

北陸港湾における物流動向と今年度の検討状況

令和7年3月3日

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部

1. 北陸港湾ビジョン ～日本海北前船構想2030～
2. 北陸地域におけるコンテナ貨物の動向
 - ・ コンテナ貨物取扱量の推移
 - ・ 国際フィーダー航路の状況
 - ・ 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(H30、R5)の比較分析
3. 今年度の検討状況
 - ・ 2024年問題への対応
 - ・ 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題整理
 - ・ 【試算】今年度の検討結果から考えられる新規航路開設の可能性
 - ・ 能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割
4. 北陸地方整備局における
北陸港湾ビジョン実現に向けた次年度の検討について

1. 北陸港湾ビジョン ～日本海北前船構想2030～

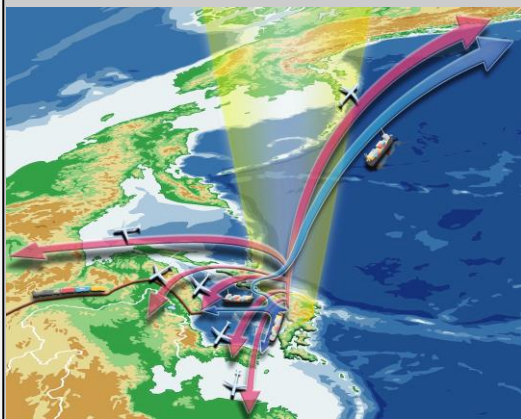
北陸港湾ビジョンの策定

○ 国土交通省北陸地方整備局では、2005年(平成17年)に策定した「北陸港湾・空港ビジョン」が2020年に目標年次を迎えたことから、北陸の港湾について社会情勢の変化や未来像を検討し、**概ね2030年(令和12年)頃を見据えた北陸における中長期的な港湾のあり方を示す「北陸港湾ビジョン」を2021年(令和3年)3月に策定した。**

2005年1月 「北陸港湾・空港ビジョン」

北陸地方の港湾・空港に関する将来の姿を整理し、概ね10年～15年後を目標とした多様な主体間の具体的な取り組みを示すことを目的に策定

北陸港湾・空港ビジョン



国土交通省 北陸地方整備局

2018年7月 「港湾の中長期政策 PORT 2030」

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

2021年3月 「北陸港湾ビジョン」

2030年頃を見据えた北陸における中長期的な港湾のあり方を示す「北陸港湾ビジョン」を策定

北陸港湾ビジョン

日本海北前船構想 2030

～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2重活用型国土の実現～



令和3年3月
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部

北陸港湾ビジョンの概要

○北陸港湾ビジョンでは、5つの観点にそって、北陸地方整備局として取り組むべき施策を提示している。

物流

“繋げる”北前船

～地域経済の成長力を底上げする物流の多様化・高度化～

①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築

- ・ 航路多元化の検討
- ・ 国際物流ターミナル利便性向上のための施設整備、ふ頭集約・再編
- ・ 背後地の保管・流通加工機能の強化とシームレスな接続
- ・ 農林水産物・食品等の輸出促進のための体制強化
- ・ デジタルトランスフォーメーションの推進による国際港湾物流の効率化

②持続可能で新たな価値を創造する高度な国内物流体系の構築

- ・ 内貿ユニットロードターミナル利便性向上のための施設整備、ふ頭集約・再編
- ・ 最新物流施設への転換による「次世代高規格ユニットロードターミナル」の具体化
- ・ 背後地の保管・流通加工機能の強化とシームレスな接続（再掲）
- ・ 内貿ユニットロード輸送航路の充実とモーダルシフトの推進
- ・ 港湾施設の整備・更新等による離島航路の利用促進、離島の防災拠点機能強化

産業

“地域とともに発展する”北前船

～地域産業を支える日本海側エネルギー拠点の形成・循環型社会の構築～

③日本海側の資源エネルギー受入・供給等の拠点形成・機能強化

- ・ 北陸地域の産業競争力強化に資する港湾施設整備、ふ頭集約・再編
- ・ 多様なエネルギー受入環境の整備・利用促進
- ・ 地政学的・災害リスクに備えた資源エネルギーの調達先・輸送ネットワーク多様化の検討
- ・ LNGバンカリング拠点形成の検討

