



北海道国際輸送プラットフォームの構築に向けて

国土交通省北海道開発局
港湾空港部港湾計画課

※1 RORO船 (roll on roll off ship)
貨物をトラックやフォークリフトで積み降ろす(水平荷役方式)のために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

※2 AIS (Automatic Identification System)
船舶自動識別装置。

北海道開発局では札幌大学とともに、官民一体となった北海道産品の輸出拡大を目指し、北海道の物流・商流双方の課題解決に向けて取り組む「北海道国際輸送プラットフォーム」の構築について、ヤマト運輸(株)北海道支社・ヤマトホームコンビニエンス(株)北海道統括支店と連携した取組を開始しました。

本稿では、「プラットフォーム」構築に向けて、道産品輸出拡大に向けた課題や今後の取組の方向性について紹介します。

1 札幌大学との連携

北海道開発局では、北海道の国際物流の活性化のために、これまでも北海道国際物流戦略チームを通じて関係機関との連携により各種の取組を進めてきました。

例えば、平成18年には国際海陸一貫輸送航路の設立を目指し、北海道と韓国間の直行船(RORO船^{※1})の試験運航を実施しました。国際海陸一貫輸送は通常の海上輸送より早く、航空輸送より安く輸送することが可能となりますが、国際RORO船による輸送がない中で、輸送モードの空白地帯を埋める新たな輸送手法を提案するものでした。

また、津軽海峡を通過するアジア～北米間の基幹航路の実態を、AIS^{※2}アンテナを用いて把握し、北海道港湾の可能性等についても分析を進めてきました。

このような取組などから、新たな物流ルートの可能性は確認されました。しかし、実際の商取引に結び付ける輸送網を構築するためには、北海道からの輸入貨物に対し、輸出貨物が圧倒的に少ない点(8:2)や、輸出品の主体となる農水産品は季節変動が大きく、それに対応した容量が必要といった北海道特有の物流



RORO船輸送実験時

の課題に対応する必要もあり、この解決方策として、さらなる輸出商材の発掘をしていく必要性が指摘されていました。

このような課題を解決し、道産品の輸出拡大を図っていくためには、物流ルートの確立とあわせて、それを利用する商材を確保することが求められ、その商取引を支える商流ルートも一緒に確立していく必要があります。

例えば、物流と商流について一体的に取り組む必要性を示す数字として、北海道から輸出される食品（水産品を除く）の85%が北海道以外でコンテナに入れています（下表）。

これは、北海道の食料品が東京本社の手商社の仲介により諸外国へと輸出されるため、ボリュームディスカウントによる輸送の効率化のために一度首都圏に他地域の食材とともに集められ、東京周辺の倉庫でコンテナ詰めされて、海外に輸出されているという状況を示しています。

このような場合、東京商社の立場ではトータルで輸送コストが低減されたとしても、北海道内企業の立場からすれば東京まで輸送するコストが余分にかかっており、輸出先での価格競争力にも影響を及ぼしている可能性もあります。

このような状況を解決するには、物流ルートとともに商流ルートを構築し、北海道に貨物が集まる商流をつくり、北海道から安価に輸送できる物流を構築する

北海道が生産地となっている品目と量

(平成20年11月) (単位：フレートトン)

	取扱量	北海道 詰め	北海道 以外	北海道 詰率
1 紙・パルプ	15,206	14,780	426	97.2%
2 水産品	10,770	10,707	63	99.4%
3 自動車部品	5,370	5,358	12	99.8%
4 鋼材	5,319	4,850	469	91.2%
5 再利用資材	2,581	2,357	224	91.3%
6 ゴム製品	2,057	1,984	73	96.5%
7 産業機械	1,423	1,041	382	73.2%
8 電気機械	576	465	111	80.7%
9 その他輸送機械	574	574	0	100.0%
10 ガラス類	407	407	0	100.0%
11 動植物性製造飼肥料	381	381	0	100.0%
食品関連	762	119	643	15.6%
*その他	1,710	1,003	707	58.7%
合計	47,136	44,026	3,110	93.4%

