

# 起業する北海道 - 国際物流を事例として

A Spirit of Entrepreneurship in Hokkaido -A Case of the International Logistics-

室蘭工業大学 学生員 片岡純江 (Sumie KATAOKA)  
 室蘭工業大学 学生員 鈴木智恵 (Chie SUZUKI)  
 北海道工業大学 正員 井田直人 (Naoto IDA)  
 室蘭工業大学 フェロー 田村 亨 (Tohru TAMURA)

## 1. はじめに

2005年5月の「新しい国のかたち『二層の広域圏』を支える総合的な交通体系最終報告」によると、東アジアの急速な経済発展は、アジアにおけるわが国の相対的地位の変化を意味している。わが国と東アジア諸国の関係は、生産拠点として、あるいは市場としてさらに深化する。その結果、東アジア域内の貿易・交流の拡大が見込まれている。わが国の国際戦略は、各地域ブロックと東アジア諸国の連携強化を図ることが重要となる。

北海道に目を向けると、苫小牧港・新千歳空港が近接しており、輸出施設は優れた立地条件を有しているが、直接輸出を行う機会は少なく、東京などを経路しない東アジアへの物流機能の高度化が求められている。今後、地域ブロックとして自立するためには、起業により地域が学習する「起業する北海道」である必要がある。

そこで本研究の目的は、2030年度の北海道の国際貨物需要予測<sup>1)</sup>と、東アジアにおける北海道の物流戦略を検討することにある。後者の検討では1)船舶、航空の国際貨物輸送に先進的な事例を把握するとともに(3章)、2)北海道における課題を示し(4章)、対東アジアの北海道物流のあり方を提案する。

## 2. 国際コンテナ需要予測モデル

### 2.1 需要予測モデルの概要

本研究の需要予測モデル<sup>1)</sup>は、2030年の国際物流量を金額ベースで予測したものである。概要を図-1に示す。

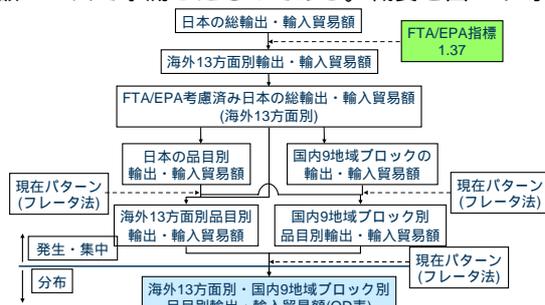


図-1 国際需要予測モデル

### 2.2 需要予測結果

- ・輸出額は2004年の約2.1倍、輸入額は4.7倍となり、北海道は現在より輸入超過が進む
- ・総貿易額が約4.0倍となることから、北海道が地域ブロックとして自立できる可能性がある
- ・中国に対する輸出額の伸びが著しい。中でも化学製品、機械中間材、雑品が著しく増加している

- ・金額ベースで航空と海運の輸送割合は、現状の航空：海上=4：6が6：4と逆転する

### 2.3 考察

2030年には北海道の輸入超過はさらに進行してゆく結果となった。今後、北海道が自立していくためには、北海道の特性を生かした産業を見つけ、北海道から直接輸送を行うシステムを構築していく必要がある。

## 3. 先進事例の検証

### 3.1 上海スーパーエクスプレス

2003年11月、博多 上海間に上海スーパーエクスプレス(以下、SSEとする)が就航した。SSEは、高速RORO船を国際航路に導入し、以下のことを可能にした。1)東京-上海の輸送はコンテナ船で10日間要していたものを、4日間に短縮した。2)輸送時間が不確実な海上輸送距離を短縮し、輸送時間の不確定要素を最小にすることで定時性を向上させた。

RORO船による輸送費用はコンテナ船より割高になるが、航空輸送の1/2~1/3であり、航空貨物からの転換がみられた。その他にも、RORO船の特徴を活かした特殊貨物(背高・幅広・長大)輸送、アパレル関係、家電・電子製品、生鮮品等を輸送している。輸入：輸出=8：2と輸入超過のため貨物の発掘を行っている。

