業（半導体電子部品、化学光学機器、医薬品等）の集積が十分でなく安定的な輸送

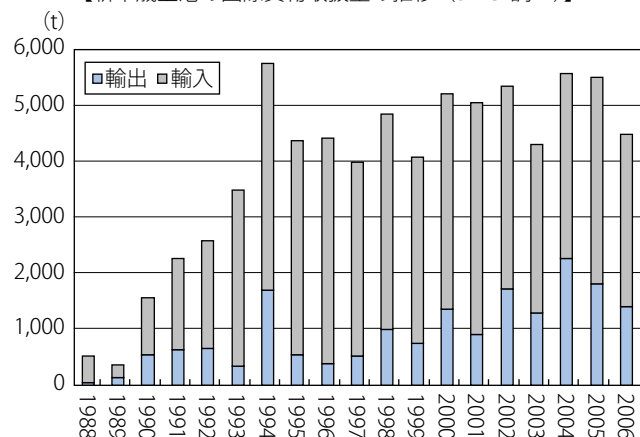
※ RORO船（Roll On Roll Off Ship）：船の中にトレーラーが自走して乗り込むことが可能な構造となっている船。

需要の確保が難しいこと、成田国際空港や関西国際空港など大都市経済圏での空港整備が進んでいること、国際貨物定期便の就航が実現していないこと、国際旅客定期便が東アジアとの路線がほとんどであり海外と

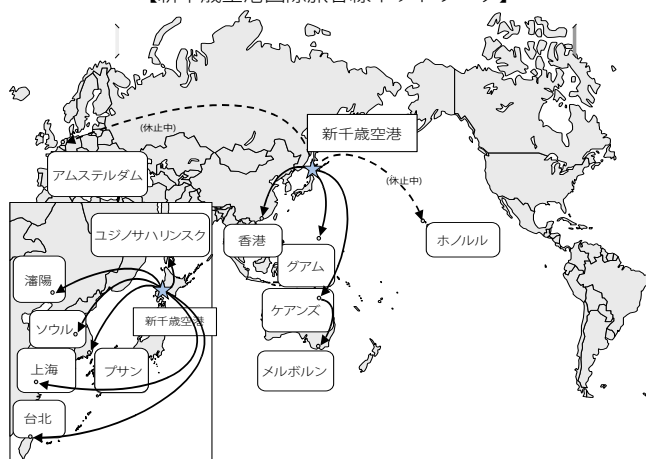
のネットワークが不十分であることなどがあげられます。

2 アクションプランの内容

【新千歳空港の国際貨物取扱量の推移（SIAC調査）】



【新千歳空港国際旅客線ネットワーク】



北海道の国際物流の現状と課題から、今後めざすべき姿・目標を

- ① 物流機能の高度化・効率化による道産品の輸出拡大
- ② 北海道からの輸出拡大を支える多様な輸送モードの構築

とし、この目標を達成する戦略シナリオとして、

- ① 道産品輸出拡大戦略
 - ・北海道ブランドの創出と発信
- ② 国際海上輸送戦略
 - ・北海道と東アジアを直結するダイレクト航路の開設
 - ・国際海上コンテナ輸送を補完する多様な輸送の体系の実現
- ③ 国際航空輸送戦略
 - ・新千歳空港の機能強化を図るとともに、港湾との連携による新たな物流戦略の展開

を掲げ、これらの戦略シナリオを実現する施策を戦略チームとして関係機関が一体となって組織的に取り組んでいく必要のある施策としてアクションプランを取りまとめたものです。

具体的なプランは、以下の表のとおりです。

(1)北海道産品の輸出拡大

アクション項目	対応すべき課題と検討内容	H18	19	20	期待される効果
①東アジアでの道産品のマーケティング	・東アジア諸国の急速な経済成長に伴い、高品質・安心・安全といった信頼性の高いわが国の農林水産品や食品等の輸出拡大の可能性が増大している。 ・このような情勢の中で、北海道からの輸出拡大に向けて相手国需要を把握するため、国際RORO船の運航による輸送コストや輸送時間の低減を展望した道産品マーケティング調査を行っていく。	○	○	○	・相手国での需要動向の把握 ・新規輸出商品の発掘
②農水産物の加工・冷凍保管技術の活用による季節波動解消	・今後の輸出貨物として期待される農水産品は季節波動が大きい。 ・通年型の安定的な輸出を行うため、農水産物の加工・冷凍保管技術の活用による季節波動解消に向けた調査検討を行っていく。		○	○	・安定的な輸出商品の確保

(2)北海道産品情報の発信強化

アクション項目	対応すべき課題と検討内容	H18	19	20	期待される効果
①相手国での物産展・商談会の実施	・相手国での販路を創出・拡大していくためには、物産展への出展やビジネスを具体的にしているバイヤー等に道産品を売り込む商談会を行っていく必要がある。 ・今後の国際RORO船の運航を想定した場合、これと連動した物産展・商談会の開催可能性を検討する。	○	○	○	・新規輸出商品の発掘 ・北海道からの輸出機会の増加
②北海道産品キャンペーンの実施	・北海道産品の輸出拡大を推進していくためには、相手国一般消費者にも広くアピールし、相手国需要の裾野を広げることが必要である。 ・そのため、北海道産品をアピールするキャンペーンを行っていく。 ・来道するアジア圏観光客に対するセールスプロモーションの社会実験（口コミ戦略）	○	○	○	・北海道産品の認知度の向上 ・新規輸出商品の発掘 ・効果的な北海道産品の市場拡大

