

東北における戦略的国際物流体系の構築に向けて

平成 19 年 3 月



社団法人 東北経済連合会

はじめに

新潟を含む東北7県の経済を活性化させ、更なる成長を目指すためには、物流効率化が重要な分野である。物流効率化を推進するために、東北経済連合会は平成13年3月、「東北における戦略的な国際物流体系の構築に向けて」と題する報告書を発表し、戦略的国際物流体系を構築していく上で重要な課題について以下の7つの提言を行った。

1. 広域連携によるポートPR・ポートセールスの強化
2. 東北の物流ウェブサイトの構築
3. 集荷力向上のための戦略展開
4. インランド・デポの設置支援
5. C I Q体制の充実・強化
6. 物流施設再配置への支援
7. 物流情報化の普及促進

平成18年度は、より現状に即したかたちで物流効率化の推進を図るため、新たに「戦略的国際物流検討委員会」を設置し、平成13年報告書から5年を経た提言の現状を確認するとともに、荷主企業を中心にした企業ヒアリングを再度実施し、企業の立場に立った視点に重点を置きながら、東北の港湾・空港を活用した戦略的国際物流体系の構築について検討を行ってきた。

前回提言時に比べ、東北の港湾等の利用状況を示す統計上の数値は上昇しており、物流効率化のメリットを享受している企業数も増加傾向にあるものと推測される中、今般実施した企業ヒアリングにおいては、東北の港湾・空港の利活用に関わる課題点を指摘する意見も少なくなかった。

今回の提言では、こうした課題の背景には、前回と同様に依然として、荷主企業等の理解不足や誤解もあり得ることや、取扱い貨物量が少ないという根本の問題も潜んでいるとの認識から、基本的には前回提言の戦略を継承しながら、課題克服に向け、より戦略の重点化にウェイトを置き、以下の提言を行っている。

1. 広域連携によるポートセールスの強化
東北7県の港湾・空港を活用した物流コンサルティング的なポートセールスの実施
2. 集荷力向上のための戦略展開
混載輸出プロジェクトの支援・実施
3. 航路拡充やコストダウンのための戦略展開
物流に関する意見交換会の開催・実施
検疫業務の民営化や外部委託化
4. 将来に向けた港湾機能の強化
こうした提言が国および東北の自治体や企業の方々に具体的に取り上げられ、東北の

国際物流がより効率化され、経済発展につながることを望むものである。

最後に、今回も多くの企業の方にヒアリング調査にご協力を頂いており、ここで深く感謝申し上げたい。また、熱心にご審議をいただいた戦略的国際物流検討委員会の委員の皆様、本委員会の下で報告書取りまとめにあられた徳永幸之座長を始めとする東北国際物流研究会の委員の皆様、及び本調査に対してご支援をいただいた東北電力株式会社に併せて感謝申し上げます。

平成19年3月

社団法人 東北経済連合会

交通運輸委員会 委員長 奥田 和男

戦略的国際物流検討委員会 委員長

東北大学大学院情報科学研究科教授 稲村 肇

東北における戦略的国際物流体系の構築に向けて

目次

はじめに

第1章 東北の国際港湾・空港利用の現状

1. 1 東北における国際港湾の現状

- (1) 国際コンテナ港の現況および国際定期コンテナ航路・運航数……………1
- (2) 外貿コンテナ取扱量……………3
- (3) 輸出入コンテナ貨物の生産消費地別利用港湾内訳……………5
- (4) 全国のコンテナ貨物の輸出入に占める東北港湾の割合……………7

1. 2 内航フィーダー航路の現状

- (1) 内航フィーダー航路・運航数……………7
- (2) 内航フィーダー船コンテナ取扱量……………8

1. 3 海上コンテナ鉄道輸送の現状

- (1) 国際規格コンテナ取扱貨物駅……………9
- (2) 国際海上コンテナ鉄道輸送路線……………10

1. 4 東北における国際空港の現状

- (1) 国際空港の整備状況および国際定期航空路線……………11
- (2) 国際航空貨物の現状……………12

1. 5 東北における外国貿易の概況

- (1) 輸出入額……………13

第2章 平成13年報告書における諸課題および提言項目の現状

2. 1 平成13年報告書における「東北の港湾・空港利用促進に向けての課題」の現状

- (1) 輸送時間、輸送コストの課題……………15
- (2) 集荷サービス向上に向けた課題……………17
- (3) 今後予想される課題……………18

2. 2 平成13年報告書における「東北経済界としての提言と取組み」の現状

(1) 広域連携によるポートPR・ポートセールスの強化	20
(2) 東北の物流ウェブサイトの構築	21
(3) 集荷力向上のための戦略展開	21
(4) インランド・デポの設置支援	22
(5) CIQ体制の充実・強化	22
(6) 物流施設再配置への支援	23
(7) 物流情報化の普及促進	24

第3章 企業ヒアリングからの課題について

3. 1 企業ヒアリングの実施	25
3. 2 企業ヒアリング結果から見た平成13年報告書における諸課題の現状	
(1) 輸送時間、輸送コストの課題	26
(2) 集荷サービス向上に向けた課題	28
(3) 今後予想される課題	31

第4章 東北における戦略的な国際物流体系構築に向けて

4. 1 東北の港湾・空港国際化の意義	33
4. 2 東北における国際物流体系構築戦略の再検討	
(1) ポートセールス戦略	33
(2) 航路に関する戦略	34
(3) コストダウンのための戦略	37
(4) 集荷力向上のための戦略	38
(5) 東北全体としての港湾に関する戦略	38

第5章 東北における戦略的国際物流体系の構築に向けた提言

5. 1 提言	
提言1：広域連携によるポートセールスの強化	40
提言2：集荷力向上のための戦略展開	40
提言3：航路拡充やコストダウンのための戦略展開	41
提言4：将来に向けた港湾機能の強化	41
5. 2 提言実現に向けた東北経済界の取組み	42

—参考資料—

委員会構成	参 1
-------	-----

第1章 東北の国際港湾・空港の利用状況

1. 1 東北における国際港湾の現状

(1) 国際コンテナ港の現況および国際定期コンテナ航路・運航数

平成18年11月現在、東北で国際コンテナ定期航路が就航している港湾は、太平洋側が八戸港、仙台塩釜港および小名浜港の3港、日本海側では秋田港、酒田港、新潟港および直江津港の4港であり、7港合計で30航路が就航している。

太平洋側の航路の特徴を挙げると、韓国・中国航路や東南アジア航路に加えて北米航路が就航している。また、東北では唯一国際コンテナ定期航路が就航していない岩手県でも、平成18年に大船渡港野々田地区に国際コンテナターミナルが完工するなど、韓国航路の開設に向けて準備が着々と進められている。

一方、日本海側は韓国・中国航路が充実している。平成19年4月には秋田ーウラジオストク（ロシア）間をROR船が、6月以降には新潟ートロイツァ（ロシア）ー東草（韓国）間を結ぶフェリーが就航の予定となっている。ただし、平成18年3月に就航した新潟港と上海港を結ぶシャトル便は、十分なコンテナ貨物が確保できず、1ヵ月で休止を余儀なくされている。PRや集荷において、県境を越えた協力態勢が構築され、より多くの集荷があれば存続していた可能性が高いと考えられる。

図表1-1 東北の国際コンテナ港の現況

港湾名	港湾区域面積 (ha)	臨港地区 (ha)	公共埠頭 (バース数)	コンテナ対応埠頭	最大水深 (m)	ガントリー クレーン数
八戸港	3,136	625	27	1	-14.0	2
仙台塩釜港 仙台港区	2,598	672	43	2	-14.0	3
小名浜港	1,837	185	38	2	-14.0	2
秋田港	2,770	661	17	3	-13.0	1
酒田港	1,645	613	17	1	-13.0	1
新潟港	8,560	78	47	3	-14.0	3
直江津港	1,042	78	15	1	-7.5	1

注：バース数は水深7.5m以上の公共岸壁を掲載。

また、新潟港の最大水深は現在、暫定で-12mとなっている。

出所：各県、国土交通省東北地方整備局および同北陸地方整備局等のHPによる。

図表 1-2 東北の国際コンテナ航路・運航数

港	航路名	船 社	開設年月	便 数	寄 港 地	積載能力 (T E U)	
八戸港	東南アジア航路	パシフィック・インターナショナルラインズ (P I L : シンガポール)	平成6年8月 (平成17年5月から釜山に寄港)	週 1	シンガポール～香港～高雄～基隆～新潟～苫小牧～八戸～仙台～釜山～光陽～基隆～高雄～香港～シンガポール	1,088	●
	中国・韓国航路	南星海運 (株) (韓国)	平成10年8月 (平成17年5月から月曜便が大連に寄港)	週 2 (月・水)	釜山～新潟～苫小牧～八戸～函館～釜山～光陽～大連～青島～釜山	710	◎
	北米航路	ウエストウッド・ SHIPPING・ライ ンズ (W S L : 米国)	平成10年10月	月 1	釜山～苫小牧～八戸～仙台～小名浜～常陸那珂～釜山～蔚山～上海～釜山	706	◇
					シアトル～バンクーバー～シアトル～苫小牧～八戸～釜山～大阪～名古屋～清水～東京～シアトル	2,029	
仙台塩釜港 仙台港区	東南アジア航路	パシフィック・インターナショナルラインズ (P I L : シンガポール)	平成7年7月	週 1	シンガポール～香港～高雄～基隆～新潟～苫小牧～八戸～仙台～釜山～光陽～基隆～高雄～香港～シンガポール	1,088	●
	北米西岸・中国航路	日本郵船 (株) (日本)、ハパグロイド (Hapag-Lloyd : ドイツ)、オリエント・オーガニゼーション・コンテナライン (O O C L : 香港)	平成9年4月	週 1	上海～神戸～名古屋～東京～仙台～ロサンゼルス～オークランド～神戸～上海	2,900	
	中国・韓国航路	南星海運 (株) (韓国)	平成12年5月 (平成14年1月より中国へ延伸)	週 1	釜山～蔚山～上海～釜山～苫小牧～八戸～仙台～小名浜～常陸那珂～釜山	706	◇
		ペガサスコンテナサービス (韓国)	平成12年5月	週 1	釜山～清水～仙台～小名浜～常陸那珂～釜山～蔚山～馬山～光陽～寧波～上海～釜山	962	★
	韓国航路	興亜海運 (株) (韓国)	平成13年2月	週 1	釜山～清水～仙台～小名浜～釜山	677	■
小名浜港	韓国・中国航路	南星海運 (株) (韓国)	平成12年5月 (平成14年1月から中国へ延伸)	週 2 (木・土)	釜山～蔚山～上海～釜山～苫小牧～八戸～仙台～小名浜～常陸那珂～釜山 釜山～蔚山～馬山～光陽～寧波～上海～釜山～清水～仙台～小名浜～常陸那珂～釜山	706 962	◇ ★
	韓国航路	興亜海運 (株) (韓国)	平成13年2月	週 1	釜山～清水～仙台～小名浜～釜山	677	■
秋田港	韓国航路	興亜海運 (株) (韓国)	平成7年11月	週 1	釜山～金沢～富山～新潟～秋田～釜山	639	▼
	韓国航路	東京船舶 (株) (日本)	平成17年6月	週 1	釜山～秋田～苫小牧～釜山	653	
		南星海運 (株) (韓国)	平成15年5月	隔週 1	釜山～富山～秋田～苫小牧～釜山	316	
	韓国航路	高麗海運 (株) (韓国)	平成17年6月	週 1	釜山～秋田～釧路～釜山	342	
	韓国航路	高麗海運 (株) (韓国)	平成16年4月	週 1	釜山～秋田～苫小牧 (石狩新港)～釜山	420	
ロシア (ボシュエツト) 航路	延邊現通海運集団有限公司 (中国)	平成11年8月	不定期	ボシュエツト～秋田～ボシュエツト			
酒田港	韓国航路	高麗海運 (株) (韓国)	平成7年5月	週 2 (火・土)	釜山～金沢～富山～新潟～酒田～釜山	689	□
					釜山～酒田～(富山)～直江津～金沢～境港～釜山	334	▲
新潟港	韓国航路	興亜海運 (株) (韓国)	平成6年7月 (平成14年12月改編)	週 1	釜山～金沢～富山～新潟～秋田～釜山	639	▼
	韓国航路	S T X パンオーシャン (韓国)	平成9年2月	週 1	釜山～直江津～新潟～富山～釜山	316	◆
	韓国航路	高麗海運 (株) (韓国)	平成3年9月 (平成14年12月改編)	週 1	釜山～金沢～富山～新潟～酒田～釜山	689	□
	韓国航路	東暎海運 (株) (韓国)	平成16年1月	週 1	釜山～新潟～苫小牧～釜山	430	
	韓国航路	東京船舶 (株) (日本)	平成16年8月 (平成18年8月開設)	週 1	釜山～新潟～苫小牧～釜山～富山～新潟～釜山	672	
	中国・韓国航路	南星海運 (株) (韓国)	平成13年5月 (平成17年5月改編)	週 1	釜山～光陽～大連～青島～釜山～新潟～苫小牧～八戸～函館～釜山	710	◎
	東南アジア航路	パシフィック・インターナショナルラインズ (P I L : シンガポール)	平成3年1月 (平成17年5月改編)	週 1	シンガポール～香港～高雄～基隆～新潟～苫小牧～八戸～仙台～釜山～光陽～基隆～高雄～香港～シンガポール	1,088	●
	中国航路	神原汽船 (株) (日本)	平成7年5月	週 1	新潟～富山～小樽～大連～青島～上海～境港～新潟	662	
	中国航路	神原汽船 (株) (日本)	平成15年5月 (平成18年9月改編)	週 1	新潟～富山～金沢～大連～青島～上海～新潟	566	
	北東アジア航路	東龍海運 (株) (韓国)	平成11年8月	月 1	羅津～釜山～新潟～羅津 (休止中)	100	
直江津港	トランス・シベリア・コンテナ航路 (T S C S)		昭和55年12月	月 1	新潟～(途中寄港地不定)～ポストーチヌイ (休止中)	423	
	韓国航路	高麗海運 (株) (韓国)	平成7年10月 (平成18年6月改編)	週 1	釜山～酒田～(富山)～直江津～金沢～境港～釜山	334	▲
	韓国航路	S T X パンオーシャン (韓国)	平成11年12月	週 1	釜山～直江津～新潟～富山～釜山	316	◆
	中国航路	安通海運国際有限公司 (中国)	平成7年6月 (平成18年3月船社変更)	週 1	直江津～大連～青島～敦賀～金沢～直江津	170、170	