### 3.2 新北九州空港・ギャラクシーエアラインズ

#### (1) 新北九州空港概要

北九州市は200万都市であり、近年、ITやロボットの分野、環境ビジネス分野に力を入れ、北部は自動車産業の一大集積地となりつつある。周辺地域では自動車関連産業の進出が目覚しく、産業技術集積の拠点を目指している。一方で、農産物の輸出も積極的に行っており、地元産品をブランド化させた「博多万能ねぎ」などを取り扱っている。また、日中韓の環黄海10都市(日本：北九州市・福岡市・下関市、中国：大連市・天津市・青島市・煙台市、韓国：仁川市・釜山市・蔚山市)からなる「東アジア経済交流推進機構」を2004年に発足させ、都市間の経済交流による実質的な貿易円滑化を目指している。

2006年3月、新しい物流拠点とし、新北九州空港が24時間運用可能な空港として開港した。新空港の建設理由は、1)旧空港は山に囲まれており、霧が発生するなど天候の問題があったこと、2)背後圏に大きな需要があったこと、3)関門海峡の半永久的に続く浚渫により溜まる土を用いたため、安価で建設することができたことが挙げられる。

現在、福岡空港の背後圏は九州、山口、広島、四国にまで広がっているが、福岡空港は市街地に近く離着陸が制限されている。今後、新北九州空港に貨物専用便が就航することもあり、貨物が移動することが予想される。

表-1 新北九州空港の就航路線(2006年12月現在)

就航先	航空会社	運航頻度	使用機材	備考
東京(羽田)	日本航空	JL 4 便/日	A300-600	
	スターフライヤー	MQ 11 便/日	A320-200	
	ギャラクシーエアラインズ	J7 1 便/日	A300B4-622R	6便/日(予定)
名古屋(小牧)	ジェイエア	XM 1 便/日	CRJ-200	
沖縄(那覇)	日本トランスオーシャン航空	NU 1 便/日	B737-400	
上海(浦東)	中国南方航空	CZ 3 便/週	A319-100	
ウラジオストク	ウラジオストク航空	XF 2 便/週	TU-154M	夏期

(2) ギャラクシーエアラインズ株式会社概要

ギャラクシーエアラインズ株式会社は2005年5月に設立された国内貨物専用航空会社であり、羽田空港 新北九州空港、羽田空港 那覇空港の運航を開始した。

近年、効率的な機材運用の観点からローカル線におけるダウンサイジングが行われ、ベリー便(貨客混載)の貨物スペースが減少している。そのため、フレイター便(貨物専用)の重要性が増している。

ギャラクシーエアラインズが新北九州空港へ乗り入れる理由は、1) 複合一貫輸送が出来る立地であること、2) 産業の集積地であること、3) 24時間運航可能な海上空港であること、4) 背後圏に200万規模の都市圏を有すること、5) 「物流拠点都市づくり基本方針」を掲げ、複合型物流拠点都市づくりに熱心であることが挙げられる。

現在、ギャラクシーエアラインズは国内線のみ運航しているが、新北九州空港は将来的に国際航空貨物輸送を増加させることも視野に入れている。

4. 北海道での展開

4.1 起業する北海道

近年、起業を地域政策として捉えていく、「アントレプレナー(entrepreneur)」という考え方が出てきている。

地域政策の発展段階として、以下の3段階がある(図-2)。第一段階は、「供給側の企画により専門家の意見を得て事業を行う」段階である。第二段階は「住民参加などの需要側の意見が反映され社会実験を行う」段階になる。東アジアの各国は、現在第二段階にいと考えられる。そしてその先は、第三段階として「地域が自ら学習し起業する」段階へと進む。

今後、ますます勃興する東アジアの中で、北海道ブロックは第三段階の「起業する地域」へ移行してゆく必要がある。そのためには、北海道からの輸出貨物を発掘し、既存のネットワークを変容してゆくことが重要となる。

