
北陸地域国際物流戦略チーム 令和5年度 幹事会

日 時：令和6年3月4日(月)15:00~17:00

場 所：万代シルバーホテル 5 階 『万代の間』

方 式：対面・オンライン会議 (Microsoft Teams) 併用形式

出席者：別紙、名簿のとおり 50 名(会場 18 名、WEB32 名)

－ 議事概要 －

(挨拶)

議事①：幹事会構成員の変更

議事②：「広域バックアップ専門部会」の取組

議事③：物流 2024 年問題への取組

議事④：北陸港湾ビジョン～日本海北前船構想 2030～フォローアップ 後のご意見 意見交換・質疑応答

【委員】

- ・広域バックアップ専門部会の取組みは素晴らしい取組みだと思う。他の地域と比べて相対的に良い悪いということではなく、絶対的にいい取組みだと思う。毎年説明を伺っていて、だんだん中身が充実してきていると感じている。
- ・これまで 10 年間で、トータルでどのくらいの企業が参加され、その参加企業数がどれくらい増えてきているか、また、参加企業の業態の変化があるかといったことをご説明いただけるとありがたい。それらがこの事業の有効性を物語っているかもしれない。
- ・継続参加企業があるものと想像するが、例えば、そういう企業がこの事業をどのように評価されているか、あるいは実務にどれだけ還元されているかの情報があると、参加企業を増やすためのアピールポイントになり得るのではないか。
- ・参加企業数を増やしたいとのことだが、どういった目標をもって増やしていくのか、お考えがあればお聞きしたい。企業数を何社に増やす、あるいは増やしたい業界がある、などの方針はあるか。それによってアピールの仕方が変わってくるのではないかと。場合によっては、特定の業界団体を通じて PR していくと、参加企業が増えるのではないかと。
- ・また、資料 4 で説明頂いた北前船構想のフォローアップについて、3 テーマそれぞれで物流方策について記載されているが、主体は誰を想定して書かれているのか。北陸地方整備局がすべて実施するものではなく、港湾管理者や各港に関わっている業界の関係者を含めて取るべき方策として書かれているように見える。そうした時に、北陸地方整備局として働きかけやサポートをどのように行っていくか、お考えがあれば教えていただきたい。
- ・物流混乱の中で、釜山でのトランシップが遅れて大分乱れたと説明があったが、最近はそれも解消し、戻ってきている。ただ、それでも北陸港湾でのコンテナ貨物取扱量がなかなか伸び悩んでいる。こうした中で、東南アジアへのダイレクト航路の開設は当面の重要な目標になると思う。その際に、1つの港湾だけではその必要な貨物量を確保するのが難しいのは自明であるため、各港が連携して取り組むことが必要であり、そういった面で北陸地方整備局として尽力いただける部分があるのではないかと考える。
- ・農産品の輸出について、鮮度保持が必要ということが書かれていた。リーファーコンテナは、日本全体として入超なのではないかと思う。北陸において生鮮品輸入で入ってきたリーファーコンテナを空で返している例があるのであれば、活用することが考えられるのではないかと。

【事務局】

- ・広域バックアップ専門部会の取組みについて、手元に正確な数字はないが、昨年まで 1700 名程度の参加者があった。今年は約 100 名くらいなので、延べ 1800 人程度になっている。近年は 2 回の訓練合わせて 100 名程度にな

っている。当初に比べると、1回あたりの参加者数は若干減っている。リピート率としては、25%の人が複数回参加している状況である。また、企業・団体別の継続率は、当初は33%だったが、令和5年度に関しては71%となっている。BCPが大事だと思う企業は継続して訓練に参加している。