出典：各県HP等

注：同一船社・航路については、表の右端欄に記号を付した。

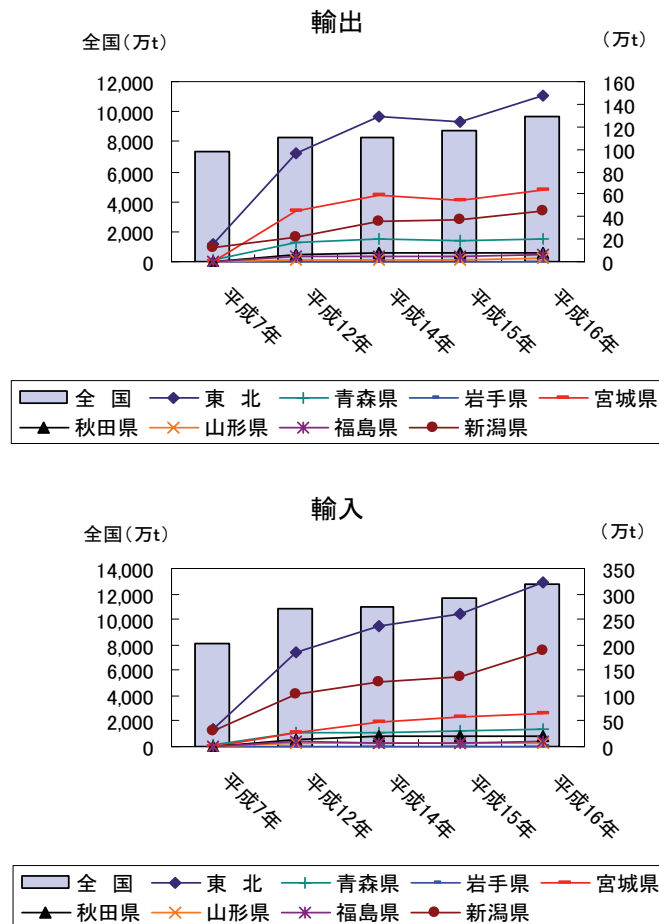
(2) 外貿コンテナ取扱量

東北の外貿コンテナ取扱量は、輸出は平成13年以降横ばいで推移してきたが、近年再び増加の傾向を示している。一方、輸入は平成13年以降も増加傾向を続けており、近年その伸び率が増加している。

県別（tベース）で見ると、宮城県は輸出入がほぼ均衡しているのに対し、秋田県や新潟県は輸入超過（輸入が輸出のおよそ3～4倍）で、インバランス（片荷輸送）の問題は解消されていないことがわかる。

次に、港湾別で見ると、輸出入併せた総取扱量（TEUベース、実入り+空）は、太平洋側、日本海側それぞれの拠点である仙台塩釜港や新潟港に加え、秋田港の伸びが平成11年以降顕著である。ただし、実入りのみの取扱量（TEUベース）で見ると、県別（tベース）でみた場合と同様、仙台塩釜港で輸出入がほぼ均衡しているのに対し、秋田港や新潟港は輸入超過（いずれも輸入が輸出の3.5倍）となっている。

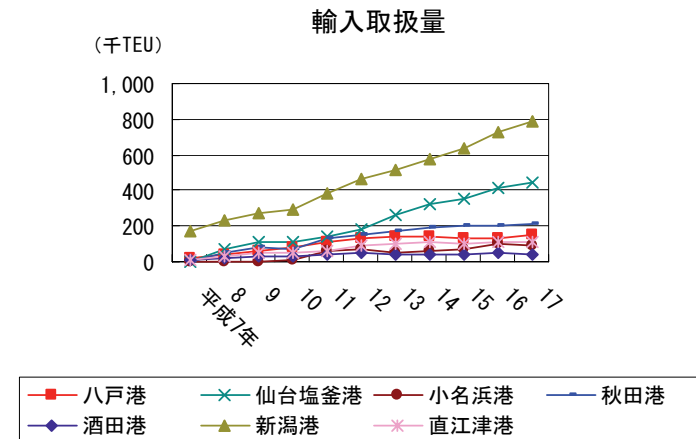
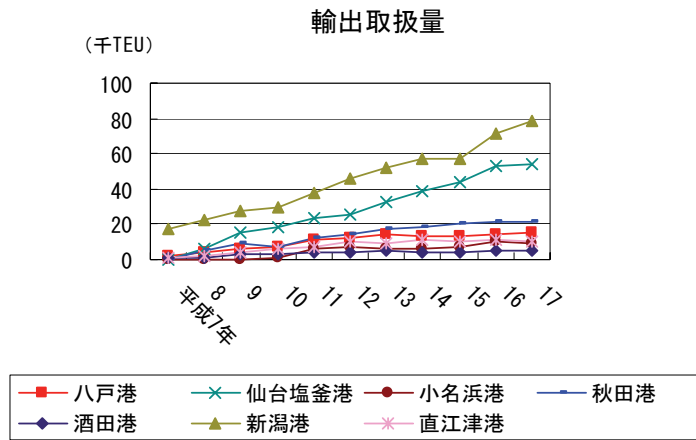
図表1-3 コンテナ取扱量（県別、実入り+空）



注) コンテナ取扱量にはトランシップ（内航フィーダー）を含む。

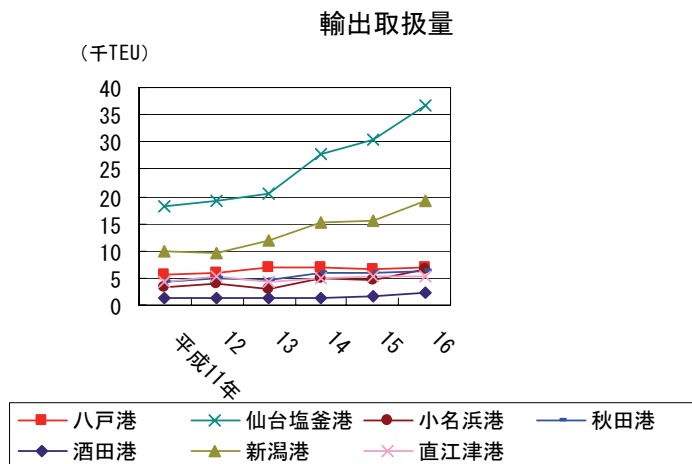
出典：国土交通省・(社)日本港湾協会「港湾統計年報」、東北運輸局「東北の物流」及び新潟県資料等

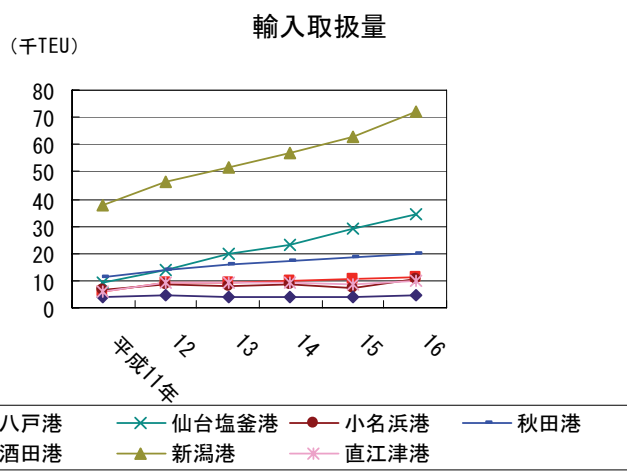
図表 1-4 コンテナ取扱量（港湾別、実入り+空）



資料：国土交通省東北地方整備局空港港湾部HPおよび新潟県港湾課資料

図表 1-5 コンテナ取扱量（港湾別、実入りのみ合計）





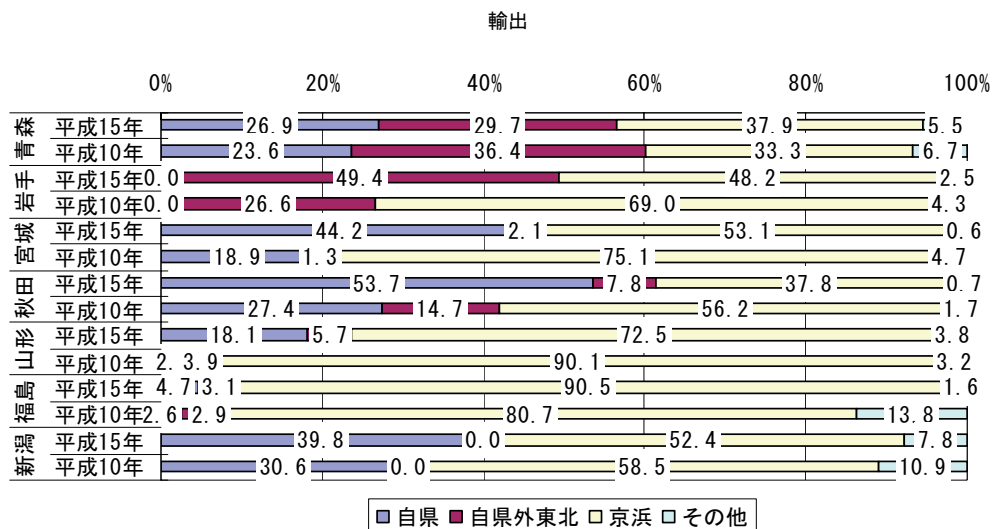
資料：各県HP等

(3) 輸出入コンテナ貨物の生産消費地別利用港湾内訳

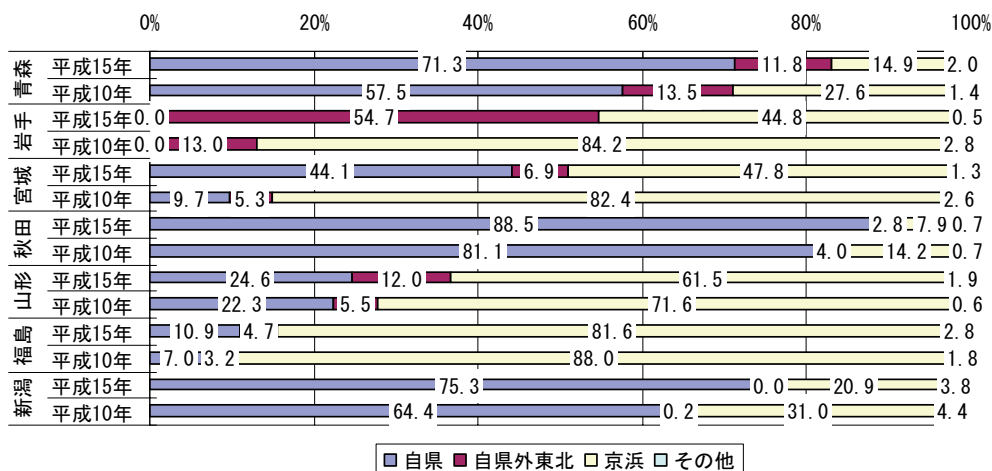
「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(国土交通省港湾局)による輸出入コンテナ貨物の生産消費地別利用港湾内訳は、平成15年調査で見ると、平成10年調査に比して、京浜港への依存度は低下し、自県および東北域内港湾の利用率は高まっている。とりわけ、秋田港の伸びが著しく、輸出が約27%から約54%、輸入は約81%から約89%と伸びており、輸出入計では約55%から約78%と大幅な伸びを示している。この秋田港の利用率の高まりが東北全体を底上げし、東北域内港湾の利用率は、輸出が約21%から約32%、輸入は約38%から約58%と伸びており、輸出入計では約29%から約46%に伸びている。

ただし、平成15年調査における自県港湾利用率の全国平均は約88%であり、全国水準に比べると東北は依然として低い。

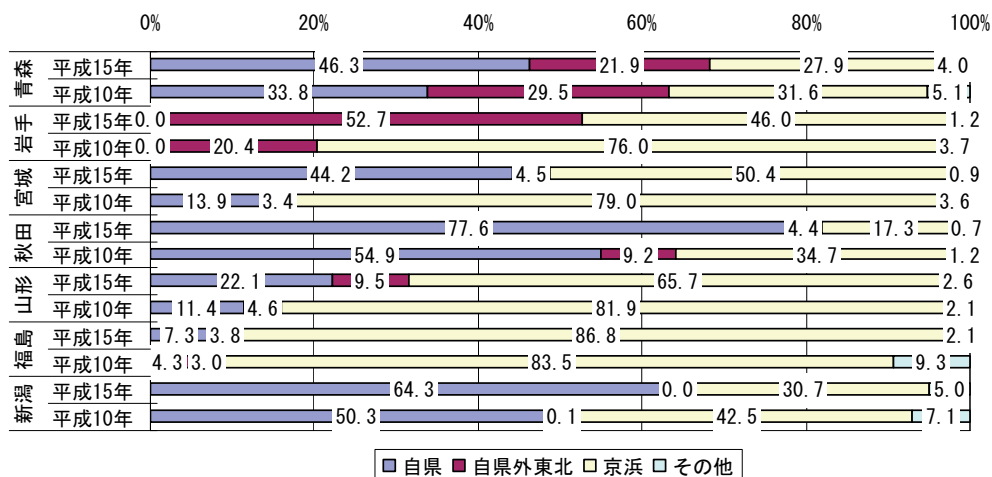
図表1-6 輸出入コンテナ貨物の生産消費地別利用港湾内訳



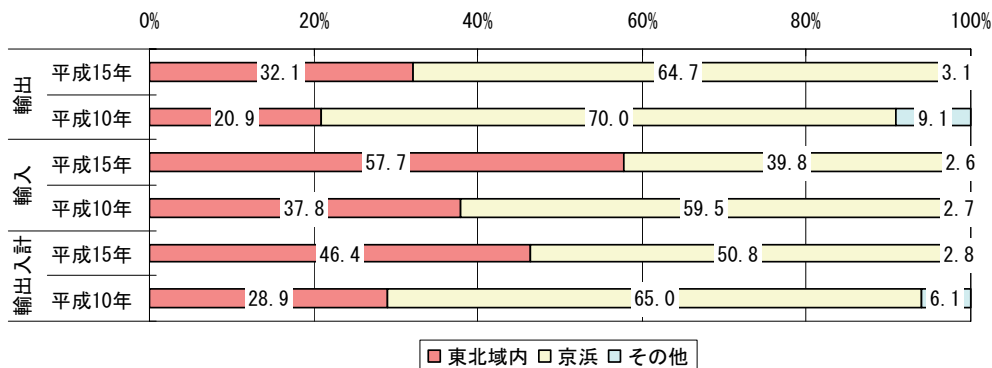
輸入



輸出入計



東北計



出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

(4) 全国のコンテナ貨物の輸出入に占める東北港湾の割合（金額ベース）

「輸出入貨物に係る物流動向調査」（輸出入貨物物流動向研究会）から、各港湾のコンテナ貨物の取扱について、全国に占める割合（金額ベース）をみると、平成11年9月調査では、東京港および横浜港で輸出が約43%、輸入は約44%であるのに対し、地方港は総じて低い割合となっている中、東北の港湾（新潟を除く）は北海道の港湾を含む合計で輸出入のいずれも約1%程度と最も低い割合となっている。また、平成15年9月調査でも、東北の港湾（新潟を除く）は北海道の港湾を含む合計で輸出入のいずれも約1%程度と最も低い割合となっており、状況は変わっていない。