④港湾・物流活動のグリーン化による地球環境への負荷の軽減と環境の改善

- ・ 「カーボンニュートラルポート」実現に資する取組推進
- ・ LNGバンカリング拠点形成の検討（再掲）
- ・ 内貿ユニットロード輸送航路の充実とモーダルシフトの推進（再掲）
- ・ リサイクルポート等の活用・機能強化

防災

“国土全体を守る”北前船

～自然災害から国民のいのちと暮らしを守る北陸港湾の強靱化～

⑤ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の確立

- ・ 北陸港湾における防災・減災、国土強靱化対策
- ・ フェリー・RORO船の就航環境整備による物流網のリダンダンシー確保
- ・ 港湾BCPの実効性確保、協力体制の強化
- ・ 情報通信技術を活用した被災情報収集・共有システムの構築
- ・ リサイクルポート等の活用・機能強化（再掲）
- ・ 北陸港湾における安全・保安対策
- ・ 港湾施設の整備・更新等による離島航路の利用促進、離島の防災拠点機能強化（再掲）

⑥太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップ体制の確保

- ・ 代替輸送訓練の実施・拡大
- ・ 代替輸送ルートの検討
- ・ フェリー・RORO船の就航環境整備による物流網のリダンダンシー確保（再掲）
- ・ 北陸港湾における代替機能確保

維持管理

“技術発展により持続する”北前船

～北陸港湾におけるスマートインフラの実現～

⑦港湾建設・維持管理技術の変革等によるスマートインフラの実現

- ・ 港湾分野のi-Constructionの推進
- ・ 長期的な維持管理コストの縮減
- ・ 維持管理計画等に基づく維持管理・更新の実施
- ・ 港湾建設における働き方改革や若年技術者への技術伝承

観光

“賑わいをつくる”北前船

～多様なニーズに対応したクルーズ振興と地域連携による“楽しいみなと”づくり～

⑨地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなと”づくり

- ・ 背後市街地と連携した魅力的なウォーターフロントの形成
- ・ みなとオアシスを核とした地場産品振興やイベントの開催、オアシス間の連携強化
- ・ 情報発信の強化