- ・参加募集については、プレスやこのチームのメンバー、バックアップ専門部会のメンバーを通じて行っているが、なかなか伸びていない現状である。ずっと参加している企業があることを認識しているので、そういった企業に継続して参加していただきたいと思う。また、広げすぎるのも北陸のキャパ的に現実問題としてどうなのかというところもあるが、我々としては、積極的にアピールは続けていき、できる限りの人たちに参加していただきたいと思っている。専門部会でも非製造業の方々からも、いい取組みなのでぜひとも来年も参加したいという言葉がいただいている。来年度はそういった事業者が増えてきて、満員御礼にできればと思っている。
- ・物流方策の主体については、まさにこの国際物流戦略チームのために仕上げた調査である。このチームは産官学すべて揃って北陸地域の国際物流を推進するチームということで設立された目的がある。本来であれば、だれがやるか明確な分担表があればよいと思うが、まずはこういう課題があって、こういうことをやっていかなければいけないということを、このメンバーの中で共有を図りたいと思っている。我々としては、そのパーツパーツを実現に向けて少しでも取り組んでいけるように進めていきたいということで、来年度にやることを告知している。その中でも、国土交通省としてもいろいろな支援メニューがあるので、そういったものも紹介しつつ、皆様と協力しながら進めていければと考えている。
- ・釜山トランシップの荷物の停滞の解消後、北陸の貨物が伸びてきていないという点だが、輸入があまり伸びていない。おそらく、コロナ時にDIYなどの内需的な輸入がキープしていたが、コロナ禍が終わってから、そういった業態があまり伸びていないと思われる。特に新潟港は輸入が多い港なので、そういったところは輸出に関しては比較的持ち直してきているのではないかとみている。

【委員】

- ・新潟港のリーファーコンテナの状況について、圧倒的に輸入が多い。ご存じの通り、新潟には大手のかまぼこメーカーがあり、練り物の原料がかなり入ってきている。一方、輸出は、資料の通り京浜港を使われる比率が新潟は高い。トランジットタイムや海上運賃の点が理由である。元々リーファーを使う貨物も圧倒的に練り物の原料と比較して少ない。現状、おそらく9対1や8対2で輸入の方が多いと認識している。

【委員】

- ・そういうことであれば、空で返しているリーファーを有効活用することが、農産品の輸出に役立つと思う。誰がどのようにコーディネートすべきかの議論はあるかもしれないが、そういう方向で、情報共有をしていくことが大事だと思う。

【委員】

- ・代替輸送訓練は経年的に続けてきたことによって、どんどん洗練されていいものになってきているという価値に我々自身も気づき、訓練が価値のあるものだとして社会に上手い見せ方をしてPRできればインパクトがある。まだその見せ方が十分ではないと思う。専門部会で物流BCPモデルと打ち出すなどの例が出たが、PRの方法について知恵を出して、工夫して行っていくことで、さらに次のステージで違う風景が見えてくるのではと考える。
- ・社会情勢の変化について、ここ数年間、グローバルサプライチェーンにしても安全保障の問題が急浮上してきた。北陸港湾に関して言えば、中国経済がグローバルサプライチェーンに編成され、波に乗り北陸港湾の物流も伸びてきた側面がある。この安全保障が急浮上する中で、デカップリング (decoupling) やデリスキング (de-risking) ということが言われて、結構前にその局面がすでにピークアウトしていると言われている。その中で、北陸地域の国際物流戦略をどう考えるのか。さらに言えば、台湾有事の可能性も含めた東シナ海、南シナ海で起こり得る状況について、起こった場合のシミュレーションをしておく必要がある。

【事務局】

- ・我々も同じような訓練を7,8年続けてきた中で、方向性が見えてきたため、これを実効性のあるもの、そして世の中に受け入れられるために何がPRとして足りないのかということで、点数化することを一昨年度から取り組んでいる。我々がやってきていることが間違いじゃないことが数字でも表れるようになったので、こういった点を対外的にも公表したりする努力をやっていきたいと思っているが、十分にできていないところがある。来年度はもう少し、PRにも注力していきたいと思う。

【事務局】

- ・おっしゃる通り、北陸の港湾は中国との貿易に伴って各港の貨物量が増え、発展してきた。TPPにベトナムなども入り、中国から東南アジアに物流がシフトしてきている中で、輸入の構造を見ても東南アジアからの量は増えてきている。そういった点は分析している。一方で、おのずと距離が長くなり、船も大きくなるため、受ける港側のハード、施設のスペックはもちろんだが、中国・韓国航路のように全ての各県の港が同じような扱いにかかるかと言えば、違う可能性もあると思う。この北陸国際物流戦略チームでの国際物流という意味では、次に考えるべき課題だと思っている。

