# 青森港物流セミナー
# 青森港国際化推進化協議会の活動

高取ロジスティクス株式会社　専務取締役　高取亮太

2020年1月30日　TKPガーデン品川

# 高取ロジスティクス株式会社

- 事業所　：　本社東京都港区芝浦、　静岡支店

- 事業内容：　総合物流業
  通関業、倉庫業、一般貨物自動車運送業、
  利用運送業（NVOCC)、不動産業

・関連会社：　東新トレーラーエキスプレス株式会社（ドレージ）
株式会社丸勝ライン（ドレージ）
株式会社　T＆COMPANY（革製品EC販売)

# 青森港物流促進トライアル事業

目的

青森産農水産品の、新輸送モードの研究を行うため

・首都圏など大消費地向け

・海外（台湾など）への輸出

# トライアル概要

・商品　：　青森産農産品　長芋

・荷姿　：　カートン　・　手積み

・温度　：　冷蔵　＋5度

・輸送区間：　青森県上北郡東北町JAゆうき様　～　台湾基隆港

# 従来の一般的な輸送経路

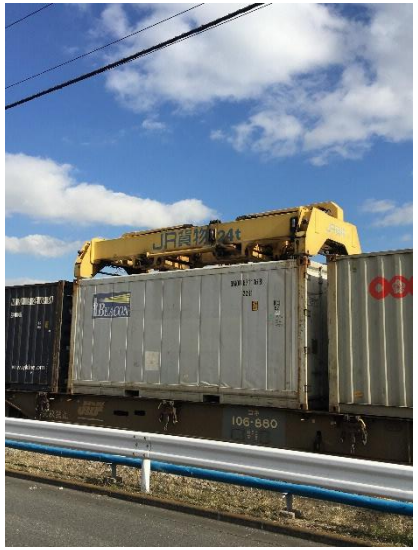
・青森県東北町　ー　東京港内冷蔵倉庫　→　トラック輸送
・東京で輸出用海上コンテナへ詰め替え
・東京港へドレージ
（★ドレージ：輸出入用海上コンテナを輸送するトラック輸送のこと）

リードタイム　2日

ネック：
・トラック輸送費のコスト上昇
・ドライバー不足によるトラック手配の難しさ
・東京港内冷蔵倉庫のキャパオーバー
・東京港の慢性的な混雑

# トライアル①　JAゆうき様で輸出用コンテナ詰め～鉄道輸送

・青森県集荷場所で輸出用コンテナへ直接積み込み
・盛岡駅→東京まで鉄道輸送
・貨物駅より東京港へドレージ輸送し輸出



リードタイム　5日間

〇産地で輸出用コンテナに積み込むためシンプルな輸送
〇鉄道輸送=ECO　/ 長距離ドライバー確保が不要
△空の輸出用コンテナの長距離輸送が発生する
（青森には空のコンテナが潤沢に用意されていない）

# トライアル②　JRコンテナの活用

- 青森県集荷場所でJRコンテナへ積み込み
- 東青森駅→東京まで鉄道輸送
- 東京港湾地区倉庫で輸出用コンテナへ積み替え
- 東京港へドレージし輸送

リードタイム　4日間

〇鉄道輸送=ECO / 長距離ドライバー確保が不要

△JRコンテナ→輸出用コンテナへの積み替えが必要

# トライアル③　盛岡でコンテナ詰め～鉄道輸送

- JR盛岡貨物ターミナル駅へトラック輸送
- 盛岡駅近隣施設で輸出用コンテナへ積み込み
- 盛岡駅→東京まで鉄道輸送
- 貨物駅より東京港へドレージし輸出

- リードタイム　3日間

〇鉄道輸送=ECO　/ 長距離ドライバー確保が不要

△トライアル①に比べ東北内のトラック輸送距離が長い

# 東京港の渋滞問題

【状況】

- コンテナヤードでの取り返しに長時間の待機が発生。
- 超繁忙期には6－7時間以上の待機
- 警察による取り締まり強化
- ドレージ確保が大激戦に。（1か月先の予約がとれないことも）

【理由】

・コンテナターミナルのキャパシティオーバー
・ゲート搬出入受付時間の硬直的な体制
・搬出入時間の集中
（積みおき・実入り搬入など
夕方にトレーラーが集中）

# 東京五輪　東京港湾地区競技会場図

# 東京港より地方港へシフトのうごきあり

- 東京五輪の東京港混雑回避のため地方港へシフト

↓

- 青森港、八戸港活用への期待

船会社の呼び込みが鍵

→直接海外への外航船の配船

→京浜港へのフィーダー船の配船

# 青森港整備への追い風

- 主要港の混雑（例.東京港の混雑による物流効率の低下）
- ドライバー不足による、モーダルシフトやモーダルミックスの推進
- 青函トンネルの輸送スタイル変更による海運へのシフトの可能性
（貨物新幹線などが実現すれば貨物列車は減便になる可能性大）
- 災害時のリスクヘッジの必要性
（震災時八戸港の代替港として機能）
- 地球温暖化による北極海航路利用促進の可能性

# まとめ

〇世界で注目されるメイドインジャパンの農水産品　輸出増

〇TPPやFTAで増加が見込まれる外国製食材　輸入増

↓

☆外航航路開設機運が醸成され始めた青森港

Takatori
Takatori Logistics Corporation

# ご清聴ありがとうございました