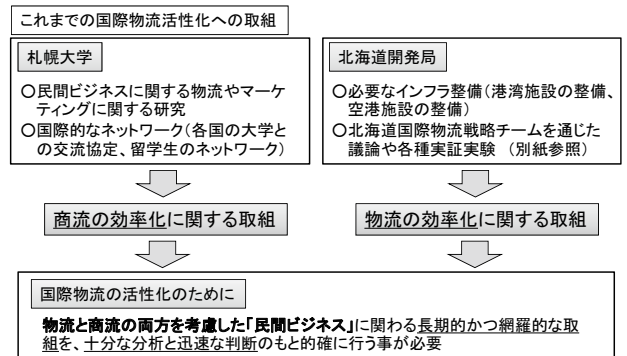
出展：平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査



必要があります。これが商流と物流の課題を一体的に取り組むことの意義です。

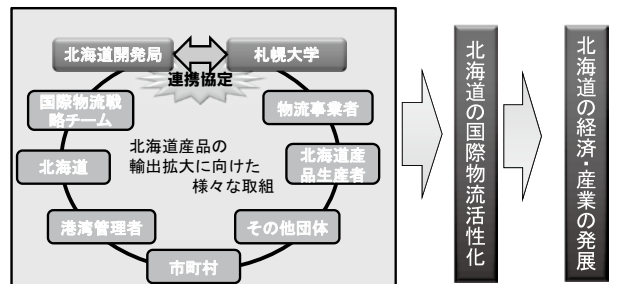
そこで、札幌大学と連携し、同大学が有する民間ビジネスに関する知見や国際的なネットワーク、物流やマーケティングに関する研究成果を用いた効果的な取組を展開することが物流・商流両方の課題を一緒に検討するために効果的であり、北海道の国際物流の活性化に不可欠と考え、平成23年9月26日に「北海道経済の発展に資する国際物流活性化連携協定」を締結しました。

北海道経済の発展に資する国際物流活性化連携協定について
～札幌大学と北海道開発局の連携～



札幌大学と北海道開発局が「北海道経済の発展に資する国際物流活性化連携協定」を締結
連携協定による取組

- 1) 港湾・空港からの輸出貨物増加に向けた取組(実証実験、共同研究等)
- 2) 港湾・空港を活用した北海道物流の活性化に関する広報、啓発に係る取組
- 3) 港湾・空港を活用した北海道物流に関する人材育成等に係る取組



2 「国際物流を通じた道産品輸出促進研究会」の発足

この連携協定に基づき、「国際物流を通じた道産品輸出促進研究会」（以下「研究会」）を発足させました。研究会では、道内の物流活性化のため、ビジネスモデルの変更や、道内事業者と輸出先となる海外事業者をつなぐ取組などの民間ビジネス分野における長期的かつ網羅的な取組について検討することとしています。

第1回の研究会は、平成23年10月7日に千葉博正札幌大学経営学部教授を座長とし、札幌大学と北海道開発局を構成メンバーに、北海道庁、さっぽろ産業振興財団、北海道運輸交通センター、寒地港湾技術研究センターをオブザーバーとして開催しました。

3 地域からの輸出

地域単位の取組として地域が連携して道産品の輸出に取り組んでいる成功事例が近年報告されています。例えば、根室のサンマは、根室市が水産協会や商工会議所等に呼びかけ「東アジア圏輸出促進協議会」を発足させ、地域として各種取組を推進し、実際の取引に結び付けています。これは、ベトナムでも高級食材の海魚として定着しつつあったサンマについて、北方領土問題対策協会の専務理事にベトナムに人脈をもつ荒川研氏（現在は理事長）が就任したことを切っ掛けに、その人脈を活かしてベトナムの大臣に根室市長が根室サンマをPRするなど、地域として取り組み、その結果として視察団が根室を訪問し、商談が開始されたものです。

また、帯広では、地域の特性を生かせる長いもで、産地形成（周辺JAが連携して「十勝川西長いも運営協議会」を設立）を図り、供給量と通年出荷を確保することによって、徐々に市場の評価を獲得していきました。十勝川西長いも運営協議会は、品質管理も厳しく行うことで評価を高めるとともに、輸出にも積極的に取り組み、台湾や、アメリカなどに販路を拡大しています。