図表1-7 港湾コンテナ貨物取扱の対全国比（金額ベース、ブロック別）

輸出		単位：%						
	北海道・東北	関東	うち京浜	中部	近畿	中国・四国	九州・沖縄	
平成11年9月	1.1	43.7	43.3	23.1	27.3	1.6	3.2	
平成15年9月	1.0	40.6	40.2	25.1	26.7	2.6	4.0	

輸入		単位：%						
	北海道・東北	関東	うち京浜	中部	近畿	中国・四国	九州・沖縄	
平成11年9月	0.9	45.2	43.6	14.3	31.1	2.9	5.6	
平成15年9月	1.2	45.6	45.4	15.3	29.6	3.3	4.9	

出典：「輸出入貨物に係る物流動向調査」

注：原データにもとづき、北海道・東北（新潟を除く）を合わせた数値を記載。

1.2 内航フィーダー航路の現状

(1) 内航フィーダー航路・運航数

東北の内航フィーダー航路は、平成10年以降、主に仙台塩釜港をはじめとする太平洋側港湾と京浜港を結ぶ航路が順次開設されており、最近では、釜石港に東京・横浜航路（平成16年10月開設）、仙台塩釜港に京浜航路（苫小牧港経由－平成18年2月開設および直行便－平成18年3月開設）、八戸港に東京航路（関東運輸局の社会実験を兼ねる－平成18年3月開設）が、新たに就航している。

*内航フィーダー航路とは国内港間の端末的な輸送航路。

図表1-8 内航フィーダー航路・運航数

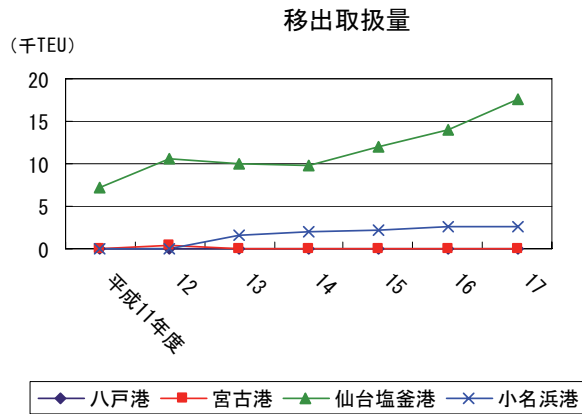
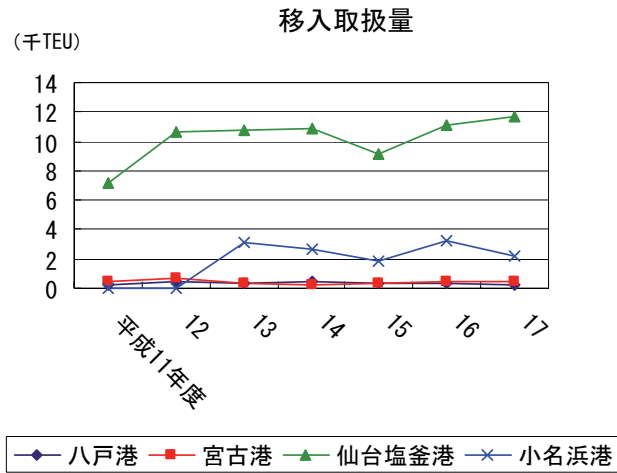
平成18年10月現在					
港	航路	船社	開設年月	便数	寄港地
八戸港	八戸～横浜	YCL（横浜コンテナライン）	平成11年9月	週1	横浜～仙台～宮古～八戸～室蘭～苫小牧
	八戸～東京	井本商運（株）	平成18年3月	週1	東京～仙台～八戸～東京
宮古港	宮古～横浜	YCL（横浜コンテナライン）	平成10年6月	週1	横浜～仙台～宮古～八戸～室蘭～苫小牧
釜石港	釜石～東京・横浜	近海郵船物流（株）	平成16年10月	隔週	釜石～仙台～東京／横浜
仙台塩釜港	仙台～東京（大井） ／横浜（大黒）	近海郵船物流（株）	平成2年6月（東京） 平成10年7月（横浜）	週2	釜石～仙台～東京／横浜
	仙台～苫小牧～仙台～京浜	近海郵船物流（株）	平成18年2月	週2	京浜～仙台～苫小牧～仙台～京浜
	仙台～横浜（本牧）	YCL（横浜コンテナライン）	平成10年6月	週1	横浜～仙台～宮古～八戸～室蘭～苫小牧
	仙台～東京（青海） ／横浜（南本牧）	井本商運（株）	平成11年11月	週2	仙台～東京／横浜
	仙台～京浜	井本商運（株）	平成18年3月	週1	京浜～小名浜～仙台～八戸～京浜
	仙台～東京（大井） ～清水～東京	鈴与海運（株）	平成14年12月	週1	仙台～東京～清水～東京
小名浜港	小名浜～東京・横浜	井本商運（株）	平成12年9月	週2	小名浜～仙台～東京・横浜～仙台～小名浜～東京・横浜～小名浜

出典：国土交通省東北運輸局「東北の物流平成18年版」

(2) 内航フィーダー船コンテナ取扱量

内航フィーダー船のコンテナ総取扱量（移出入計）の推移をみると、数量が少ないため下記のグラフでは明確ではないが、八戸港や宮古港では増減の波があるのに対し、仙台塩釜港や小名浜港はおおむね増加基調にある。

図表 1-9 内航フィーダー船コンテナ取扱量



出典：国土交通省東北運輸局「東北の物流平成17年版」

1. 3 海上コンテナ鉄道輸送の現状

(1) 国際規格コンテナ取扱貨物駅

現在、海上輸送に対応した 20 フィートの ISO（国際規格）コンテナの取扱が可能な鉄道貨物駅は全国に 38 駅あり、東北には八戸貨物（八戸市）、宮城野、仙台港（仙台市）、秋田貨物（秋田市）、郡山貨物ターミナル（郡山市）、小名浜（いわき市）、新潟貨物ターミナル（新潟市）、黒井（上越市）の 8 駅がある。

また、40 フィート ISO 規格コンテナまで対応可能な駅は全国に 14 駅あり、東北では仙台港、小名浜、黒井（直江津港）の 3 駅が対応している。

しかし、仙台港駅や小名浜駅は港にあってもヤードの反対側に位置している。また、秋田港駅では ISO 規格コンテナを扱っていないため、秋田港で取り扱うコンテナを鉄道輸送する場合には、秋田貨物駅との間で陸送が必要となる。

このように ISO 規格コンテナ取扱貨物駅でも、海上輸送と鉄道輸送の接続の観点からみると、現状では使い勝手が良いとはいえない。

図表 1-10 国際規格コンテナ取扱貨物駅

駅名	20ft ISO規格コンテナ	40ft ISO規格コンテナ	駅名	20ft ISO規格コンテナ	40ft ISO規格コンテナ
帯広	●		東京貨物ターミナル	●	●
新富士	○		川崎貨物	●	
札幌貨物ターミナル	●		横浜本牧	●	●
苫小牧	●		名古屋貨物ターミナル	●	●
八戸貨物	●		金沢貨物ターミナル	○	
宮城野	○		四日市	●	●
仙台港	●	●	梅小路	●	
秋田貨物	○		大阪貨物ターミナル	●	
郡山貨物ターミナル	●		梅田	●	
小名浜	●	●	安治川口	●	
倉賀野	●	●	神戸貨物ターミナル	●	●
黒井	●	●	姫路貨物	●	
新潟貨物ターミナル	●		東水島	●	
神栖	●		広島貨物ターミナル	○	
宇都宮貨物ターミナル	●	●	大竹	●	●
越ヶ谷貨物ターミナル	○		新南陽	●	
新座貨物ターミナル	●	●	北九州貨物ターミナル	●	●
京葉久保田	●		福岡貨物ターミナル	●	●
隅田川	●		熊本	●	

注：20ft ISO規格コンテナ欄の○は総重量20 tまで、●は総重量24 tまで。
 出典：JR貨物ホームページ

(2) 国際海上コンテナ鉄道輸送路線

コンテナ輸送効率化検討委員会・鉄道輸送 WG（国土交通省、東京都、川崎市および横浜市）による平成 16 年度報告資料（「国際海上コンテナ内陸鉄道輸送の拡大に向けた調査・検討」）をもとに、東北の鉄道貨物駅を発着する海上コンテナの鉄道輸送の現状についてみてみる。

同報告資料では、横浜本牧⇄新潟貨物ターミナル、東京貨物ターミナル⇄黒井、横浜本牧⇄仙台港の 3 路線について調査しており、取扱コンテナの種類は横浜本牧⇄仙台港が 20 フィートと 40 フィートの両方、他の 2 路線は 20 フィートのみとなっている。

取り扱っている主な貨物は、横浜本牧⇄新潟貨物ターミナルの路線は化成品、東京貨物ターミナル⇄黒井の路線は化学薬品、横浜本牧⇄仙台港の路線は雑貨である。

また、平成 13 年度～15 年度の輸送実績をみると、3 路線往復の取扱量（実入り輸送計）は増加傾向を示しており、横浜本牧⇄仙台港の路線が取扱量の 9 割強を占めている。

これらの事例は、主に東北のコンテナを京浜の港湾まで鉄道輸送して輸出するケースであり、仙台港などの貨物駅は、現状では東北の港湾を流通拠点とするための鉄道駅という位置づけにはなっていないことが窺われる。

図表 1-11 東北発着の主な国際海上コンテナ鉄道輸送路線、輸送実績

路線	本数/日	距離 (km)	発駅	途中の積替駅 及び取扱駅	着駅
横浜本牧～新潟貨物(夕)	1	395	横浜本牧	東京貨物(夕)	新潟貨物(夕)
東京貨物(夕)～黒井	1	350	東京貨物(夕)		黒井
横浜本牧～仙台港	1	444	横浜本牧	郡山貨物(夕)	仙台港

注：黒井駅は上越市

出典：コンテナ輸送効率化検討委員会・鉄道輸送WG（国土交通省・東京都・川崎市・横浜市）
平成16年度報告資料「国際海上コンテナ内陸鉄道輸送の拡大に向けた調査・検討」

輸送実績

発 駅	着 駅	コンテナ 種類	品 名	輸送実績 (TEU)			備 考
				H13	H14	H15	
横浜本牧	新潟貨物(夕)	20ftタンク	返空	0	0	4	H15.11開始 (H16年度～H17.1まで)65TEU
新潟貨物(夕)	横浜本牧	20ftタンク	化成品	0	0	55	H15.11開始 (H16年度～H17.1まで)73TEU
東京貨物(夕)	黒井	20ft	返空	465	321	369	
黒井	東京貨物(夕)	20ft	化学薬品	422	292	373	
横浜本牧	仙台港	20ft・40ft	雑貨	3,374	4,295	4,647	
仙台港	横浜本牧	20ft・40ft	雑貨	3,747	4,773	5,394	
実入り輸送計				8,008	9,681	10,842	

出典：前掲資料

1. 4 東北における国際空港の現状

(1) 国際空港の整備状況および国際定期航空路線

平成 18 年 11 月現在、国際定期航空路線が就航している東北の空港は、仙台空港など 5 空港で、岩手県と山形県を除く 5 県の空港で、国際定期航空路線 19 路線が就航している。

個別にみると、旅客便は平成 13 年に秋田空港でソウル便が就航し、国際空港の仲間入りをした一方、仙台空港のシンガポール便、仙台・新潟両空港のホノルル便が休止となっている。

一方、貨物専用便は、平成 11 年 5 月から仙台空港にソウル便が就航したものの、平成 18 年 8 月以降（夏季スケジュール）休止となり、新潟空港のハバロフスク便も休止状態にある。

図表 1 - 1 2 東北国際空港の整備状況

平成18年4月現在

空港名	総面積 (㎡)	滑走路 (m)	供用開始日	運用時間
仙台空港	2,451,861	①1,200 × 45 ②3,000 × 45	昭和46年12月 平成10年3月	14時間 7:30～21:30
新潟空港	1,974,280	①1,314 × 45 ②2,500 × 45	昭和38年10月 平成8年3月	13時間 7:30～20:30
青森空港	2,299,085	3,000×60	平成17年4月	14時間 7:30～21:30
福島空港	1,807,306	2,500×60	平成10年12月	11時間30分 8:30～20:00
秋田空港	1,588,900	2,500×60	昭和56年6月	14時間30分 7:00～21:30

資料：各県HP等

図表 1-13 東北の国際定期航空路線

平成18年11月現在

空 港	路 線	航空会社名	便 数	開設年月
仙台空港 (注1)	ソウル便	アジアナ航空	7便/週	平成2年4月
	ソウル便(貨物)	アジアナ航空	1便/週	平成11年5月
	グアム便	コンチネンタル航空	4便/週	平成2年7月
	大連・北京便	中国国際航空	3便/週	平成6年9月
	上海・北京便	中国国際航空	3便/週	平成10年
	長春便	中国南方航空 (旧中国北方航空)	2便/週	平成15年2月
	台北便	エバー航空	2便/週	平成16年9月
新潟空港 (注2)	ハバロフスク便	ダリアピア航空	2便/週	昭和48年6月
	ソウル便	大韓航空	7便/週	昭和54年12月
	イルクーツク便	アエロフロート	1便/週	平成3年6月
	ウラジオストク便	ウラジオストク航空	2～3便/週	平成5年4月
	上海・西安便	中国東方航空	2便/週	平成10年3月
	ハルビン便	中国南方航空 (旧中国北方航空)	4便/週	平成10年6月
	グアム便	コンチネンタル航空	1～2便/週	平成10年7月
青森空港 (注3)	ソウル便	大韓航空	4便/週	平成7年4月
	ハバロフスク便	ダリアピア航空	2便/週	平成7年4月
福島空港	ソウル便	アジアナ航空	3便/週	平成11年6月
	上海便	中国東方航空	2便/週	平成11年6月
秋田空港	ソウル便	大韓航空	3便/週	平成13年10月

