

令和6年12月9日

釜石市議会議長 千葉 榮 様

経済常任委員会  
委員長 野田 忠幸

#### 行政視察報告書

経済常任委員会による行政視察を下記のとおり実施しましたので、報告いたします。

#### 記

1. 研修項目 釜石港湾振興協議会主催／「釜石港コンテナ航路セミナー2024 in 花巻」への参加
2. 場 所 花巻市・ホテルグランシェール花巻
3. 参加者 経済常任委員会 6名  
委員長 野田 忠幸  
副委員長 佐藤 憲弘  
委員 高橋 松一古川 愛明菊池 秀明菊地 広隆  
随 行 1名（議会事務局） 大信田 太郎

#### 4. 研修概要

・令和6年12月5日（木）16:00～

##### ・研修目的

釜石市長が会長を務める「釜石港湾協議会」が、花巻市で開催する「釜石港コンテナ航路セミナー2024 in 花巻」に、釜石市議会議員とともに参加し、釜石港を中心とするコンテナ航路の現状、それが岩手県の経済に占める地位、そしてそれが釜石市の経済に及ぼす影響等を知り、釜石市の経済発展につなげる見識を広めることを主たる目的とする。

同時に参加した200名ほどの港湾関係者とも情報交換と交流を深めることにも重点を置く。

##### ・内 容

※釜石港湾協議会会長：小野釜石市長による主催者挨拶

<釜石港湾の説明>・明日を拓く高規格幹線道路網・絆のガントリークレーン・進む国際貿易拠点港化  
・コンテナ取扱量の推移・成長を続けるリーファーコンテナ・動物検疫指定港誕生・20年のときを経て復活釜石税関支署・危険物・指定可燃物コンテナヤードの設置等について。

※港湾に関わる3名の講師による講演

##### 1>船社プレゼンテーション

演題：釜石港と世界を結ぶ00CL国際フィーダーサービス紹介

講師：00CL日本支社 アジアトレード統括部長 岡本 浩二 氏

##### 2>企業事例報告

演題：製品輸出における釜石港の活用

講師：東綱スチールコード株式会社 取締役工場長 福村 雅人 氏

##### 3>基調講演

演題：東北港湾を取り巻く情勢

講師：国土交通省 東北地方整備局 副局長 渡邊 茂 氏

（別途資料により説明）

## 4 > 交流会

### ○所感

- ・実際に釜石港コンテナを利用している荷主様、コンテナ航路に関わるサービスを提供する業者等からのお話は、生の声として、市議会議員にとって、また、港湾を利活用していく企業様にとっても有意義な情報であったと感じ、釜石港及びコンテナ定期航路への理解もより深まったものと思う。
- ・参加企業からは、自社に想定した場合であろう質問もあり、内陸部企業の釜石港コンテナ定期航路に対する関心の高さが伺えた。
- ・令和6年4月から始まる長距離輸送事業者に対する規制、いわゆる「物流の2024年問題」や、トラックドライバー不足問題に直面するが、その点からも次世代の物流経路の可能性として港湾コンテナの活躍の場は益々広がって行くであろうことが予想される。釜石港もこれに乗り遅れることなく、港湾を活用しての経済発展を期待したい。
- ・当該コンテナ航路セミナーは、平成22年に北上市にて第1回を開催。東日本大震災やコロナ禍による中止はあったものの、今回で12回目の開催。今回の参加者は213名であり、昨年度の北上市開催時226名よりは若干の減少ではあったが、交流会終了後も会場関係者による意見交換等によりその団結感も高まり、より結束へと向かっているものと感じられた。セミナーは成功を収めたものと考えられる。

### ※港湾に関わる3名の講師による講演

#### 1 > 船社プレゼンテーション

演題：「釜石港と世界を結ぶOOCL国際フィーダーサービス紹介」

講師：OOCL日本支社 アジアトレード統括部長 岡本 浩二 氏

#### 講演内容

##### \*コンテナ船大型化の推移

8,888TEU (335m) →13,208TEU (366m) →21,413TEU (400m) →さらには443mの船へと

##### \*OOCLのサービス展開

190以上のウィークリーサービスを提供している。

##### \*OOCLの日本サービス特徴

外交コンテナ航路：4航路 (KTX1~4)、 内航フィーダー航路：全国53港

##### \*外航コンテナ航路KTX案内

- ・KTX1 / 東京～横浜～名古屋～神戸～大阪～基隆～台中～泉州～ホーチミン～シンガポール～ケラ～蛇口～厦門～東京
- ・KTX2 / 大阪～東京～横浜～名古屋～神戸～香港～南沙～レムチャバン～蛇口～香港～厦門～大阪～東京～横浜
- ・KTX3 / 東京～名古屋～四日市～神戸～高雄～蛇口～シンガポール～ジャカルタ～シンガポール～蛇口～高雄～東京
- ・KTX4 / 大阪～神戸～東京～横浜～高雄～香港～マニラ北港～マニラ南港～香港～蛇口～大阪～神戸～東京～横浜