③北海道産品に関する情報の提供	- 北海道産品の輸出拡大のためには恒常的に情報発信を行っていくことが必要である。 - その一方策として、ホームページの充実による情報発信について検討していく。	○	○	○	・恒常的な情報発信による北海道産品のアピール
④道内産品や相手国に関するデータベースの構築・活用	- 北海道産品の輸出を継続的に実施していくためには、相手国の情勢分析やニーズに対応した輸出戦略の検討、国内輸出者への情報提供が必要である。 - そのため、道内産品や相手国の情報の各種データベース化を構築・活用していく。	○	○	○	・道産品の輸出販売機会の拡大

(3)東アジアをはじめとした国内外輸送ネットワークの強化

アクション項目	対応すべき課題と検討内容	H18	19	20	期待される効果
①国際直行船開設に向けた社会実験の実施	- 荷主の求める迅速・正確・低廉な輸送に応えるため、海上コンテナ輸送と航空輸送を補う新たな輸送モードとしての国際直行船の開設が考えられ、その実現にあたっての課題を明らかにしておく必要がある。 - 国際直行船の試験運航（苫小牧―釜山）を実施し、輸送上の課題を明らかにする。	○			・事業化に向けての提案の具体化
②東アジアとのダイレクト航路の開設	- 北海道と東アジアを結ぶ輸送体系は、ダイレクト輸送が少なく、荷主にとって必ずしも効率的ではない状況である。 - 荷主の求める、輸送の迅速性・正確性・低廉性等への対応のため、東アジアとのダイレクト航路の開設に向けた検討・取組みを行っていく。		○	○	- 輸送時間の短縮、輸送コストの縮減 - ダイレクト輸送の増加による経済効果（企業収益・税収等の増加）
③港湾・空港・道路などの物流基盤の拠点整備	- 物流拠点と港湾、空港を結ぶルート上に国際標準コンテナ車が通行できない区間が存在し、迂回や積み替えによる輸送時間、コストが増加している。 - 効率的なネットワーク構築の検討を行う。		○	○	- 輸送時間の短縮、輸送コストの縮減 - 物流拠点の立地促進

(4)国際物流に係る管理運営、手続き作業の効率化

アクション項目	対応すべき課題と検討内容	H18	19	20	期待される効果
①GPSによるシャーシ監視追跡システムの構築	- フェリー・RORO船によるシャーシ輸送は、荷役効率に優れる一方で、シャーシあるいは内部の積荷の盗難などの被害が生ずることがあり、セキュリティ強化が求められる。 - そのため、GPS等の技術を活用したシャーシ監視追跡システムの構築を図り、セキュリティの向上や効率的なシャーシ搬出入管理を行っていく。		○	○	- シャーシ盗難防止等のセキュリティ効果 - シャーシ搬出入管理による人員配置の効率化
②輸送時の品質保持のためのコンテナ（シャーシ）内部モニタリング技術の試行	- 北海道からの農水産品などの生鮮品の輸出拡大に向けては、輸送時の鮮度保持等が課題となる。 - 輸送時における貨物の温度、湿度、衝撃等の状態をRFID（無線タグ）等で検証し、品質保持のための輸送サービスを検討する。		○	○	- 生鮮品、食品等の輸出拡大 - 輸送サービスとしての信頼性の向上

(5)ロジスティック機能の強化

アクション項目	対応すべき課題と検討内容	H18	19	20	期待される効果
①小口混載貨物の積み替えの円滑化	- 少量多頻度輸送などの物流形態の変化の中で、国際物流においても小口混載貨物の需要の高まりが予想され、これを迅速かつ円滑に行うためのシステムづくりが必要である。 - そのため小口混載貨物の円滑な輸送を行うための調査検討を行っていく。		○	○	- 輸出方法の選択肢の増加 - 新規輸出者の増加

(6)国際ゲートウェイ機能を目指した新千歳空港の活用

アクション項目	対応すべき課題と検討内容	H18	19	20	期待される効果
①国内貨物輸送機能の充実	- 国内航空貨物定期便の現状は、「新千歳～羽田間」で1日2便のみの運航状況となっている。 - そのため、新千歳空港と国内の他の空港間の航空貨物便の充実に取り組んでいく。		○	○	・新千歳空港への貨物集約のための航空路線網の形成
②国内貨物輸送ネットワークを生かした輸送体系の形成	- 経済成長が著しい東アジア地域との貨物輸送の強化を図るため、輸送対象地域（国）や貨物需要を的確に把握する必要がある。 - そのため、貨物需要に関する動向調査、隣接する港湾などと連携した輸送体系の形式や活用方策について調査・検討する。		○	○	・輸送品目に対応した輸送体系の確立
③国際旅客定期便を活用した貨物輸送	- 新千歳空港を利用した東アジア地域との旅客定期便の充実に伴い人的交流が進む中、物的交流が低迷している状況にある。 - そのため、国際旅客定期便の余裕のあるベリ一部分を活用した貨物輸送を行うことにより、人的交流を通じた経済交流の促進を図る。		○	○	・国際航空貨物取扱量の増加
④国際旅客チャーター便を活用した貨物輸送	- 国際旅客チャーター便の運航スケジュール等を的確に把握した上で、輸送貨物の確保を図る必要がある。 - そのため、航空会社、フォワーダー等の関係機関と十分協議を行い、計画的なチャーター便の活用を検討する。		○	○	・国際航空貨物取扱量の増加

（本報告は、北海道物流戦略チーム事務局を構成する北海道開発局港湾空港部港湾計画課の作成による）