地域の取組とする利点

- ① 一企業でなく地域での取組のため、継続した取組が可能。
- ② 大量の輸出需要に対しても、地域ぐるみであれば対応が可能。
- ③ 企業でなく、行政機関が中心であれば信用度が高い。
- ④ 商業課、産業課等ある程度の商社的な機能を有した自治体もある。

このような状況にかんがみ、研究会としては、地域ぐるみで取り組むことによって、様々な課題が解決できる可能性が高いため、地域単位で輸出拡大に取り組んでいる方々を応援していくことから進めることとしました。

そこで、道内の各地域にある輸出品となる可能性があり、地域をあげて輸出拡大に取り組んでいこうという商材を募集したところ、全道から10品目あがってきました。

ただ、それらの産品をそのまま輸出しても、海外とは様々なギャップがあり、すぐに受け入れられるとは限りません。例えば、ホタテの貝柱などは、日本では新鮮なモノを刺身にしたり、そのままバターで焼いたりする方が価値が高いとされていますが、中国などでは生よりも干した貝柱が高級中華料理の出汁用として重用されています。

したがって、輸出促進を図るためには、日本と海外とのギャップを埋めて、海外でも売れるようなものにしていく必要があります。札幌大学の持つ海外ネットワークや、留学生を対象とした食味調査などにより、ギャップを埋めていくフォローも合わせて実施していくことが重要です。また、海外事業者と道内生産者の面談などを通じて、現地事情の提供にも取り組んでいます。

日本と海外のギャップの事例

	日本	海外
ホタテ貝柱	生食やそのまま焼くなどして食べる	香港等では、干し貝柱が高級中華料理の出汁用として重用
水産品	刺身、寿司など鮮度の良いモノが高価	中国東北部では、干ナマコや干アワビ等、乾物の方が高価
すけとうだら	「明太子」「たらこ」などに人気	韓国では、チゲ鍋の重要な食材として身が重用される
アンコ	しっとりした、甘いアンコが人気	中国では、パサパサした、甘くないアンコが人気
サケ	養殖モノに対する抵抗感が少なく海外の安くて赤いサケが人気	ヨーロッパでは安全性から養殖物より北海道などの天然物サケが人気
贈答品	外観よりも品質重視	中国では重くて大きいモノ。特に赤いパッケージが人気

4 プラットホームの提案

次のような課題も明らかになっています。まず商流の課題として、道内の事業者が海外へ輸出したいと思った際に、国内取引では普通のことであっても海外取引では様々なリスクが付きまとい、すぐには輸出できないといったことがあります。例えば、商材を売るパートナー探しでも、言葉の壁があったり、距離の関係から実際に会って話をするのも困難であったりします。さらに、為替のリスクや、検疫・通関などの各種手続きが必要となってくるため、一企業で輸出に取り組むにはハードルが高い状況です。

また、物流においても、北海道の優位性がある農水産品及びその加工食品の輸送においては、その生産体制等から大ロット化が難しく、小ロット輸送の充実が重要です。また、鮮度を維持するために冷蔵・冷凍輸送が欠かせませんが、北海道には冷蔵・冷凍による小ロット貨物を安価に輸送する機能が不足しています。この対応についても1社による取組には限界があります。個別対応となると、各種経費も小ロットのため、高くなってしまい（日本での販売価格の数倍となる）競争力を持つことができません。しかし、輸出の最初の段階から大きなロットにすることはリスクが大きくなり、個別対応では非常に困難となります。

このような個別で取り組んでいる内容を北海道全体で取り組むような体制が構築できれば、輸出初心者の事業者も輸出が比較的ハードルの低いものとなります。そこで、商流機能（代金回収や輸出代行）も付加した国際小口貨物を取りまとめ安価に輸送する仕組みとして「北海道国際輸送プラットフォーム」（以下、「プラットフォーム」）を平成24年2月1日に開かれた第2回研究会で提案しました。