資料：各県HP、「JR時刻表2006年11月号」および関係機関への聞き取り

(注1) 釜山便：平成9年休止

シンガポール便：平成10年休止

香港便：平成15年休止

ホノルル便：平成15年休止

ソウル貨物便は平成18年8月25日以降、夏季スケジュールで休止中

(注2) ハバロフスク貨物便：休止中

イルクーツク便：夏季運航

上海・西安便：上海-西安間は休止中

ホノルル便：平成14年休止

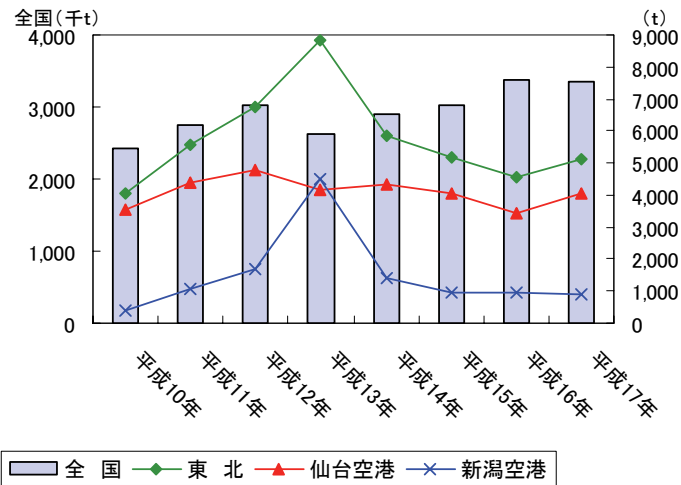
(注3) ハバロフスク便：夏季運航

(2) 国際航空貨物の現状

次に、東北の国際航空貨物取扱量（郵便除く積・卸計）について、平成10年から17年の動きをみると、平成10年から13年にかけては増加傾向を示し、平成13年には8,826 tに達したものの、翌14年は5,872 tと減少に転じ、以後は5,000 t前後で推移している。

東北の中で比較的取扱量の多い仙台空港と新潟空港についてみると、仙台空港は変動がみられるものの、おおむね3,000～4,000 t台で推移している。一方、新潟空港はピークの平成13年に取扱量が4,516 t（うち9割は卸）に達したものの、翌14年は1,408 tと大幅に減少し、15年以降は900 t台で推移している。これは、アエロフロート社のハバロフスク貨物専用便が休止したことによるもので、東北の数値にも影響している。

図表 1 - 1 4 東北の国際航空貨物取扱量（郵便除く積・卸計）



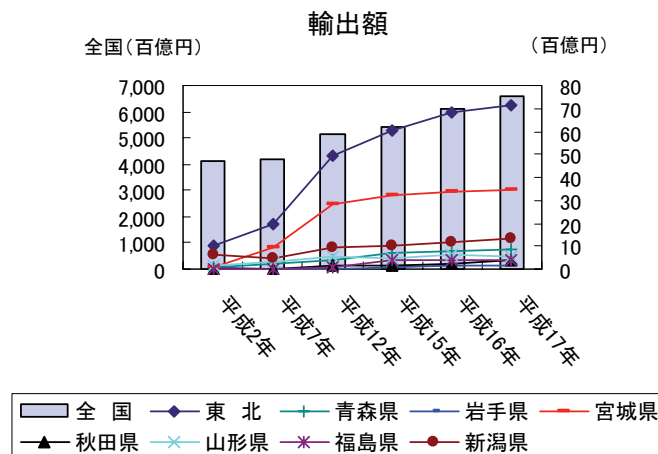
出典：国土交通省航空局「空港管理状況調書」

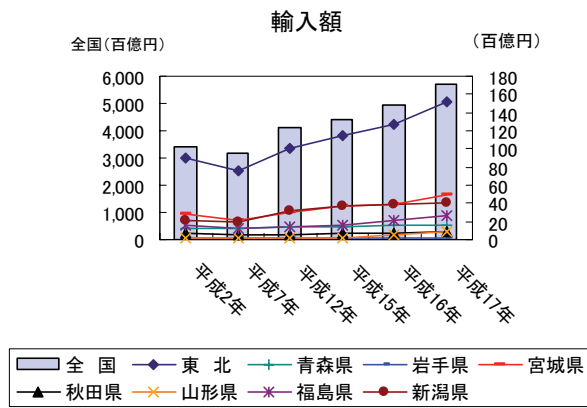
1. 5 東北における外国貿易の概況

(1) 輸出入額

東北の輸出入額（通関ベース）の推移をみると、輸出額は全国、東北とも一貫して増加基調にあり、平成 7 年以降、大幅な伸びを示している。一方、輸入額は全国、東北とも平成 7 年に若干落ち込んだものの、その後はふたたび増加に転じている。なお、平成 17 年の輸出入額について対全国比をみると、輸出は 1.1%、輸入は 2.7%となっている。

図表 1 - 1 5 輸出入額の推移（通関ベース）





出典：横浜税関「東北地域の貿易概況」、東京税関「管内貿易概況」

注：平成17年の東北各県の数字は速報値。

第2章 平成13年報告書における諸課題および提言項目の現状

本章では、平成13年報告書における諸課題や提言項目の現状を探る。

2.1 平成13年報告書における「東北の港湾・空港利用促進に向けての課題」の現状

平成13年報告書において提言項目の前提となった諸課題について、近時のデータや関係箇所等への聞き取り等により、その現状について以下記載する。

(1) 輸送時間、輸送コストの課題

① 「集荷力が低く、スケール・メリットが小さい」

i. 平成13年報告書における内容

貨物取扱量の拡大による諸問題解決のため集荷力向上が重要。東京港、横浜港のコンテナ貨物輸出入対全国割合は金額で輸出約43%、輸入約44%。東北の港湾（新潟県を除く）は北海道との合計で輸出入いずれも約1%と低割合で京浜との差が大きい。一方、清水港、博多港等は地方港でもそれなりの貨物取扱量を有している。

ii. 現状

現状では、以下のように、東北7県の港湾で扱われる国際貨物は、取扱量等は大幅に伸びているものの、金額ベースでの国内シェアは依然として低い。

- 平成16年時点の東京港、横浜港の金額ベースでのコンテナ貨物輸出入対全国割合は輸出で40%、輸入で45%、東北の港湾（新潟県を除く）は北海道との合計で輸出入いずれも1%程度と、依然として低割合となっている。（第1章1.1(4)「全国のコンテナ貨物の輸出入に占める東北港湾の割合（金額ベース）」参照）
- 東北7県の国際コンテナの域内港湾利用状況は、平成10年の輸出21%（京浜・阪神他79%）、輸入38%（同62%）に対して、平成15年の輸出32%（京浜・阪神他68%）、輸入58%（同42%）と高まってきている。特に秋田港については輸出入で約80%程度と高い利用率となっている。（第1章1.1(3)「輸出入コンテナ貨物の生産消費地別利用港湾内訳」より算出）
- 東北7県の外貨コンテナ取扱量（トン数）は平成12年から平成16年までに輸出が153%（全国118%）、輸入が174%（全国117%）と大幅に伸びている。平成16年時点で全国に占める割合は輸出1.5%、輸入2.5%となっている。（第1章1.1(2)「コンテナ取扱量（県別、実入り+空）」より算出）

②「就航航路、便数が少なく、航海日数が長い」

i. 平成13年報告書における内容

現状の航路、便数では今後の利用拡大の足かせとなる可能性がある。仙台塩釜港は北米航路週1便、京浜港は週8便。八戸港からの北米向け輸出の場合には、八戸～釜山～大阪～名古屋～清水～東京～シアトルと遠回りの上、東京港にも寄港するなど、航海日数が長い。

ii. 現状

東北7県全体の延べでの国際定期コンテナ航路の全体航路数は平成13年報告書当時の34航路（港湾単位）から30航路と4航路の減となるなど、航路・便数ともに頭打ちの状況にあるものの（第1章1.1（1）「国際コンテナ定期航路・運航数」参照）、船舶の大型化、寄港地の整理、日本海側の中国・韓国航路の充実、太平洋側の関東向け内航フィーダーの充実（八戸・釜石で2航路増）により、全体としては強化されている（第1章1.2（1）「内航フィーダー航路・運航数」参照）。

③「輸送会社、物流業者など間の競争が少ない」

i. 平成13年報告書における内容

東北の港湾・空港には競争原理が働く競合会社が少ない。成田空港での航空会社間の競争・値引きの幅次第では、東北の空港のコストメリットがなくなるおそれがある。競争を活性化するための方策が必要である。

ii. 現状

京浜港と地方港の競争により、荷主企業にとって、陸送運賃の低下といったメリットも発生している。

なお、港湾運送事業については、平成18年5月に改正港湾運送事業法が施行され、特定港湾の9大港（千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多）に加え、地方港においても免許制から許可制になり、需給調整規制（参入規制）がなくなっている。

④「輸出入インバランスのため片荷輸送が多い」

i. 平成13年報告書における内容

平成11年度のコンテナ取扱実績は、仙台塩釜港は輸出量が輸入量の倍以上。日本海側の港湾は、輸入量が輸出量を大幅に上回る。新潟港は輸入量が輸出量の約4倍となっている。陸上、海上ともに空コンテナの回送が必要となり、費用の負担も大きい。片荷輸送を減らし、空コンテナの回送を最小限に抑えられるシステムが

必要である。

ii. 現状

平成16年度のコンテナ取扱い実績では、仙台塩釜港は輸出量が輸入量を若干上回っているが、日本海側など他の港湾については、輸入量が輸出量を大きく上回っている。特に新潟港や秋田港は輸入量が輸出量の約3.5倍程度となっており、片荷輸送が多い状況は変わっていない。(第1章1.1(2)「外貿コンテナ取扱量」参照)

(2) 集荷サービス向上に向けた課題

①「小口貨物のコンテナ混載に対応できない」

i. 平成13年報告書における内容

東北でも一部の企業は、小口コンテナ貨物の集荷業務を実施しているが、民間企業1社では集荷活動も限界がある。隣県も含めた広い範囲に声をかけられるよう広域的連携組織を検討する必要がある。

ii. 現状

以下のような様々な取組みが行われ始めている。

- ・仙台塩釜港：運輸事業者により多方面への取扱が実施されている(韓国、中国、南アジア、東南アジア、中南米、欧州、豪州、アフリカ)。
- ・小名浜港：平成13年4月から小口貨物混載の取扱が開始されている。
- ・秋田港：平成18年7月から、釜山経由で欧州、北米など世界253ヶ所へ小口貨物混載の取扱が開始されている。
- ・八戸港：北米航路の共同輸送で実績のある「八戸港貿易センター」と八戸市の地元貿易商社「ファーストインタナショナル」が、平成17年11月に、八戸～中国・上海間の国際定期航路を利用し、小口貨物混載輸出入の共同輸送をテスト運用している。

②「港湾設備が未整備」

i. 平成13年報告書における内容

八戸港は燻蒸倉庫の容量が不足する可能性がある。設備面での不備がある場合は改善の必要がある。但し、設備改善が新たなコスト・アップにつながることは避けるべきである。

ii. 現状

八戸港の燻蒸施設については特に大きな状況の変化はない。現状では、仙台塩釜

港や新潟港などのヤード拡張やコンテナ船の大型化への対応のほか、日本海側の冬場の抜航等を回避するための防波堤の整備など、より利用しやすい港湾への整備も課題とされている。

③ 「C I Qの体制整備の遅れ」

i. 平成13年報告書における内容

今後の取扱量の増加に対応して早急に体制の充実・強化が必要である。管轄区域が省庁毎に異なり、所轄地方機関の組み合わせが異なる場合があり、利便性が低下している（取扱曜日や時間の制限、複数港を使う場合の対応が異なる）。動物検疫と植物防疫に関しては、監督官庁が農林水産省1省だが、取扱基準が違い、指示が別個、非効率・煩雑な手続きである。実務面改善も必要である。

ii. 現状

出張による対応体制の整備により、現場でのサービス面全体としては改善されつつあるものの、出張によるサービスではコストアップを招いている可能性もあるなど、コスト面でのさらなる改善も必要とされている。

④ 「東北の港湾・空港の認知度が低い」

i. 平成13年報告書における内容

海外も含め東北以外に所在する荷主にとってなじみがなく、利用可能な航路があっても不案内のため利用していないケースもある。港湾・空港のPRの方法を考える必要がある。

ii. 現状

港湾・空港単位での各自治体によるポートセールス活動が行われており、東北の港湾・空港に関する一定の認知度向上が図られつつある。一般的なPRに留まらず、荷主に対して、個別具体的なメリットや情報をコンサルティング的に発信するなどの「セールス」機能の充実や当該機能を活用した戦略的な取組み、海外荷主や船会社への同様のPR・情報発信も課題とされている。

(3) 今後予想される課題

① 「物流の中央一極集中化の動き」

i. 平成13年報告書における内容

全国規模展開の企業が物流施設を集約、一極集中管理下でトータルでの事務効率性を優先する可能性がある。こうした流れに対しては、より一層のコスト削減努力と情

報化への対応が必要である。

ii. 現状

東北地域の物流のあり方に影響を与えるような上記一極集中化に関わる大きな動きや事例は特に見られない。

②「企業の海外進出による影響」

i. 平成13年報告書における内容

企業の海外進出に伴い東北の国際物流量も大幅変動の可能性があり、適切な対応が重要である。

ii. 現状

全国的な流れとして、東アジアとの水平分業が進展・複雑化している。生産工程の分割による適地生産体制の「物流」による一体化・統合化が進みつつある。

③物流情報化の進展による影響

i. 平成13年報告書における内容

EDI（電子データ交換）等の物流情報化の急速な進展可能性に対して、東北の国際物流業界として対応検討が必要である。NACCS（通関情報処理システム）、港湾EDIシステムなどは、各省庁毎に別々に推進しており、手続きが煩雑化し、業務簡素化につながらないおそれもあり、システム間の情報の共有化を図る必要がある。

ii. 現状

NACCS、港湾EDIシステムについては、シングルウィンドウシステム化により情報連携・共有化が図られている。東北7県で導入が進められており、さらなる普及啓蒙活動の実施とユーザーの拡大が課題とされている。

