



国土交通省 関東地方整備局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau

平成27年 1月28日(水)

国土交通省 関東地方整備局

港湾空港部

記者発表資料

～国際コンテナ戦略港湾・京浜港～

「第1回宮城県荷主意見交換会」を開催しました

平成26年12月17日(水) 宮城県仙台市の東北地方整備局港湾空港部において、国土交通省東北地方整備局・関東地方整備局の共催により、「第1回宮城県物流効率化に関する荷主等意見交換会」を開催しました。

本意見交換会は、宮城県の荷主企業と京浜港及び宮城県の港湾関係機関により、国際コンテナ物流の課題や効率化等について、意見交換し、相互に今後の国際物流の効率化につなげることを目的として開催しました。

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ・神奈川建設記者会・横浜海事記者クラブ・物流専門紙・その他専門紙

問い合わせ先

関東地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室

室長 小澤 敬二 (こざわ けいじ)

補佐 藤井 久 (ふじい ひさし)

電話 045-211-7437 FAX 045-211-0204

「第1回宮城県物流効率化に関する荷主等意見交換会」の開催結果

■開催日時 平成26年12月17日(水) 14:00～16:00

■開催場所 東北地方整備局 港湾空港部 会議室

■参加荷主等企業

株式会社オーヤマ
スリーエムジャパン株式会社
セルコホーム株式会社
大東建託株式会社
東洋ゴム工業株式会社

■議事

- (1)最近の東北の港湾の状況
- (2)国際コンテナ戦略港湾政策の概要
- (3)意見交換

■主な意見

- ・リードタイムの短縮を進めたいため、輸入も含めた仙台港の直行便就航を希望する。
また、京浜港とのフィーダー航路が充実されれば、これもリードタイムの短縮につながり、京浜・仙台両港の相乗効果が期待できる。
- ・欧州基幹航路への釜山トランシップと京浜フィーダーを比較すると、コスト面においては釜山トランシップが有利で、スケジュールやサービスの安定性は京浜港が優位である。
- ・輸入ルートは、コスト面の検討に基づいて決めている。近海航路と京浜港利用でドレージ、内航フィーダー、鉄道等で検討してきた結果、過去には京浜ドレージを使用していたが、ドレージコストの上昇を受けて、現在は中国航路で直接輸入している。
- ・現状では、ドレージ料金高騰のため、荷受地最寄港までのフィーダー航路を積極的に活用している。
- ・現状は、京浜港利用貨物が半数程度を占めるが、京浜港の渋滞の関係により、リードタイムがかかるため、輸出入とも仙台塩釜港へのシフトを検討している。
- ・京浜港でのドレージ確保が困難になってきており、渋滞対策についてハード・ソフト両面の対策を急いでほしい。
- ・宮城県では、国・県や経済界の主体的な取組の結果として、特区制度により、45ftコンテナの利用が進んでいるが、更なる効率化を図りたい。
- ・国内の産業空洞化の動向は急速であり、国内産業を守る取組が必要であることから、国際コンテナ戦略港湾政策などによる国内立地企業の国際競争力の確保策を危機意識を持って進めて欲しい。

■会議状況



【荷主意見交換会の模様】



【意見交換会後の個別意見交換の状況】