しかし、全ての機能を整えたプラットフォームを最初から立ち上げるのは各種課題があり困難なことから、まずは輸送・通関機能の部分から確立していくこととしその機能を担ってもらう事業者の公募を開始しました。

海外展開（輸出）における課題（商流）

- 個別企業や農・漁協等の取組等により東アジアにおいて、食品をはじめとする「北海道ブランド」は一定程度定着

しかし、国際物流の場合、次のようなリスクが道内サプライヤーにつきまとうことから、すぐに輸出ができる状況にはならない。

- マーケティングに関するリスク：国が違えば様々な習慣（味覚・慣例等）が異なる。
- パートナーに関するリスク：言葉の壁、パートナー探しも容易ではない。
- キャッシュに関するリスク：為替リスクや、料金回収の不安。
- CIQに関するリスク：検疫等の違いや、関税による販売価格の高騰。

サプライヤー1社による個別のリスク解消の取組には限界

北海道が一体となった課題への対応が必要

海外展開（輸出）における課題（物流）

北海道が他地域より優位性がある農水産品および加工食品は、一部加工用素材を除いては、その生産体制等から大ロット化が難しく、小ロット輸送の充実が重要である。また、鮮度を維持するための冷蔵・冷凍輸送が欠かせない。

しかし、北海道には、冷凍・冷蔵による小ロット貨物を安価に輸送する機能が不足している。

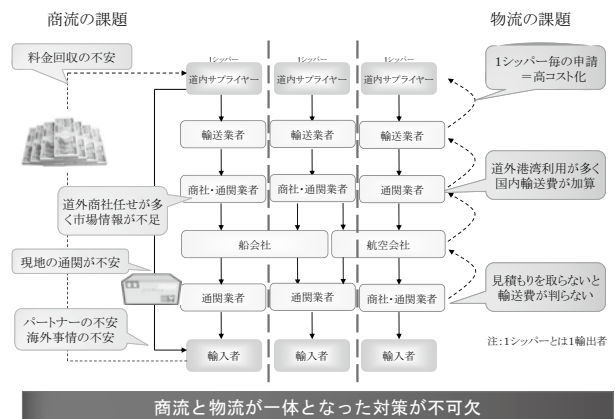
- 冷凍、冷蔵によるLCLサービス：1地域のみ週1便サービス。
- 冷凍、冷蔵による小口輸送サービス：安価なサービスはなく、個別対応。
- 小ロット貨物を取りまとめる機能：道内にはなく、東京等に集約されている。

小口貨物を安価に輸送できる仕組みの充実が必要

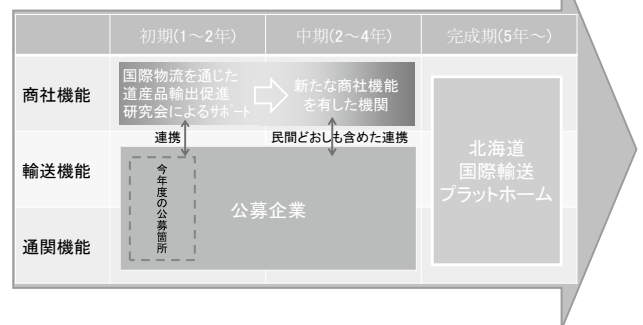
物流事業者1社による個別の取組には限界

北海道が一体となった課題への対応が必要

道産品輸出の現状



プラットフォーム設立までの計画



5 ヤマト運輸との連携

研究会の趣旨に賛同する輸送・通関業務を担う企業を公募した結果、ヤマトグループ^{※3}を選定し、平成24年4月24日に平成24年度第1回研究会を開催し、ヤマトグループと一緒に進めていくことを公表し、その進め方について議論がなされました。