④「環境への配慮」

i. 平成13年報告書における内容

地球温暖化や健康被害の問題への関心が高まり、企業においても環境問題への取り組みは避けられない。特に、東京都のディーゼル車規制やグリーン税制などが実施された場合、物流コストに直接反映の可能性はある。

ii. 現状

東京都のディーゼル車規制は平成15年から、グリーン税制は平成14年から

実施されている。このほか、スピードリミッター装着義務化（平成15年）や、近時の原油価格高騰などの要因が域内でのコンテナ港湾利用率や外貿コンテナ取扱量の増加に影響を与えている。

また、全国で官民によるグリーン物流など効率的で環境に優しい物流の普及に向けた取組みが進められているなど、環境への意識は益々高まっている。

2. 2 平成13年報告書における「東北経済界としての提言と取組み」の現状

平成13年報告書における提言項目について、その現状と課題について以下記載する。

(1) 広域連携によるポートPR・ポートセールスの強化〔県および物流関連企業への提言〕

①平成13年報告書における内容

セミナーなどのポートPRにおいては、ライバル港との比較により具体的にメリット・デメリットを示すことが必要である。個々の荷主等に対するポートセールスにおいては、トータルの物流コスト削減策を提案することが肝要であり、各港単独では魅力度が小さいことから、東北全体としてのポテンシャルをPRする必要がある。

荷主企業の物流に関する意志決定権が本社や取引先企業にあることも多く、各港共同で東京・大阪などでのセミナー開催や、海外への共同ミッション派遣などが必要である。

②平成13年以降の動きと現状

広域連携に関しては、平成13年8月に官民共同で「東北ポートセールス・首都圏セミナー実行委員会」が設立され、平成14年2月に第1回、平成15年2月には第2回の「東北ポートセールス・首都圏セミナー」を東京都で開催したが、平成18年3月にポートセールス実行委員会は解散し、現在共同でのセミナーは行われていない。

③提言項目を推進するための課題

東北の港湾・空港を利用可能な状況にありながら未利用となっている企業など、セミナーの趣旨に合致した企業に関する情報収集や参加の働きかけ等がうまくいかず、必ずしも当初の狙いどおりの企業は集まらなかった。

また、セミナー形式の開催であったことから、実際に荷主の利活用を促すような具体的な情報や個別のメリット等の提案といった、一般的なPRを超えた対応に限界があったことや、競争関係にある各県・港湾間の具体的な連携のあり方が明確でなかったといった課題があった。

(2) 東北の物流ウェブサイトの構築 [県および国、物流関連企業への提言]

①平成13年報告書における内容

I T革命の進展、インターネット社会の到来に伴い、東北の港湾・空港の航路などの情報について一括してPRし、国際物流に関する情報を迅速にかつ容易にアクセスできるようにするため、また各港湾・空港のホームページを繋ぐウェブサイトの作成・運営について早急な対応が求められるため、「東北ロジスティックス推進サイト」を活用したポータルサイトを開設する。

②平成13年以降の動きと現状

平成13年11月にウェブサイト「東北物流効率化推進サイト」が開設され、関連行政箇所が持ち回りで維持・管理しているが、アクセス数は伸び悩んでいる。

③提言項目を推進するための課題

ポータルサイトとして、リンク先で一定以上のレベルの情報が得られるような内容の充実とサイトの知名度向上、そのためのPRと、ポータルサイト自身も含めて、荷主の必要とする情報の的確な把握とタイムリーな情報発信が必要とされている。

(3) 集荷力向上のための戦略展開 [国および県、物流関連企業・荷主企業への提言]

①平成13年報告書における内容

東北の港湾・空港利用によるコストダウン・時間短縮のためには、貨物量を増加させることが不可欠である。各港湾が自県の荷主を対象にしているだけではサービスの提供にも限界があり貨物量の増加は難しい。複数の港の異なる航路、あるいは同じ航路でも曜日の異なる航路を組み合わせることによって東北全体として使いやすい航路と集荷・配送体制の整備を図ることが重要である。

特に、北米航路や欧州航路を開設・維持するにはより多くの貨物を集めることが必要であることから、東北全体で中核国際港湾を育てていく必要がある。そのためには、東北はもとより、全国から貨物を集める戦略が必要であり、フェリーやR o R o船の活用などをはじめ、国内集配送サービスを充実させることにより貨物を集めることが肝要である。

ただし、このような戦略展開のためには、予算制約や法規制の問題をはじめとして官民の様々なレベルで障害があることも事実である。各港湾・空港の連携と国際中核港湾の集荷力強化に向けては、県境といった従来の枠を越えて協力できるようにするため、例えば東北の自治体、荷主、物流関連企業などによる「東北の港湾空港等利活用促進協議会」(仮称)のような組織により、東北全体としての航路戦略や集配送体制などを構築することも検討すべきである。

②平成13年以降の動きと現状

県境を越えた集荷力強化のための組織は未設立である。また、先に見てきたように、航路数も頭打ちだが、航路自体としては強化されてきていることや、小口貨物混載の取組み、R o R o 船活用の取組みも行われ始めている。東北の港湾の全国シェアや金額ベースの伸びは低いものの、全体として取扱量や域内利用率は大幅に伸びている。

③提言項目を推進するための課題

現状における「荷主ニーズ」や港湾利活用実績が向上している「動きつつある現状」を踏まえた上で、荷主への最適選択肢提供の手段としての「組織」や「中核国際港湾育成」のあり方や妥当性の検討を行う必要がある。

(4) インランド・デポの設置支援 [県および国への提言]

①平成13年報告書における内容

東北の物流活性化のためには、立地に適した地点に、県などの支援の下、インランド・デポの設置を推進していくことが重要である。

特に、民間による設置促進協議会が設立され、保税蔵置場や通関営業所の設置許可を得て、営業活動を行っている北上周辺地域、横手周辺地域、郡山周辺地域へのインランド・デポ設置に対しては、広域的な視点で各地域の状況に応じた支援を行い、早期の実現を目指す必要がある。

* インランド・デポとは港湾や空港から離れた内陸部にあつて、通関手続きが可能な保税蔵置場等がある施設。

②平成13年以降の動きと現状

北上周辺地域については平成17年から輸入通関が開始された。現在、保税蔵置場は、北上地区5箇所、盛岡地区1箇所となっている。横手、郡山地域については特に大きな動きは無いが、新潟県では、平成19年3月より見附市において第三セクターによる施設が設置予定となっている。

③提言項目を推進するための課題

地域全体として施設設置に見合う貨物等の物量の確保や利活用に向けた意識の高まりと、財務省等の関係機関における設置要件に関する検討、配置人員に関する検討等が必要とされる

(5) C I Q体制の充実・強化 [国への提言]

①平成13年報告書における内容

国際化の進展の中で、取扱貨物量や入出国者数の増加に対応してC I Q (税関 Customs, 出入国管理 Immigration, 検疫 Quarantine) の体制についても迅速かつ十分な体制整備がな

される必要がある。

これまで港湾・空港の国際化のたびにC I Qへの対応が一番の難問題となってきたが、その一因として、これらの管轄区域が入り組んでおり、所轄官庁の対応や認識のずれがあることが考えられる。国の体制として、地域ブロック単位で統一的にC I Qを行えるようにしない限り、我が国の地方レベルでの国際化は遠のくおそれがあることから、現在のC I Q体制の充実・強化が望まれる。

②平成13年以降の動きと現状

出張等の対応により、現場でのサービス面としては改善されつつある(前出)。

③提言項目を推進するための課題

施設の使い勝手等の向上など個別課題のほか、出張によるサービスではコストアップを招いている可能性もあることなどから、コスト的な面でのさらなる改善も必要である。(前出)

(6) 物流施設再配置への支援〔荷主企業・物流関連企業および県への提言〕

①平成13年報告書における内容

全国展開している企業の多くは、首都圏などの中枢港湾・空港利用を前提として物流施設を配置しているため、東北の港湾・空港利用がデメリットになることも多い。東北の港湾・空港を利用するメリットは、物流施設配置の変更や、さらに取引相手の変更・拡大など、企業戦略から見直すことによってこそ、より大きくなる。

このため、荷主企業においては、航路開設や社会資本整備などの環境変化に対応して、物流効率化の視点で企業戦略を考える必要がある。県においては、港湾・空港背後地や高速道路結節点など、物流拠点として立地条件のよい地域への物流施設移転を積極的に働きかけるとともに、用地確保などの支援策を検討すべきである。

②平成13年以降の動きと現状

東北地域の物流のあり方に影響を与えるような再配置等に関する大きな動きや事例は特に見られない。

③提言項目を推進するための課題

物流施設の再配置にあたっては、再配置にかかわるコスト分析を通じた個別具体的な費用対効果等の算出・把握や、再配置等が困難な場合は、トータルコストという観点から、今あるところからより安いコストを提供できるインフラに繋ぐための情報提供やコンサルティング的な機能等が必要とされる。

(7) 物流情報化の普及促進 [国および県、物流関連企業への提言]

①平成13年報告書における内容

NACCS（通関情報処理システム）や港湾EDIシステムの普及は遠隔地というデメリットをなくすものとして東北においてはより重要である。通関をはじめとする事務手続きの効率化、コストダウンが期待される。物流関連企業において自らが積極的に導入を推進する必要があることはもちろんのこと、国、自治体においてもその迅速な導入・普及に向けた一層の支援が望まれる。

また、現在、物流情報化は、各省庁毎に別々に進められており、このため、物流関連企業や荷主企業にとり、手続きが煩雑となり業務簡素化につながらないおそれもあることから、システム間の情報共有化の推進を図る必要がある。

②平成13年以降の動きと現状

NACCS（通関情報処理システム）や港湾EDIシステムについては、東北7県各自治体で導入が進められている。シングルウィンドウシステム化により情報の連携・共有化が図られるようになっている。

③提言項目を推進するための課題

更なる利活用促進のための普及啓蒙活動とユーザーの拡大が望まれる。

第3章 企業ヒアリングからの課題について

東北に立地する荷主企業を中心に企業サイドから見た東北の国際港湾・空港の利用促進のための諸課題を確認する。なお、本章以下において港湾、空港ともに同様のことが当てはまる場合には港湾を中心に記述する。

3. 1 企業ヒアリングの実施

東北に立地する荷主企業を中心とした企業の輸出入における港湾・空港の選定要因や東北7県の港湾・空港の物流機能へのニーズ等についてヒアリング調査を実施した。

ヒアリングは、平成13年報告書ヒアリング調査、各種公開データ、事前アンケート等により、東北7県に立地し、既に東北の国際港湾・空港利用により成果をあげている企業だけでなく、首都圏など東北以外の港湾・空港を利用している企業、そしてこれら企業の物流に関する手続きを実際に行っている本社、物流事業者等も含め、36社を対象に調査を実施した。その結果の概要は次のとおりである。

まず、東北の港湾・空港を利用している企業が挙げる選択理由としては、国内輸送費用が削減できることを挙げるところが多く、その他に、スケジュールが組みやすく在庫削減につながる、国内輸送時間が短縮できる、通関等で利便性がある、首都圏の港湾に比べ通関手続き等がスムーズである、近くにあるため検査等の立会いに便利である等があった。

一方、東北の港湾・空港を使いにくいとする企業が挙げる理由としては、航路、便数、航海日数等への不満が多く、航路については、直行便への要望が多かった。韓国等を経由した積替え輸送は、積替えリスクがあることに加え、時間がかかること等の理由から、消極的な姿勢を示す企業もあった。また、1船が運ぶ積荷量が少ないこと、船会社間の競争が少ないこと等から海上運賃が割高であるとの指摘があった。半面、京浜港では船会社や物流業者が競い合うため、海上運賃、陸上運賃共に割安になっているとの声も多かった。コンテナ混載が難しいことなどもあった。

しかしながら、これらの指摘の中には、理解不足や誤解に基づくものもあり得ることから、より理解を得るような利活用促進のための活動も必要であるとの指摘もあった。

東北の物流機能へのニーズに関しては、前述の東北の港湾・空港を使いにくいとするそれぞれの理由に関する項目の改善への要望が多く、東北7県の港湾の全体的な問題として、上記のような利活用促進のための活動の必要性の他に、平成13年報告書調査と同様に、依然として、東北の港湾・空港を利用しにくい理由の背景は取扱貨物量が少ないという根本の問題が潜んでおり、しかも、それにより派生するさまざまな問題がさらに取扱貨物量の増加を阻害するという悪循環を生んでいることが再確認された。

3. 2 企業ヒアリング結果から見た平成13年報告書における諸課題の現状

今回実施した企業ヒアリング意見を、第2章の2. 1平成13年報告書における「東北の港湾・空港利用促進に向けての課題」ごとに分類し、諸課題の現状を確認する。

(1) 輸送時間、輸送コストの課題(平成13年報告書)

①「集荷力が低く、スケール・メリットが小さい」(平成13年報告書)

現状は、国内シェアや金額ベースの伸びは低いものの取扱量は大幅に伸びているが、今回(平成18年度実施)のヒアリングからは、依然として集荷力の向上が必要とされていることがうかがえる。

平成18年度実施ヒアリングでの主な意見。

- ・地元港は便数が増えれば良いのだが、上海便(結局荷物が集まらず就航しなかった)のように船会社も需要が見込めないようであり問題である。
- ・需要競争が働いていないためか、岸壁の使用料も横浜より高い。
- ・香港までの料金が京浜等に比べて2割程度安いとかというならば話は別だが、同じ条件で香港へ東京から出した場合と地元港から出した場合について運送事業者から見積もりをとって比較したところ、地元港から出すと高いという見積りになった。
- ・(一般論として)日本海側はまだまだ物流も少なく、便数が少ないし、コストも高い。コストが安ければ地元港から出すケースはあろうが、少なくて高いため出せないのではないか。
- ・国際コンテナ便のローカルポートチャージ(メインの港に比べて、地方港はどこも地の利が悪いということで課される船賃)の廃止が必要である。