## \*内航コンテナ航路案内

### ○京浜港経由

- ・北海道フィーダーサービス／苫小牧、十勝、釧路
- ・東日本／東北：八戸、釜石、仙台、小名浜、常陸那珂、鹿島
- ・東京港バージサービス／千葉、川崎
- ・中京／清水、御前崎、豊橋

### ○阪神経由

- ・関西瀬戸内／泉北、和歌山、水島、福山、広島（出島・海田）、岩国、徳山、中の関、宇部
- ・四国／徳島、高松、今治、松山、伊予三島
- ・九州（東岸）／ひびき、博多、門司、大分、細島、油津、志布志
- ・九州（西岸）／薩摩川内、八代、長崎、伊万里、熊本
- ・日本海（東）／秋田、新潟、直江津、富山
- ・日本海（西）／敦賀、舞鶴、境港

## \*京浜⇄釜石航路

- ・寄港地／横浜（火）～ 東京（水）～ 八戸（金）～ 釜石（土）
- ・投入本船／749GT（2000TEU型）
- 運行船社／井本商運株式会社
- 代理店／日鉄物流株式会社北日本支店

## \*世界に繋がる釜石

- ・2011年7月より開設
- 震災を機に京浜ハブのフィーダー始動
- 釜石では初めてとなる国際フィーダー航路
- 荷量による頻度・船腹増減、リードタイム短縮を図るスケジュール設定
- コンテナのスムーズな供給と回収
- ・京浜港から世界各国へ
- 釜石港～東京港、横浜港へ週1便体制で運航中
- 東京港・横浜港に到着後、トランシップし世界各国へ
- 安心、安全な日本国内での積替え、日本でのスペース管理、スケジュール管理

## \*釜石港発着トランジットタイムご案内

### \*2024年問題への弊社の取組

### \*ロジスティックスの取組

## 2>企業事例報告

演題：製品輸出における釜石港の活用

講師：東綱スチールコード株式会社 取締役工場長 福村 雅人 氏

講演内容（別途資料により説明）

### \*創立と組織図の説明

### \*東京製綱(株) 綱索鋼線事業部

- ・ロープウェイ用ロープ／箱根ロープウェイ、函館山ロープウェイ
- ・エレベーター用ロープ／東京スカイツリー、東京タワー、台北101、上海ワールド…etc.

\*東京製綱(株) エンジニアリング事業部

- ・橋梁用ケーブル／ 多々羅大橋 明石海峡大橋 横浜ベイブリッジ …etc.
- ・落石防護柵
- ・雪崩防止柵
- ・ガードケーブル …etc.

\*東京製綱(株) グループ会社

- ・東京製綱繊維ロープ(株)、東京製綱インターナショナル(株)、日本特殊合金(株)、長崎機器(株) etc.

\*東京製綱(株) スチールコード事業部

- ・スチールコード (タイヤ用ゴム補強材)
- ・ホースワイヤ (高圧油圧ホース用ゴム補強材) etc

\*東綱スチールコード(株)

- ・設立：1970年((昭和45年)、 ・所在地 岩手県北上市工業団地7-1

\*釜石港活用

・製品輸送経路①

- ～釜石市 ⇄ 北上市／ 片道約80kmを原料輸送(入荷、ほぼ毎日)  
空便(戻り) ⇒ 一部、製品輸送(出荷)

・製品輸送経路②

- ～日本製鉄(株)様 ⇒ 日鉄物流(株)様 ⇒ 東綱スチールコード(株) ⇒ 日鉄物流(株)様  
⇒ 釜石港(保管・バンニング・積み込み)  
日鉄物流(株)様と連携した管理・運用体制を確立

\*輸出経路・・・東南アジア&北米

- ・北米(2024年6月開設)、東南アジア(2022年3月より本運用)

\*釜石港活用の利点①

- ・釜石市による奨励金交付制度あり

\*釜石港活用の利点②

- ・陸送距離短縮による～ ・運送コストの削減  
・CO2排出削減に貢献  
・2024年物流問題への対応(運転手拘束時間短縮)

### 3 > 基調講演

演題：東北港湾を取り巻く情勢

講師：国土交通省 東北地方整備局 副局長 渡邊 茂 氏

(別途資料により説明)

講演内容

[東北港湾の状況]

(1) 東北の定期航路と国際海上輸送ネットワークとの接続

- ・東北の定期航路
- ・国際コンテナ航路網
- ・国際コンテナ戦略港湾との連携拡大
- ・フェリー・RORO 船のネットワーク

## (2) 東北港湾の貨物の取り扱い状況

- ・東北管内港湾の総取扱貨物量は、東日本大震災の影響により大きく減少したが港湾施設の復旧により回復し、復旧・復興と地域の経済活動を支えた。
- ・コンテナ取扱貨物量は令和元年に管内全体で約 51 万 TEU と過去最高を記録して以降漸減傾向。