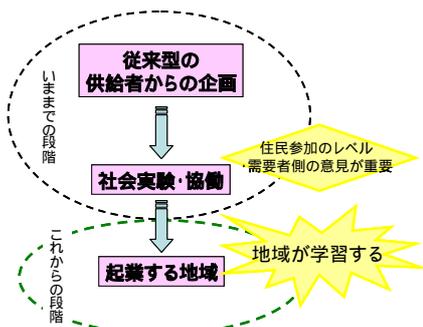


図-2 起業する地域 イメージ図

4.2 今後の展開可能性

国際物流に関して、製造業分野と農産品に関してヒアリングを行った結果を以下に示す(表-2)。

(1) 製造業分野

現在、苫小牧港周辺に3社の自動車部品製造工場があるが、関連産業が立地しなかったため部品の生産を行うのみに止まっている。自動車部品の道内調達率は現在10%であるが、50%まで引き上げる(九州と同等)ことにより、産業技術集積の拠点になるのではないかと。

海上コンテナ輸送では、遅れや品物の紛失の責任を船社が負わないが、荷主にとって定時性の確保は必要不可欠である。そのため、輸送手段の多様性を望む声がある。

(2) 農水産品

通年貨物の成功例として、台湾へ輸出している長イモ(定期船)の他、トマト、きゅうり等の農産物や、蟹、雲丹等の水産物(航空貨物)がある。航空輸送経路は、新千歳空港から台湾や香港への直行便によるものと、成田国際空港を経由するものがある。北海道からの貨物のみではコンテナが埋まらない場合、成田で他の農産物と混載し、満載にして輸送する方が安価であるといったロットの問題が主な要因である。北海道ブランドは海外で有名かつ人気が高く、さらなる市場開拓が重要である。

表-2 ヒアリング結果より得られた問題点

	船舶	飛行機	共通の課題
貨物	・製造分野では材料を海外から調達したほうが安価であり、道内での調達率は低い	・リーファーコンテナの発達により、大半のものは船舶で運べる ・北海道からではコンテナが満載にならず、割高である	・通年貨物がない ・北海道で生産している農産品の大半は中国で生産可能 ・産業が集積していないので、ハブにはなりにくい
インフラ、ネットワーク等(ハード)	・チャトル便がない ・釜山経由便が少ないため使用しにくい ・北米への定期直行便がないため使用しにくい ・リードタイムを要するため定時性の確保が困難	・夜間専用便がなく、日中に飛んでいるベリー便に積載するしかない ・荷主が千歳周辺にいない ・荷姿に制約がある ・上海-千歳間は機体が小さいため使いにくい	・貨物量が少なく飛行機だが、増えくと船舶に移行する傾向がある
手続き、法律、規制等(ソフト)	・遅れ、品物の紛失は保障されない ・海外に比べてコストが高い ・海外のシャーシを国内で用いる際に、規制がある	・輸送コストが高い ・夜間の運行に制限がある ・共産圏の国は、自衛隊の訓練が行われる日を避けて運行しているため、日にダイヤが集中している	・CIQの手続きが簡素化されていない ・欧米へは時差の関係上、1日連絡が遅れると3日遅れることになりかねない ・品質を下げない工夫(規制水・日にダイヤが集中して)

5. おわりに

本研究では以下の2点について明らかにした。

- 1) 船舶、航空における国際物流輸送に関する先進的な取り組みを示した
- 2) ヒアリング結果より北海道の現状を把握し、今後北海道がとるべき方向性を明らかにした

北九州市では企業、市、所轄官庁、物流関係団体等が一体で密接な連携体制を構築し、物流拠点都市の実現を図っている。北海道も早急に官民一体となった取り組みを行い、東アジアの食糧基地、産業技術の集積を目指し、東アジアの中のネットワーク形成を行うべきである。

参考文献

1) 松下貴芳、片岡純江、井田直人、田村亨：東アジアの長期国際物流予測と北海道戦略、土木学会北海道支部論文報告集、vol.62、CD-ROM、2006