②「就航航路、就航便数が少なく、航海日数が長い」(平成13年報告書)

現状は、航路・便数は頭打ちであるものの、船舶の大型化や寄港地の整理等、航路自体としては強化されてきているが、ヒアリングでは航路、便数、航海日数等への不満が多く、便数増や直行便就航が求められている。個別には、韓国(釜山・仁川)経由便については、天候や船会社他の都合による遅れや積替えリスクの指摘があった一方で、新潟―上海間の直行便を評価し、定期就航を求める意見があった。また、東北7県全体としての航路に関するネットワークや戦略の必要性を指摘する意見もあった。

平成18年度実施ヒアリングでの主な意見。

- ・地場の会社として地元港湾は使いたいだが、現在のように、直行便が無い、便数が少ない、日数がかかる等のデメリットがあると使えない。
- ・地元港ではタイミングが合わない。配船等で行き先が限られてくる。寄港地も多く、京浜に比べ、客先に着くのが遅くなる(日数がかかる)。

- ・港までの輸送の早さと、トラック料金が安かったことから、地元港と上海の直行便が就航していた際は利用していた。メリットしかなかったため、なくなってしまったのが残念。直行便で4日程度のものが、現在の青島、大連経由で9日というのでは話にならないため、今は全て東京港等へ戻している。
- ・日数やコストのメリットから、(太平洋側から陸送し)日本海側の港を2~3年間使っていたが、船の故障による抜航、特定荷主の状況によって船足が不定期になる等、船足がしっかりしていなかったため1年前に東京港に切替えた。
- ・中国からの直行便が欲しい。釜山で1週間も寝てしまうこともある。商品鮮度という点から、早ければ早いほど、便数も多いほど良い。
- ・中国向けで地元港を利用したことがあった。釜山経由だが、船が小さいということもあって、台風等の天候状況によっては遅れてしまうなど、うまくいかなかった。
- ・地元港は便数が少なく、納期の指定に対して、タイミングが合わないことが多い。欲しいときに出ているのが理想。また、定期性があっても、寄港地が多いのでは、着くまでに時間がかかってしまう。客の要望が最優先。ハブ港のように直行便で便数が多いのが良い。
- ・地元港の場合、便数が少ないのがネック。
- ・地元港利用の場合、港までの輸送料金が安いのはメリットだが、便の船足が長すぎるのが大きなデメリット。
- ・地元港の船便は、寄港地が多く、リードタイムがかかってしまう。
- ・船が釜山経由ということから、日数がかかる。冬場は天候等が荒れることもあり、2~3日の遅れも想定。地元港は飛ばされたこともある。
- ・輸入で地元港を使っているが、韓国経由のため、10日位かかる。時間がかかるため評価は良くない。
- ・釜山経由便ではオーバースタックとか、積めないで飛ばされたり、船が遅れたりということがあった。
- ・米国向けで隣の県の港を検討したことがあった。便数が少なく使えない地元港は北米便が「寄港する」ということになれば、検討可能性が無いわけではない。ただし、週1便程度では、載せ損ねた際の対応などを考えると難しい。船便の本数増や定期・安定性の確保が必要。直行便が理想。
- ・地元空港は直行便のルートがあると良い。これまでの仁川経由では積み換え時の積み残し等のリスクもあり、使いづらい。
- ・太平洋側に比べて日本海側の内航フィーダ機能が弱いのではないかと。
- ・例えば酒田港がイレギュラーとなった際の代替としての仙台塩釜港や新潟港の最適なコンビネーションやモデルのあり方など、仙台塩釜港や新潟港を中心としたネットワークのあり方に関する検討も必要。
- ・港湾各所のサイクルタイム等を考慮した東北全体での戦略・デザインが必要ではないかと。

③「輸送会社、物流業者などの間の競争が少ない」（平成13年報告書）

東北の港湾・空港には競争原理が働く競合会社が少ないといった課題が、今回のヒアリングでも確認された。また、国際コンテナ便の場合、世界的な船会社の動向が航路自体や港の選択のあり方に大きく影響していることを指摘する意見もあった。

平成18年度実施ヒアリングでの主な意見。

- ・コンテナは1社のみ、運送事業者も(実質)独占状態。競争原理が働かない点はデメリット。
- ・運送事業者同士の本当の競争が必要。見積をとっても大差ない。コストの差は大して無く、選ぶ理由とならない。サービスの差もさほどない。結局は最初に採用したところを使ってしまう。もっと大きなメリットのある提案が欲しい。
- ・外航船も含めて、いろいろな会社に入って競争してもらいたい。
- ・世界的な船会社の都合や意向で港選択のあり方が変わってしまう。
- ・地方空港活用のため陸送チャーター便利用となれば競争原理もさほど働かずコストもかかる。

④「輸出入インバランスのため片荷輸送が多い」（平成13年報告書）

現状では、日本海側、特に新潟港、秋田港のインバランスが大きい状態となっている。今回のヒアリングではこの課題に直接該当する意見はなかったが、前述②「就航航路、就航便数が少なく、航海日数が長い」の課題とも関連して「(地元の)八戸港へ入ってくるコンテナ(輸入)の数が少ない。コンテナの手配で多少問題がある。」との意見や、「空コンテナ活用等に関する荷主どうしのコミュニケーションやコーディネート機能、そうした機会やテーブルがあっても良い」との意見もあり、空コンテナの有効活用についても検討の余地があるものと考えられる。

(2) 集荷サービス向上に向けた課題(平成13年報告書)

現行の国際物流に関わるサービス全般については、「貨物のトレーサビリティ機能の充実・向上による安心・安全の確保が必要」「国内物流と国際物流サービスの質に差がある。国際サービスを国内サービスの質へ近づけるべき」といった荷主企業の意見があった。平成13年報告書では、集荷サービス向上に向けた課題として以下4つの個別課題が取り上げられている。

①「小口貨物のコンテナ混載に対応できない」（平成13年報告書）

現状では、様々な混載の取組みが行われ始めているものの、今回のヒアリングでは思うように集荷されていない事例も見られた。中小企業においては同分野他企業と共同による輸出先での販売・流通ルート開拓・確保も含めた集荷等、戦略的な取組みに関する意見などもあった。

平成 18 年度実施ヒアリングでの主な意見

- ・上海ダイレクト便が就航するとのことで、運送事業者が営業に来て、試算等を行い、積み換えリスクも無いことから、利用する方向で調整したのだが、荷物が集まらず、結局京浜にもっていかざるをえなかった。ある程度まとまったかたちでタイミングさえ合えば問題なく使えるのだが、現状では（荷物が集まらず）難しい。
- ・混載できるかどうかは重大な問題。適切な量を適切な時期に混載できるスキームができれば有り難い。同じ東北地域内で、適合するような品物との混載を考えてみたい。日本酒はターゲットの一つ。貿易手続きは意外と簡単。冷蔵混載のシステムがあれば使ってみようと言う人は出てくるのではないか。
- ・北東北の同業他社の商品をまとめたり（現在共通の間屋はあるが輸出はしていない）、同じ分野（食料品）で抱き合わせで出せば話は広がってくるかもしれない。
- ・地元港湾がどうという以前に、地元で直接輸出をしようとする場合はいろいろと課題がある。東北の同業者が集まって輸出に取組み、域内の港湾を活用するということもありうるが、誰がリーダーシップとるか、現在利用している代理店との普段の付き合いをどうするか、輸出した相手国内の流通・販売業者、代理店をどうするか、相手国の需要動向把握をどうするか、といった課題がある。
- ・地方では荷物が集まらないため、東京港を利用している。地元港から混載便の営業が来ているが、集まって安定した運行となるのか不安。
- ・酒田港では 40 フィートコンテナに混載が仕立てられない時は待つしかない時もあり、不自由に感じていることの一つ。
- ・既に地元から海外へ食品関連を流通させているところへ載せることは可能かもしれない。地元から海外へ進出している食関連企業もある。単独イメージよりは日本食、文化などトータルな提案ができれば海外需要は増えるかもしれない。こうした取組みも将来的には考えるべきことかもしれない。
- ・行政が補助金等を出しながら海外でフェアや展示会をやっているが、それだけでは実際の商売にはなかなか繋がっていかないのではないかと。現地での流通経路確保や現地代理店の参加等、トータルの取組みとしてやるべき。
- ・相手国の販売・流通ルートを押さえているような商社が地元であれば、地元港湾等も活用できる。東北各地のモノづくり振興、輸出といった取組みにおいて、販売ルートなど、どのような話になっているのか興味がある。
- ・物流について専門的な知識を持った人材がいない中小企業等が東北の港湾等を活用した場合、支援も必要。

②「港湾設備が未整備」（平成 13 年報告書）

今回のヒアリングでは、主として日本海側港湾の冬場対策や機能向上の必要性、港湾・空

港活用のための道路や倉庫等、周辺インフラ機能向上に関する意見があった。

平成 18 年度実施ヒアリングでの主な意見。

- ・ 地元港(日本海側)では、一冬に数回程度は到着便が遅れて、リカバリーが大変なことがある。
 - ・ (太平洋側のため)東北の日本海側に対して意識は無かったが冬場は心配。日本海側港ということでは、冬の陸路が怖い。
 - ・ 国内輸送コストに占める高速使用料が高い。料金引き下げや、一般道へのロータリー交差点導入、3車線化、制限速度見直し等による機能向上など大胆な道路行政の見直しが必要。
 - ・ (日本海側港)冬季対策が必要。天候等が相手に難しい面もあるが、今後需要増があった場合を考えれば、遅れないに越したことはない。また、我々として今はなんとかこなしているが、周囲では、波消し(防波堤)を伸ばして欲しいとの要望がある。行政の港湾関連セミナーでも要望として出ている。
 - ・ 取扱量を増やす必要があるかもしれないが、可能であれば、輸出についても専用のバースが欲しい(日本海側)。
 - ・ 港湾までの道路(車線や幅の増等)や道路情報案内版の整備、コンテナヤードの休日・24時間対応等の「陸」側面からの港湾サービスの水準向上が必要。
- *他に日本海側の荷主企業から、荷揚場所の屋根、ストックヤード、コンテナヤードの拡張、スマートインターチェンジの導入、防爆倉庫の整備等の要望があった。

③「C I Qの体制整備の遅れ」(平成13年報告書)

今回のヒアリングでは、一部書類作成等を除き、輸出入手続きを運送事業者や商社へ任せている荷主企業が多く、手続きを実施している企業も含めて、手続き自体に対しては、大きな不満や課題認識等を持つ企業は少なかった。しかし、検疫業務については、物流事業者より「出張により対応してもらっているが、現場では抜き取った検査物を検査所へ送付することが主な作業となっており、こうした業務の地方自治体や民間への外部委託等により、より迅速で効率的な業務運営が可能なのではないか」との意見があった。

④「東北の港湾・空港の認知度が低い」(平成13年報告書)

利用港湾・空港等に関する最終決定自体は荷主企業自身が行うとしても、物流ルートに関する情報等については、実質的には実務に携わる事業者(運送事業者、商社等)に依存しているケースが多い。今回ヒアリングした荷主企業の多くが地元自治体のポートセールス等を受けており、地元港については一定の認知を得ていたが、地元港を利活用する場合の(個別企業における)具体的なメリットの提示を求めている。また、地元港を利用している企業からは「地元港の活用については、まだまだ荷主企業自身の理解不足や誤解もあるようであり、理解してもらうような活動も大切」との意見があった。

平成 18 年度実施ヒアリングでの主な意見。

- ・物流ルート等に関する情報は運送事業者や商社経由で貰っている(多数)。
- ・大きなメリットがあれば地元港に変えても良いが、そうでなければあまり面倒なことはしたくないということもある。
- ・地元港のポートセールスも来るが、日常的な付き合いをしているわけではない。誰でも良いが、大きなメリットがあるような情報がもらえればそれに越したことはない。
- ・物流の最適化はコストのかかり具合の問題であり、各港湾を利用したドア・トゥ・ドアレベルの時間とコストに関する情報があると良い。
- ・隣県他港の便や取扱量等、より広く客観的な情報は持っていなかった。
- ・地元港湾活用ということについては、まだまだ荷主企業自身の理解不足や、誤解もあるようであり、理解してもらうような活動が大切。

(3) 今後予想される課題(平成 13 年報告書)

①「物流の中央一極集中化の動き」(平成 13 年報告書)

今回のヒアリングでは、現時点で特に大きな動きを示すような声等はなかった。なお、東北地域に立地している工場の物流を京浜地区に集中して実施している荷主企業より「明らかにトータルコスト的にメリットがある場合は、システム上の例外として地方港から輸出している事例もある」との声もあった。

②「企業の海外進出による影響」(平成 13 年報告書)

東アジアとの水平分業が進展している現状においては、よりリードタイムやタイミングを重視した物流に関する意見があった。

平成 18 年度実施ヒアリングでの主な意見。

- ・コストもあるが、それよりは、安定していること、リードタイムを守れることなど、計画的に事業を進められることが大切。
- ・どちらかといえばリードタイムに重きをおいている。便数とダイレクト便等の航路など必要。
- ・Just in time を求められており、Just in time の生産システムでは定時性は不可欠であり、重要な経路の選定理由である。

③物流情報化の進展による影響(平成 13 年報告書)

現状では、前述のように、NACCS、港湾EDIシステムなどのさらなる普及啓蒙活動の実施とユーザーの拡大が課題とされているが、荷主企業が多くを占める今回のヒアリン

グでは、多くの企業が通関手続きを直接行っておらず、荷主企業がNACCSや港湾EDIシステムを利用する必要性に乏しい状況にある。

④「環境への配慮」(平成13年報告書)

今回のヒアリングでは、物流トータルコストからの観点を優先する意見も多いものの、「環境ISOの認証を取得したこと」などを理由に地元港を利用している企業もあるなど、環境を配慮した動きも始まりつつある。

第4章 東北における戦略的な国際物流体系構築に向けて

4. 1 東北の港湾・空港国際化の意義

これまで、東北各県で港湾・空港の国際化に向けた施設の整備が行われ、国際航路が開設されてきた。航路開設に伴い、取扱貨物量も増加し、東北の港湾・空港を利用した企業にとっては、陸上運賃が安いこと等による金銭的な物流コストダウンだけでなく、時間制約条件の向上や販路拡大など様々なメリットが発生してきた。様々な課題はあるものの、東北の港湾・空港を利用することによって、現在利活用している荷主企業の多くが享受しているように、時間的コストも含めた物流コストの削減メリットを創出することは現状でも十分可能である。また、地元港対京浜港の競争によって、地元港を利用していない場合でも物流コストダウンがもたらされるといふ存在効果も生じている。