6 プラットホームのこれから

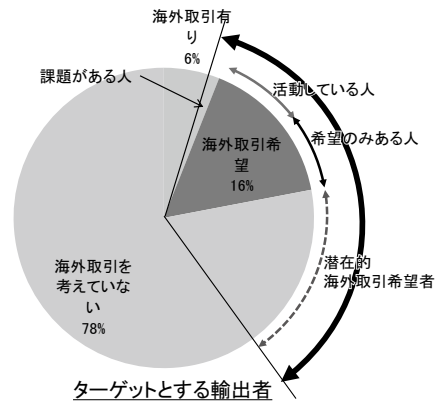
プラットフォームの構築については、5年程度の期間をかけて最終的な形へと到るスケジュールを想定し、その第1歩として24年度の取組を次のように考えています。

まず、プラットフォームに関わる問題は各種広範囲にわたることから、ターゲットを絞り、優先順位をつけた上で進めていくことが適当であることから、ターゲットを選定しました。

相手国については、将来的に東アジア全域に広げていくことも視野に入れつつ、まずは関税障壁等が比較的少なく、日本の貿易相手国としてのルートも豊富な香港とシンガポールをターゲットにしました。

次に、プラットフォームを利用する事業者は、道内企業へのヒアリング調査（右図参照）の、既に輸出を実施している6%の企業ではなく、海外取引を希望し、商談会への参加を始めている企業や、活動はまだ始めていなくとも、海外取引に向けて検討している16%の企業をターゲットとしています。

道内企業へのヒアリング調査



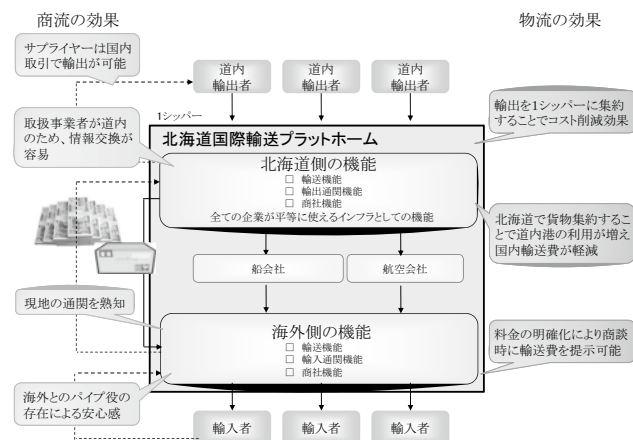
また、現在は海外取引は考えていなくても、海外取引に関するハードルが下がればやってみたいと思う、潜在的な輸出希望事業者など、これから輸出を始めようとする新たな事業者の掘り起こしを目指しています。

さらに、既に海外取引をしている企業であっても前述のとおり、道内の輸送機能が充実していないため、仕方なく道外の港等から横持ち^{※4}費用を多く負担している事業者もあることから、そういった企業の課題解決に貢献することも視野に取り組んでいく予定です。

次いで、輸送方法ですが、ある事業者が海外取引を始めようとした場合、最初に商談会等に参加して、パートナー探しを始めます。そして試しに少量での試験販売をしていきます。しかし、ダンボール1~5個程度の場合、現状では1個当たりの輸送費が非常に高額になることや、冷蔵・冷凍品に至ってはそもそも運んでくれる輸送事業者がない状況ですので、最初の1歩すら踏み出せない状況です。このことから、まずは宅配輸送クラス（主に航空輸送）の冷蔵・冷凍輸送サービスを充実させることから進めていくこととしました。

ただし、航空輸送は海上輸送の10倍近いコストとなってしまうので、恒常的な商流としていくには海上輸送に転換していかなければなりません。現状でも海上のLCL輸送^{※5}は、各事業者が行っていますが、特に冷蔵・冷凍に関するLCL輸送のサービスは、個々の食料品に適した温度帯が異なり、細やかな対応をする等