【委員】

- ・バックアップ専門部会での取組みについては、非常に蓄積もあるので、是非いい形でPRをしていただきたいと思う。
- ・航路の多元化という方策のところで、輸送ネットワークの多元化について、鉄道輸送を含めたSea&Railやレールを補完する海上輸送などいろいろな形の連携が考えられる。機能を補完しあう中で輸送力が高まるということもあると思うので、モードを連携した形での検討も良いのではないかな。
- ・今、地方空港ではなかなか貨物輸送は難しいというところは認識しているが、利用できるとよい。インバウンドが回復してきて、富山空港でも定期便が再開するなどの動きがある。今後、航空便が充実してくる中で、例えばベリー便を活用するなど、国際物流の視点から見たときに空港との連携も出てくると思うので、是非、戦略チームの中で空港の話もできるとよい。北陸の中では、金沢は、小松空港でフレーターが入っており、金沢港はコンテナ船だけでなく、国際RORO船も入っている所以で複合的な物流に対応できる環境になっていると私自身注目している。

【事務局】

- ・モーダルシフトについては、我々単体というよりも、運輸局や鉄道会社も含め、鉄道輸送も絡めた国際物流を検討している。今回、港の話が主であったが、来年度以降は鉄道も絡めたような形のモーダルシフトの話題もこの場で提供できると考えている。
- ・港の国際物流の中でも、コンテナ船で運ぶもの、RORO船で運ぶものもあるが、それらを複合的に組み合わせた輸送についても我々が検討しているところなので、来年度以降紹介できればと考えている。
- ・空港に関しては、直接関与しているところではないが、新潟空港ではトキエアが今年就航し、一部を貨物輸送に割り当てるような機体を使用している。この国際物流戦略チームにおいては、物流全体として空港貨物も含め、情報提供できるように努めていきたい。

【委員】

- ・北陸の港湾ビジョンを策定した当時と国際情勢がだいぶ変わってきている。策定当時は、中国がアメリカとの関税戦争、貿易戦争をやっていた時期で、どう対応していくかの議論があった。また、ロシアについても日本への主要な輸入品目である石油・天然ガスの相対的価格安定の中で、北極海航路の可能性を北陸地域としてどう捉えていくか？シベリア・ランドブリッジをどう発展させていくのか？等の議論があった。今日、中露二か国とも国際政治と世界経済の面で自由に貿易量を伸ばしていくことが難しくなっている。そういう意味では、この港湾ビジョンの中間見直しなどを行い、再定義していく必要があると感じている。

- ・北前船構想は、内航航路プラスワンのような形で貨物をまとめて、東南アジアや台湾の方にもっていくかという点が念頭にあった。いよいよそこが主役になっていく必要があると思う。
- ・東南アジアとインド方面へ、どのように確保していくかという時に、内航航路を活性化して、荷物を集めていくプラスワン戦略は有効であると考えます。
- ・ロシアと中国については諦める必要はなく、正常な関係に戻ったら再び繋いでいくような施策を考えておく必要がある。
- ・農産物の輸出について東南アジアは民族の多様性だけでなく、宗教、特にイスラム教というのが大きいので、食の好みや慣習、食文化の作法なども研究しておく必要がある。
- ・内航航路の充実には2024年問題が絡んでくる。陸上のトラック基地の集約とかなり連動してくる。ドライバーが休める場所やドライバーが交代できる場所という点で、北陸は太平洋側との関係性で可能性がある。トラック輸送基地を見据えて、内航フィーダーとの連携策も考えていく必要がある。
- ・BCPを北陸のある程度の規模以上の企業には、標準実装していく取組みを行い「北陸BCP」として一般名称化していくことも大事である。
- ・情報発信について、SNSの活用をもっと考えていくべきと思う。ある会社はSNSを利用して広告代をゼロにしている。BCPの専門家などがSNSを使って2港使いや事例などを発信していくとよい。これは、既に北陸では蓄積があるためできることである。

【事務局】

- ・相手国をしっかりと分析した物流戦略、2024年問題に絡めたBCPのリンク実装化、SNSを活用した取組みの周知、一般化というところをよく意識して、来年度以降取り組んでいきたい。

(挨拶)

以上