東北の港湾・空港が、その最大の課題である集荷力の向上を図り、取扱貨物量が、輸出入量ともバランス良く更に増えれば、現在以上のコストダウン、便数の増加、新規航路の開設が可能となり、東北の港湾・空港の競争力をさらに向上させることができ、東北に立地する企業の国際競争力も一層高めることができる。

4. 2 東北における国際物流体系構築戦略の再検討

第3章で取り上げた諸課題と企業ヒアリング結果を踏まえれば、基本的には前回（平成13年）提言の戦略を継承し、課題である集荷力の向上による取扱貨物量の増加に向け、戦略の重点化や実効性にウェイトを置いた取組みを進める必要がある。以下に東北における戦略的国際物流体系構築に向けた今後の取組みの方向性を考察する。

（1）ポートセールス戦略

第3章で述べたような企業の理解不足を補い誤解を払拭するための取組みとして、以下のようなポートセールス戦略が必要である。

①東北の港湾・空港の優位性を活かしたポートセールスの高度化

今回ヒアリングによれば、既に多くの企業がなんらかのかたちで地元自治体等によるポートセールスを受け、地元港については一定の知識を有しており、一步踏み込んで、地元港の利活用によるそれぞれの個別企業にとっての具体的なメリットの提示を求めている。

これに加え、これまでの地元自治体のポートセールスは、単独港ないしは同県内の港湾・空港利用を前提としていることから、選択肢が限られ、企業が東北地域に立地したメリットを十分に生かす機会を逸している可能性もある。荷主企業の立場に立って隣県あるいは東北7県を視野に入れた広域的な選択肢を提供する必要がある。

さらに、企業が求める経営情報の高度化に対応するためには、荷主の顧客ニーズまでも含めたサプライチェーンマネジメントにおける物流戦略のあり方まで踏み込むことが求められる。特に中小企業にとっては、商社等に委ねている販売ルートや流通ルートまでも含めた物流戦略のあり方の検討や対策も必要であり、こうしたコンサルティング機能を持ったポートセールス活動が必要となっている。なお、ノウハウを持たない中小企業が海外との直接取引にチャレンジする場合などにおいては、日本貿易振興機構（JETRO）のサポート機能を活用することも有益であり、こうしたサポートの活用や、サポート機能の一層の充実・強化が望まれる。

また、ポートセールスにあたっては、地元港への転換や内航フィーダー船への転換が、近年関心が高まっている環境問題への対応として有効な手段であり、企業イメージや企業の社会的責任の面からも果たす役割が大きいことを強調することも重要である。自然豊かな東北に立地し、環境に配慮した企業であることは、企業にとっても大きなセールスポイントとなり、企業価値向上に寄与するものであることが広く認知される必要がある。

* サプライチェーンマネジメントとは原材料や部品の調達から在庫、消費者までの製品供給を総合的に管理する手法。

②効果的なポートセールス、PR活動の展開

東北に立地する企業であっても、物流に関する決定権限は東北域外にある本社が握っているケースも多い。東北以外の地域では東北の港湾はなじみがないことから、そのような企業の本社へ直接、ポートセールスを行うことも重要である。

また、決定自体は企業自身が行うとしても、決定の基となる物流ルートやコストに関する情報は、運送事業者や商社等の事業者依存しているケースも多く、こうした事業者へのPRや連携も重要である。

さらに、東北域外からの集荷も重要である。特に新潟港は北東アジア、仙台港は北米のゲートウェイとしての優位性があることから、関東地域に立地する企業や全国展開している流通業などに対して積極的にセールス活動を行う必要がある。

また、海外へのセールスやPRも重要である。東北の港湾・空港が協力し、各種フェア、見本市、海外企業への投資・誘致活動等の機会の活用や、東北に立地する企業の海外取引先や新規の取引先に対する個別のポートセールスも必要である。

なお、平成13年報告書をきっかけに作成されたウェブサイトである「東北ロジスティクス推進サイト」は、これまで述べてきたポートセールス戦略や以下で述べる諸戦略実施の実態に合わせたツールとして利活用を図る必要がある。

(2) 航路に関する戦略

①新規航路の開拓

新規航路の開拓は引き続き重要である。各港湾・空港がその独自性、特徴点を踏まえて、船会社、航空会社に対して効果的にアプローチを行うほか、港湾関係者、船会社、荷主の3者からなる定期的情報交換の場を設定し、荷主の要望を船会社にフィードバックすることにより、新規航路開設、ルート変更などに結び付けていくことが必要である。

②内航フィーダー輸送の活用

例えば、仙台塩釜港において、平成17年に、フィーダー航路により京浜航路を經由して輸出入されたコンテナ貨物量は、同港からダイレクトに輸出入されたコンテナ貨物量と併せた同港全輸出入コンテナ貨物量の30%程度（TEUベース）を占めており、増加し続ける同港のコンテナ貨物輸出入取引において、大きな役割を果たしている。

航路や便数の欠点を補うため、新規航路開拓等の現状改革の努力と並行して、経済的にも、環境問題の観点においてもメリットを有する内航フィーダー輸送の活用を更に進めるとともに、集荷力を高める方策として内航フィーダーやフェリー・RORO船の活用も更に進めて行く必要がある。また、太平洋側に比べて弱い日本海側の内航フィーダー機能の強化策についても検討する必要がある。

③韓国航路の活用

ハブ港となっている釜山港を經由することにより便数の問題をクリアすることが可能であり、韓国航路の活用を促すため、韓国経由の輸送のメリットについて引き続き積極的にPRする必要がある。

④東北の港湾・空港の広域的利用システムの形成

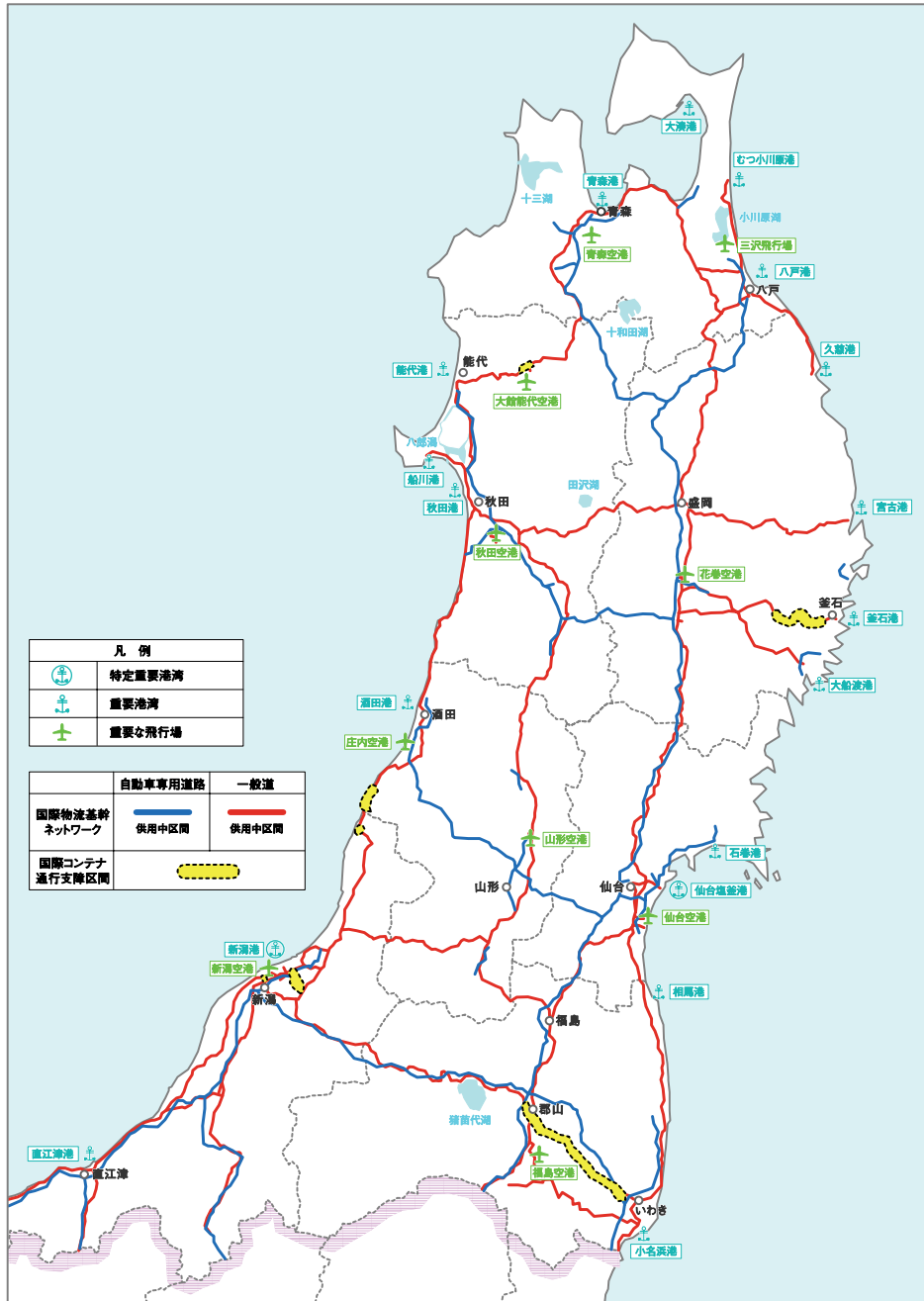
東北各港の航路を組合わせて利用することにより、地方港における週1便という問題を回避するための各港湾間の情報交換システム等、ソフト面の対応も含めた、東北の港湾・空港の広域的利用のシステムを検討する必要がある。例えば酒田港が冬場に抜航となった際の代替としての仙台塩釜港や新潟港の最適なコンビネーションやモデルのあり方など、特定重要港湾である仙台塩釜港や新潟港を中心としたネットワークのあり方について検討が必要である。

また、新規航路も視野に入れ、東北域内にとどまらず、国内他地域と連携して、より広域での利用のあり方を検討することも必要である。

さらには、以上のような広域的な物流ネットワークを可能とする社会資本の整備も重要である。特に、現在、国が進めている各県庁所在都市などの主要都市と各国際港湾間を結ぶ主要な国道等における国際標準コンテナ車の通行支障個所の解消や、日本海沿岸東北自動車道をはじめとする高速道路網の整備は更に推進される必要がある。

* 国土交通省東北地方整備局、北陸地方整備局によれば、同省が選定した国際標準コンテナ車（フル積載時：重さ44t、高さ4.1m）の通行を可能とすべき、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワークである「国際物流基幹ネットワーク」のうち、トンネルの高さ不足等の物理的な支障により、現在、国際標準コンテナ車が通行出来ない区間が東北7県では7区間約125kmある(図4-1参照)。同省では「バイパス整備」「橋梁増強」等の対策事業により早急に解消を図るとともに、「引き続き物流のニーズを踏まえつつ関係機関と協力して迅速かつ確実に国際標準コンテナ車が一定条件のもと通行可能となる道路（重さ・高さ指定道路）の拡大を進めて行く」としている（国土交通省、同省東北地方整備局、北陸地方整備局ホームページより）。

図表4-1 国際物流基幹ネットワークおよび国際コンテナ通行支障区間



(平成17年度末現在)

国土交通省東北地方整備局、北陸地方整備局ホームページより作成した。

(3) コストダウンのための戦略

①片荷輸送問題、空コンテナ回送問題

東北のコンテナ貨物の輸出量は平成16年においては146万トンと、輸入量の325万トンと比べると、依然として、半分以下であり、これが割高な陸上運賃の原因の一つとなっている。また、トンベースの均衡だけでなく、20フィートコンテナと40フィートコンテナ数のバランスを取ることや、船会社間のバランスも必要である。

i. 帰り荷確保対策の実施

片荷問題解決のため、東北全体の広域連携により、輸送業者、荷主企業等、全ての関係者を巻き込んで、帰り荷確保の対策を実施する必要がある。

ii. コンテナの有効利用

現在においても、異なる船社のコンテナは、相互に利用できない仕組みになっているために、空コンテナの配送のためのコストがかさんでしまい、地方港利用のメリットが十分発揮できていない。

このため、船会社間での貸し借りを認めたり、共同所有、レンタル契約の見直し等により、貸し借りが可能なシステム作りが望まれると共に、オフドック・デポ（港頭地域から離れた場所に位置するコンテナの集配場所）の設置、各港湾間のコンテナ相互融通等の対策を模索する必要がある。また、例えば、東北各港の空コンテナがすべて韓国や中国等へ回送されず、京浜等との間で陸送されているような場合は、こうした空コンテナを、輸出が多い仙台塩釜港の荷主へと回送するような空コンテナの融通利用の取組みが推進される必要がある。

②コンテナ一貫輸送体制の構築

積み替えコストや積替えリスクの回避といった観点からは、コンテナによる一貫輸送体制が構築されることが望ましい。そのためには、前述のような道路等のネットワークインフラの整備とともに、鉄道用に発達した日本独自の12フィートコンテナの活用も重要となる。12フィートコンテナ3つを40フィートISO規格1コンテナと同様の扱いを可能とするような積み込みフレームの利用などにより、12フィートコンテナを国際コンテナ便として利用することは、物量に応じたコンテナ一貫輸送の選択肢を広げるものであり、こうした取組みが検討・実施される必要がある。

また、域内はもとより、(5)「東北全体としての港湾に関する戦略」の観点からも、港湾に隣接する貨物駅の設備を改善し、効率的に積替えができるようにするなど、東北の港湾を流通拠点として利用するための輸送体制の整備が重要である。

(4) 集荷力向上のための戦略

①小口混載貨物集荷

東北では、1回の入出荷量がコンテナ1本に必要なロット、サイズを常時満たせない荷主企業も多く、コンテナ混載の必要性は高い。

今回のヒアリングでは、各所で混載に関する様々な取組みが進められつつあるものの、思うように集荷されていない現状がある。京浜港を使う理由として京浜港が、随時、混載に対応できることをあげる荷主も多く見られた。

