

北海道視察レポート 2024年6月18-19日

今年の貿易専門委員会は、半導体業界において九州と並んで注目を浴びている「北海道 道央地区の半導体装置サプライチェーン」をテーマに、冬季はマイナス15度となる外気温への対策やモーダルシフト検討のための現状把握を目的として、札幌、苫小牧などの物流施設の視察を計画し、2024年6月18-19日の二日間をかけて実施した。



6/18（火）13時に新千歳空港に集合し、日本通運殿が恵庭市に建設中（8月竣工予定）の物流センター「NX-TECT Hokkaido」に向かった。

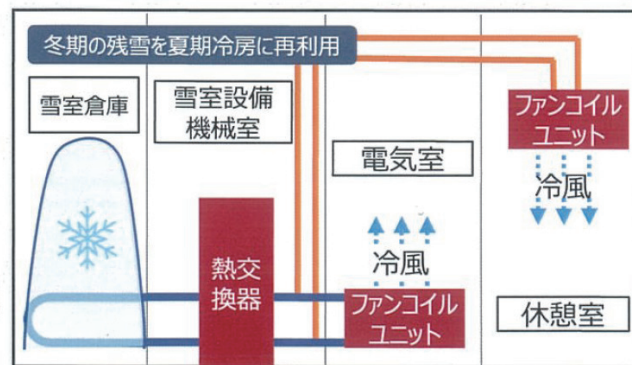


同施設は、敷地面積9,066坪、延床面積15,458坪の地上3階建て耐火建築物で全館空調完備であり、全天候型トラックバースや区画ごとにシャッターを設備するなど、天候要因を完全に排除した荷役や保管が可能な施設である。



立地は千歳市まで約30分の距離であり、部材供給拠点として多くのメーカーから引き合いが来ているという説明があった。

また、冬季の残雪を利用した雪冷房システムを採用することで事務所棟の環境負荷を30%低減するといったサステナビリティへの配慮も行われている。



続いて、鉄道貨物輸送の拠点となる札幌貨物ターミナル駅へ移動し、日本貨物鉄道（JR 貨物）殿の取り組みや札幌貨物ターミナル駅についてご説明いただいた。

同駅は6,200トン／日（全国区第2位）の取扱量を誇る、北海道最大の貨物鉄道拠点であり、定時・臨時列車併せて60本の列車が発着する。駅構内は東西3.1キロメートル、南北320メートルの広大な敷地となっており、発着エリア、貨車留置エリア（2か所）、荷役エリアの計4つのエリアで構成されている。荷役エリアには29の引込線、10のプラットフォームが設けられ、荷役ホームは列車の車両編成に合わせて20両（約460メートル）となっており、鉄道コンテナの積み込み、取り出し荷役に最適化されている。また、駅内で鉄道コンテナから取り卸された貨物の保管やトラックへの積替えを行なうための DPL レールゲートが隣接されている。



同駅を発着する貨物は、到着貨物153万トンに対して発送貨物75万トン（いずれも2023年度実績）となっており、本州からの到着貨物が発送貨物の2倍程度となっている。到着品目は、宅配便等が39万トン（26%）、食料工業品（飲料）が38万トン（25%）と過半数を占め、自動車部品などの工業品や化学薬品、化学工業品が続く。発送品目は、農産品・青果物が17万トン（22%）、食料工業品（レトルト食品など）が14万トン（19%）と北海道を産地とする作物に関係した貨物が多くを占める。

半導体製造工程で使用する部材には、引火性液体などの危険品が含まれるが、消防法上、それらの危険品は札幌ターミナル駅では取り扱う事ができないため、苫小牧に設備される危険品倉庫で取り扱う事となるため注意が必要となる。

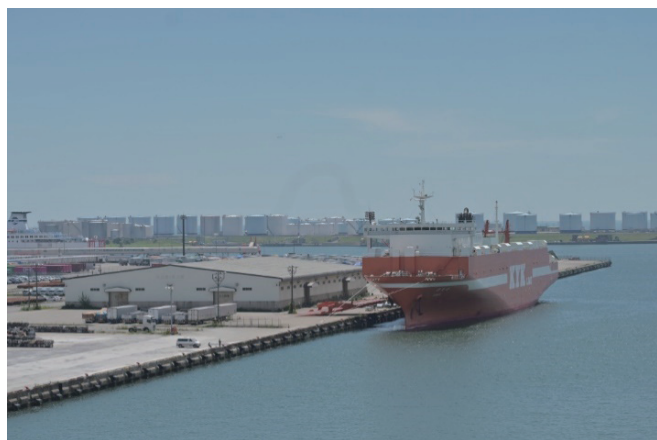
鉄道輸送へのモーダルシフトにあたって、従来の大型トラックから置換しやすいのはコンテナ長が大型トラックの荷台長と同等サイズの31フィートコンテナである。同駅では実入りコンテナとして本州から到着するコンテナの一定数が当該コンテナであるが、最も多く流通している12フィートコンテナに比べて数が少ないため更なる普及が待たれる。



6/19（水）は09:00に札幌市内のホテル前に集合し、本州からの内航船が到着する苫小牧港を視察した。

苫小牧港は、新千歳空港まで約30分、札幌まで約60分（いずれも高速道路を利用した場合の所要時間）の距離に位置し、海岸延長約24キロメートルの広大な港である。クルーズ船や自動車のまま乗降する RORO 船が着岸する西地区と国際コンテナターミナルを擁する東地区、両港区の間に位置する臨港地域（陸域）で構成され、漁港や釣り文化振興モデル港指定地域など豊富な水産資源にも対応した多彩な面を備えている。





同港の貨物取扱量は10,805万トン（2022年度）であり、北海道全体の55.8%を占めている。このうち、国際コンテナ貨物の取扱量は270万トン（北海道全体では77.3%）となっており、北海道を発着する海上貨物輸送の主要な拠点である。



内航船の定期航路は21航路107便 / 週が就航しており、常陸那珂、東京、川崎、名古屋、敦賀、大阪を結ぶ RORO 船航路や八戸、仙台、大洗を結ぶフェリー航路は、半導体製造装置などの青函トンネルを通行できないオーバーサイズ貨物の輸送においては本州からの玄関口となる。

臨港地域の苫東厚真（トマトウアツマ）火力発電所の対岸にある東港区 浜厚真（ハマアツマ）地区 周文（シュブン）ふ頭では、岸壁や背後ヤードの整備が進められ、岸壁延長

による連続バース化（令和9年完成予定）によって同時に着岸できる RORO 船やフェリーが増え、トラックドライバーの労働規制に対応した柔軟な就航ダイヤ設定が期待される。



天候にも恵まれ、北海道の雄大さを感じつつ内容の濃い視察となり、厳しい気候への対策やモーダルシフトの可能性を実感することができた。

今回の視察をアレンジ、引率してくださった日本通運様をはじめ、現地でお世話になった皆様にこの場を借りて感謝申し上げます。

（貿易専門委員会 おはら てつじ
小原 哲治）