## (3) 釜石港の貨物の取り扱い状況（コンテナ貨物）

- ・震災後の国際フィーダー定期航路等の開設、ガントリークレーンの供用開始、湾港防波堤の復旧や復興道路・復興支援道路の全線開通などによって安全性・利便性が向上したことにより、コンテナ取扱貨物量が増加。コンテナ取扱貨物量は、令和元年に過去最高を記録している。
- ・合成樹脂（ポリプロピレン）の輸入が増加（対前年比 約 221%）
- ・紙・パルプの輸出及び移出が減少（輸出：対前年比 約 27% 移出：対前年比 約 1%）
- ・鋼材の輸出が減少（対前年比 約 96%）

## (4) 東北各県で生産・消費されるコンテナ貨物の輸送状況（自地域港湾利用率）

- ・東北各県で生産・消費されるコンテナ貨物輸送における自地域港湾利用率を比較すると、特に岩手県は輸出に関して京浜港の利用率が他県と比べて比較的高い。
- ・自地域港湾を利用することによる、より効率的な物流の検討の余地があると考えられる状況になっている。

## (5) 岩手県で生産・消費されるコンテナ貨物の輸送状況（自地域港湾利用率）

- ・岩手県内のコンテナ貨物の輸送状況について、地域別に港湾利用率を比較した。
- ・輸出入ともに他県の港湾利用率の割合が高く、内陸部の輸出貨物は、陸送による京浜港利用の割合が高い。

## (6) 東北地方の都市の特徴

- ・東北地方は、内陸部に人口や製造業が集積しており、製造出荷額の約 7 割が港湾のない市町村。
- ・近年は、復興道路や復興支援道路の開通により、内陸部から港湾へのアクセスが改善されている。これにより、内陸部にある企業ではこれまで以上に港湾を利用した効率的な物流の検討が可能となっている。

## [物流課題]

## (7) 東北地方における 2024 年問題とトラックドライバー不足

- ・全日本トラック協会のアンケートでは、約半数の長距離陸送事業者に 2024 年以降規制対象となる時間外労働年 960 時間超となるドライバーがいることが判明。
- ・野村総合研究所による将来のトラック輸送能力推計では、東北は 2030 年には、現在より 41% 低減するという結果となっている。
- ・このような課題への対応策として、我々は自地域港湾を利用した海上輸送がコンテナ輸送力の維持に有効であり、ドライバーの労働環境改善にも繋がるものと考えているところ。
- ・内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化（モーダルシフト）
- ・2024 年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、労働力不足の問題が顕在化する中、内航フェリー・RORO 船社において、増加する需要に応じて船舶の大型化や新規航路の開設といった取組がなされているところである。
- ・国土交通省では、こうした点を踏まえ、愛媛県東予港（とうようこう）等において岸壁の増深による機能強化を図っているところである。また、情報通信技術等の活用により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進し、将来を見据えた内航フェリ

一・RORO 船輸送網の更なる強化を図っている。

[物流課題への対応]

(8)東北地方整備局におけるモーダルシフト支援の取り組み

- ・2024年問題等によりトラック輸送能力が著しく低下することが懸念されることから、自地域港湾を利用した輸出拡大に向けた検討を行っている。
- ・また、船舶へのモーダルシフトを検討している荷主からの相談に対し、関係機関が参画した連絡会を設立し、輸送計画の提案や補助事業の情報提供など、トライアル輸送に向けた支援を行っている。

[釜石港のポテンシャル]

(9)港湾施設整備の経緯

(10)釜石港のポテンシャル

①港湾施設・コンテナ定期航路

- ・湾口防波堤により津波から背後地域を防護するとともに、湾内静穏度を確保し、岸壁の荷役稼働率が向上。
- ・京浜港を經由し世界各国と輸出入できる国際フィーダー定期航路と外貿コンテナ定期航路（中国/韓国航路）が就航している。
- ・冷凍・冷蔵貨物に必要なリーファコンセントの充実が図られ、水産物や生鮮品などの取扱いが可能。

②内陸部とのアクセス充実

- ・岩手県は北東北の中核拠点として企業の物流活動を支えている。
- ・内陸部では自動車関連産業等の企業集積が進んでおり、県南部を中心に配送拠点となる物流施設の建設が活発化。また、関連企業の受け皿となる新たな工業団地の造成が進む。
- ・復興道路（三陸沿岸道路）、宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道釜石秋田線開通により、沿岸部から県内各地へのアクセスが大幅に向上し、利用企業の範囲が拡大。北上～釜石間（約1時間）。

③海上輸送ネットワークの充実

- ・釜石港では、震災後の国際フィーダー定期航路開設とともに、港湾背後の高規格道路や湾口防波堤復旧完了により、利便性・安全性が向上し、釜石港利用企業やコンテナ貨物取扱量が増加。
- ・さらにガントリークレーンの設置などにより港湾機能が強化されるとともに、復興道路・復興支援道路の平成30年度全線開通による相乗効果で、さらなる地域経済の活性化を支援。
- ・令和6年6月に新たな国際フィーダー定期航路開設にともない、海上輸送ネットワークがさらに充実。

以上