このため、現在進められている混載に関する様々な取組みについて、より積極的なPRや取組みの広域化を図り、京浜港等を利用している荷主の参加を増やすことが必要である。また、現在は貿易を行っていない同業者などと共同で新規需要を開拓するなど、東北地域における混載の可能性を広げて行く必要がある。

そのためには、小口貨物がある荷主企業に出向いて集荷するなど、機動性の高い混載集荷事業や、そうした業務を遂行できるフォワーダー(荷主と輸送会社を結び付けて、ドア・ツゥ・ドア輸送を行う事業者)の育成も必要である。また、民間企業が主体となりつつも、行政などの支援により複数県にまたがる広域的小口貨物集荷体制の構築も重要である。

さらに、経由港他での混載貨物の積替えリスク軽減や荷扱い作業の効率化等のため、現在一部で実施されている仕向け先ごとにユニット化された国際混載便の東北への導入や活用の検討も必要である。

②直接輸出入の奨励、地域商社の育成

4. 2 (1)「ポートセールス戦略」で述べたように、現状では、物流に関しては商社等に依存している荷主企業も多く、こうした商社等の事業者へのポートセールス・PRといった取組みがまず重要である。しかしながら、こうした取組みに限界がある場合は、地元港からの直接輸出入の奨励や、さらに、地元資本による地域密着型の地域商社の育成も重要となる。

③輸出企業の誘致・育成

輸出入のバランスを取るためには、長期的な取組みとして、輸出企業の誘致や育成が必要である。既存中小企業やベンチャー企業の育成や各種地場産業、食関連産業など地域資源との関連が強い産業において、これまで輸出されていなかった商品を発掘・開発し、輸出するなどの試みは、港湾利用の促進だけでなく、東北の経済活性化のためにも必須である。

(5) 東北全体としての港湾に関する戦略

中国やインドをはじめとするアジア地域の経済発展と国際的な航路編成の動向など、

世界的な大競争時代の中にあっては、我が国の地方港の集中化や差別化といった事態が進展することも想定される。

このため、引き続き東北全体としての港湾戦略を検討展開し、中・長期的な物流効率化の可能性や将来に向けた選択肢を確保して行く必要がある。

東北の港湾・空港は地理的立地条件からみて、太平洋側地域は北米に対して、日本海側地域は韓国、ロシア等に対して京浜港と比較しての距離的優位性がある。この優位性を生かせば、例えば、仙台塩釜港については北米航路の充実化を図り、我が国における北米貿易のファーストポートとして位置付けることができる。また、日本海側については、首都圏・関西圏など他地域からの集荷をも図り、ロシア・ヨーロッパ向け物流ルートであるシベリア鉄道の利活用の動向や可能性も考慮しながら、新潟港については、中国を含む対岸アジア地域との直行便の就航、上海発や釜山発の北米航路便の寄港を視野に入れ、日本海側のゲートウェイ港として、さらに秋田港についてはロシア中心とした極東アジアのゲートウェイ港として位置付けることができる。東北全体として重要戦略港湾を特定し、諸施策の重点化を図ることを検討する必要がある。

図表 4-2 諸課題項目と東北における国際物流体系構築戦略の対応表

諸課題項目	東北における国際物流体系構築戦略
<p>(1) 輸送時間、輸送コストの課題</p> <p>①集荷力が低く、スケール・メリットが小さい。 ②就航航路、就航便数が少なく、航海日数が長い。 ③輸送会社、物流業者などの間の競争が少ない。 ④輸出入インバランスのため片荷輸送が多い。</p> <p>(2) 集荷サービス向上に向けた課題</p> <p>①小口貨物のコンテナ混載に対応できない。 ②港湾設備が未整備。 ③C I Qの体制整備の遅れ。 *全体としては改善されてきている。 ④東北の港湾・空港の認知度が低い。</p> <p>(3) 今後予想される課題</p> <p>①物流の中央一極集中化の動き。 *現在特に大きな動きはない。 ②企業の海外進出による影響。 ③物流情報化の進展による影響。 *現状では多くの荷主企業はN A C C Sや港湾E D Iシステムを利用する必要性に乏しい。 ④環境への配慮</p>	<p>(1) ポートセールス戦略</p> <p>①東北の港湾・空港の優位性を活かしたポートセールスの高度化 ②効果的なポートセールス、P R活動の展開</p> <p>(2) 航路に関する戦略</p> <p>①新規航路の開拓 ②内航フィーダー輸送の活用 ③韓国航路の活用 ④東北の港湾・空港の広域的利用システムの形成</p> <p>(3) コストダウンのための戦略</p> <p>①片荷輸送問題、空コンテナ回送問題 i. 帰り荷確保対策の実施 ii. コンテナの有効利用 ②コンテナ一貫輸送体制の構築</p> <p>(4) 集荷力向上のための戦略</p> <p>①小口混載貨物集荷について ②直接輸入の奨励、地域商社の育成 ③輸出企業の誘致・育成</p> <p>(5) 東北全体としての港湾に関する戦略</p>

第5章 東北における戦略的国際物流体系の構築に向けた提言

東北における戦略的国際物流体系を構築するためには、荷主企業および物流関連企業が自ら努力してコストの最適化を図ることがまず重要である。物流を支える社会資本は、高速道路網も含め、ある程度の整備が進み、財政事情等が厳しい今日においては、これら社会資本を効率的に活用することがより重要となっている。そのためには、個々の企業努力だけでなく、行政および経済界が県境を越え、広域的視点から連携・協力して戦略的な国際物流体系を構築していく必要がある。

平成13年報告書の提言は現在も基本的に継続されるものであり、国、自治体ならびに各企業において既に実施・検討されているものもあるが、その後の社会資本整備の進展や新規航路の開設や休止などの情勢の変化を踏まえ、特に重要な課題として以下の項目を東北における戦略的国際物流体系の構築に向けた東北経済界としての提言とした。

5. 1 提言

提言1：広域連携によるポートセールスの強化

○東北7県の港湾・空港を活用したコンサルティング的なポートセールスの実施 [国、県および物流関連企業への提言]

- ・東北に立地している企業で東北の港湾や空港を利用していない企業については、関東や関西地域に立地する企業も含めた企業、商社等の物流ルート決定権限を持つ部署に対して、東北7県の港湾等を活用した個別具体的メリットを提示するなど、コンサルティング的なポートセールスを実施し、広域的な物流効率化に関わる選択肢を提供する。
- ・海外での物産展や各種フェア、企業誘致活動等の機会、東北に立地する企業の海外取引先、新規の取引先に対し上記同様のコンサルティングやPR活動を官民共同により実施する。

提言2：集荷力向上のための戦略展開

○混載輸出プロジェクトの支援・実施 [国、県および物流関連企業・荷主企業への提言]

- ・東北で行われている混載輸出に関する様々な取組みに対して広域化等の支援を官民共同により行う。
- ・「食品」混載輸出プロジェクト、「工芸品他の地場産業産品・製品」混載輸出プロジェクト等、個別の広域的な混載プロジェクトを官民共同により企画・実施する。
なお、上記の支援や企画・実施にあたっては、東北地域内のみならず、国内他地域との連携も視野に入れた広域化についても検討・実施する。

提言3：航路拡充やコストダウンのための戦略展開

○物流に関する情報交換会の開催・実施 [国、県および物流関連企業・荷主企業への提言]

東北7県の物流関連企業や荷主企業による定期的な情報交換の場を官民共同により設定し、以下の活動を行う。

- ・東北7県の国際物流に関するニーズや意見の把握と必要に応じた対策を検討・実施する。
- ・荷主の要望を船会社等にフィードバックし、直行便の拡大を図る。
- ・東北各港の航路を組み合わせることで、地方港における週1便という問題を回避するような東北の港湾・空港の広域的利用システムの検討を行う。また、新規航路も視野に入れ、国内他地域とも連携した広域的利用についても検討を行う。
- ・輸送業者、荷主企業等、全ての関係者を巻き込んだ東北全体の広域連携による帰り荷確保の対策や空コンテナ活用に関する検討を行う。
- ・「東北ロジスティクス推進サイト」の内容の充実化を図る。

○インランド・デポの設置支援 [国への提言]

- ・北上周辺地域、横手周辺地域、郡山周辺地域へのインランド・デポ設置について地元関係団体と連携して強く要望していく。

○検疫業務の民営化や外部委託化 [国への提言]

- ・検疫業務の一層の迅速化や効率化のため、同業務の民間への委託や地方自治体への委譲等を検討・実施する。

提言4：将来に向けた港湾機能の強化

○重要戦略港湾の整備 [国および県への提言]

東北全体の重要戦略港湾として、特定重要港湾である仙台塩釜港と新潟港、および、重要港湾の中でも極東アジアとの地理的優位性が高い秋田港の諸施策の重点化を図る。

仙台塩釜港については、輸入の拡大により、わが国の北米航路のファースト・ポートを目指すとともに、増大するコンテナ貨物への対応に向けて港湾規模の拡大を図るなど、港湾機能の整備充実を検討する必要がある。

新潟港については、東アジア発で日本海沖を航行するコンテナ船の寄港を視野に入れるとともに、対岸諸国への日本海側のゲートウェイ港としての位置付けを明確にし、港湾機能の整備充実を検討する必要がある。

秋田港についてはロシアを中心とした極東アジアのゲートウェイ港としての位置付けを明確にし、冬期風浪対策等の港湾施設整備を検討する必要がある。

重要戦略港湾化に必要な施策は以下の通り。

- ・大型船舶への対応が可能となる大水深岸壁の確保。
- ・コンテナ数増大に対応可能なヤードの確保。

- ・日本海の冬期風浪対策のための防波堤の整備等。
- ・抜港の際の代替港としての役割の確保
- ・国際標準コンテナ車の円滑な通行のためのアクセス道路の整備。

5. 2 提言実現に向けた東北経済界の取組み

以上4つの提言の実現に向けて、東北経済界は当面、次の5点について重点的に取組み、その早期実現を図っていく必要がある。

1. 「国際物流戦略チーム」（仮称）の設立支援と「情報交換の場」の開設

経済発展の著しい東アジアを中心とした諸外国とのコンテナ貨物の増大が地方においても常態化する中で、荷主企業のニーズは、平成13年の東経連提言の際よりも、単にコストだけではなく、リードタイムや便数等の面において、より高いレベルのサービスと内容が要求されるようになってきている。

こうした中で、荷主企業に最適モデルを提案し、荷主企業の支持を得ていくためには、個々の港湾関連企業や自治体の努力では限界があるため、広域的視点から、官民一体で戦略的な国際物流を構築していく必要がある。今後、東北においては、荷主企業の視点に立った国際物流の総合的・戦略的な展開を図るとともに、国際物流拠点の更なる整備促進を図ることが重要である。

このため、東北経済界は、国や各県の関係者との連携のもと官民一体となり、「国際物流戦略チーム」（仮称）の設立に向けて取り組む。

また、物流ルートの決定権限が東北域外（首都圏等）にあるとともに、物流ノウハウや最新情報の共有が十分でないことから、東北域内の荷主企業からは、「情報交換の場」の設置を望む声が大きくなってきている。

このため、東北経済界は、「国際物流戦略チーム」（仮称）とも連携を図りながら、域内の物流関連企業や荷主企業による定期的な「情報交換の場」を官民共同により設定し、国際物流に関するニーズや意見の把握等を行うとともに、関係者の東北港湾に対する理解浸透を図る。

2. 荷主企業の視点に立ったコンサルティング的なポートセールス活動の実施

平成13年の東経連提言を受けて、東北に進出している多くの荷主企業が本社を置く首

都圏において、2度のポートセミナーを開催し、航路サービス等の情報提供を行った。しかしながら、東北に立地する荷主企業の把握に限界があるとともに、多くの荷主企業を対象としたセミナーでは、それぞれのニーズにあったキメ細かな情報提供が困難なことから、現在はセミナーを開催していない。

今後は、荷主企業に対して、東北域内の港湾（空港）を活用した個別具体的なメリットを提示するなど、コンサルティング的なポートセールスを実施し、広域的な物流効率化に関わる選択肢を提供することが有効である。

このため、東北経済界は、国や各県の関係者との連携のもと官民一体となり、荷主企業の視点に立ったポートセールス活動の実現に取り組んでいく。具体的には、東北域内の企業をはじめ、首都圏など大都市圏に立地する企業や商社等の物流ルート決定権限を持つ部署に対して、「国際物流戦略チーム」（仮称）のもとに設置するアドバイザー・グループを派遣し、実効性の高いポートセールスを行う。

3. 東北における重要戦略港湾の整備促進

東北地域のアジアへのゲートウェイとしての役割を担うとともに、スピーディでシームレスかつ低廉な物流システムの構築およびディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現に資する、特定重要港湾である仙台塩釜港ならびに新潟港および、重要港湾の中でも極東アジアとの地理的優位性が高い秋田港を重要戦略港湾と位置付けして、物流拠点の更なる整備促進を図ることが重要である。

このため、東北経済界は、東北全体の重要戦略港湾としての整備実現に向けた諸施策の重点化について、地元関係者ならびに「国際物流戦略チーム」（仮称）とも連携し、官民一体となって関係方面に要望を行う。

4. 混載輸出プロジェクトの支援

混載輸出に対するニーズが増大する中において、東北では、混載輸出のPR不足や商社機能がないことなどの理由から、混載輸出は域外の利用が多くなっている。

今後は、東北の各地に存在する食品や工芸品などの混載プロジェクトを、広域的に官民共同により企画・実施することが域内産業の活性化の観点からも重要である。

このため、東北経済界は、国や各県の関係者と一体となり、「国際物流戦略チーム」（仮称）と連携を図り、国内他地域との連携も視野に入れた広域化についても検討・実施する。

5. インランド・デポの設置、利活用促進の支援および検疫業務の民営化や外部委託化

インランド・デポは、地元通関や保税輸送のメリットを享受できるだけでなく、東北域内の経済の活性化や国際物流に係わる人材の育成、周辺地域も含めた貨物の集荷等にも貢献するものである。

このため、東北経済界は、国際貨物の需要が見込まれる北上周辺地域、横手周辺地域、郡山周辺地域へのインランド・デポ設置について地元関係団体と連携し要望を行うとともに、既存施設の利活用促進を図る。

また、検疫業務の一層の迅速化や効率化を図るため、同業務の民間への委託や地方自治体への委譲等について関係方面に要望を行う。

以上