新しい道産品輸出体制の提案



※3 ヤマトグループ
ヤマト運輸株式会社北海道支社、ヤマトホームコンビニエンス株式会社北海道統括支店。

※4 横持ち
貨物を蔵置場所からほかの蔵置場所へ運ぶこと。

※5 LCL (Less than Container Load) 輸送
コンテナ1本に満たない小口貨物を混載して輸送。

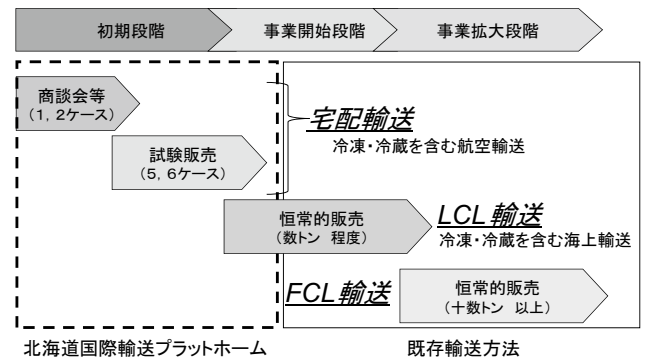
手間がかかることから取り組まれていない状況です。しかし、道産品の輸出に適した輸送方法となる可能性をもったサービスですから、既存サービスにない小口の冷凍冷蔵のLCL輸送について検討を進める予定です。

今後の実施体制ですが、現在、研究会の取組のほかにも、北海道・北海道経済連合会などが進めていた「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」が、昨年度末に選定され、活動を進めています。この特区のプロジェクトの一つとして本取組も推進しており、今後一緒になって道内輸出企業の掘り起こしや育成、プラットフォームの構築に向けた各種検討を進め、北海道の食産業の国際化を進めていきます。

24年度には、秋頃に香港やシンガポール（順番は未定ですが、時期をずらして両地域に向けた取組を開始）向けに、日本初となる冷蔵・冷凍による宅配輸送サービスを行うこととしており、輸出者・輸入者の発掘や、輸送サービス内容の検討を現在進めているところです。

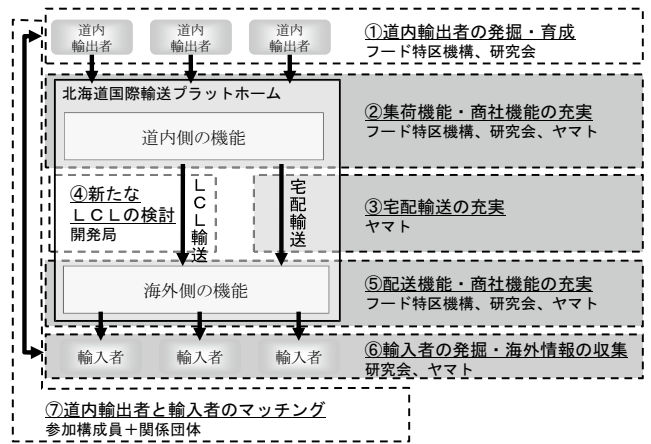
今回の取組は、これまで各種団体等が行ってきた取組とは少し異なっています。これまでの取組の多くは最初に補助金等を出し、試験的に運んでみて良い結果が得られたならば、それを誰か継続してやりませんかというものでした。この場合、最初は補助金があるので格安で輸出できることからうまくいきますが、実際にやってみると各種コストが多くかかり恒常的な仕組みになっていかないことが課題でした。しかし、今回は補助金的な支援はありません。あくまでヤマトグループがリスクを持ったうえで、恒常的な運べるルートを組み上げます。故に、荷物をどんどん発掘し、輸出する努力を中心に行っていき、そこから課題を明らかにし、この仕組みを改善してより使いやすいモノにしていこうという取組です。その結果得られる輸送システムが北海道の道産品輸出拡大に貢献することを期待し、官が支援する取組です。北海道経済の発展のため、国際物流を活性化することは必要不可欠です。関係者の協力を得ながら進めていきたいと思っております。今後ともご協力をよろしくお願いいたします。

ターゲット：輸送方法



注) LCL輸送: コンテナ1本に満たない小口貨物を混載して輸送する。
FCL輸送: 1荷主の貨物がコンテナ1本単位で輸送する。

実施体制



スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
商社機能	商社機能の検討・調整					商社機能の充実にに向けた検討						
	輸出者・輸入者発掘					マッチングイベント						
輸送・通関機能	宅配輸送サービス準備					冷凍冷蔵宅配輸送サービス開始 (香港・シンガポール)						
	企画・準備					関係機関調整						
LCL						LCL輸送実験						