⑧地域資源を活かし多様なニーズに対応したクルーズ振興の促進

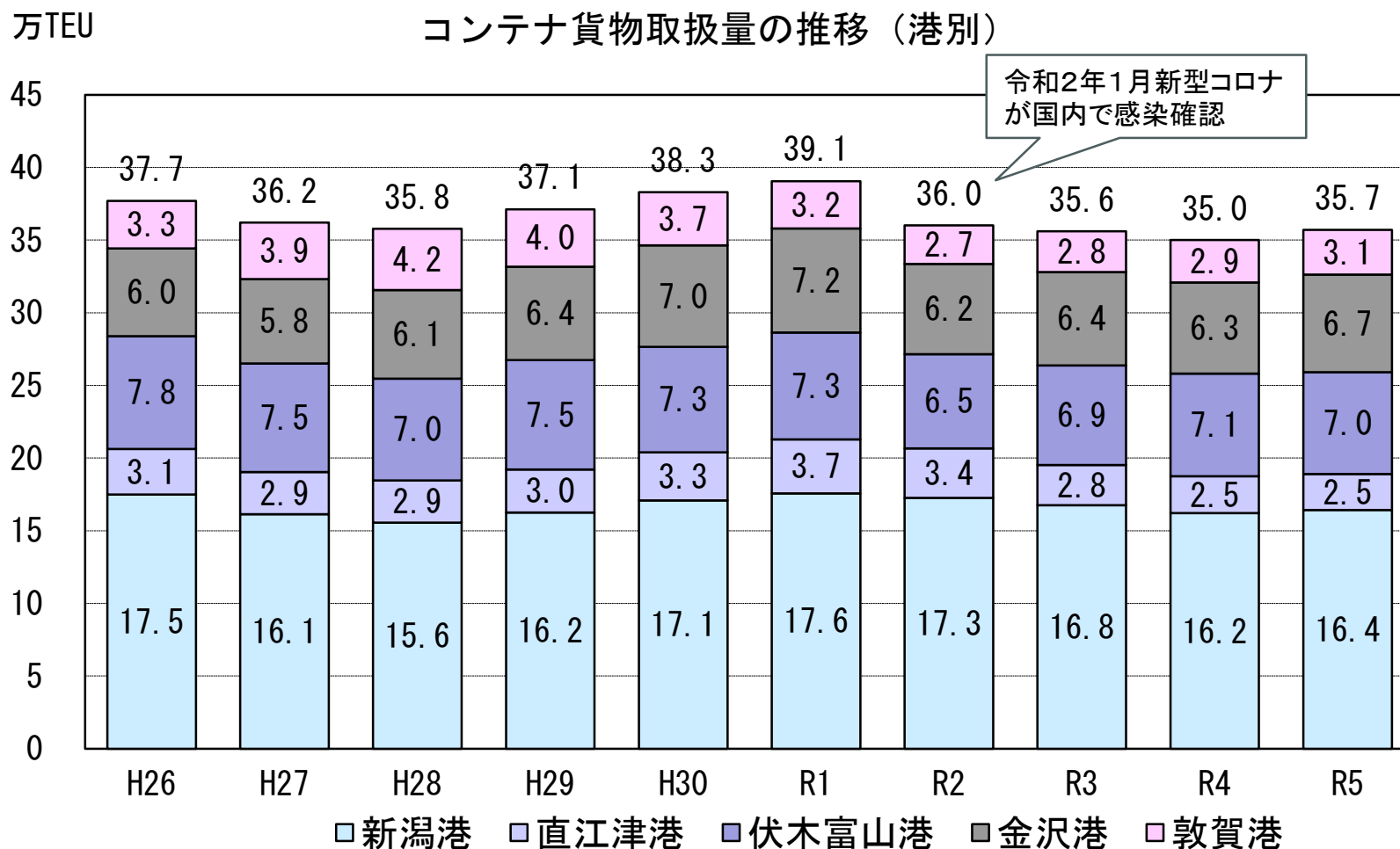
- ・ 関係者と連携したポートセールスの実施、多様なクルーズ商品の形成促進
- ・ 多様な交通モードと連携したクルーズ航路の形成
- ・ 背後市街地と連携したクルーズ受入環境整備、港湾機能の強化
- ・ 新型コロナウイルス感染症への対応

2. 北陸地域におけるコンテナ貨物の動向

- コンテナ貨物取扱量の推移
- 国際フィーダー航路の状況
- 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(H30、R5)の比較分析

コンテナ貨物取扱量の推移

○ 令和2年からパンデミックの影響でコンテナ貨物取扱量が減少したが、その後は国際フィーダー航路の拡充などにより、横ばいの傾向となっている。

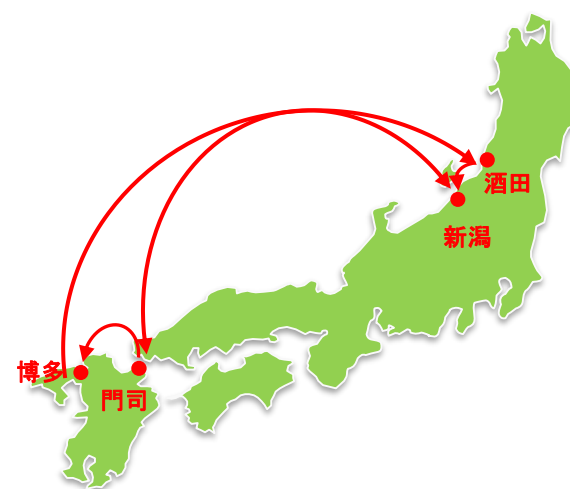
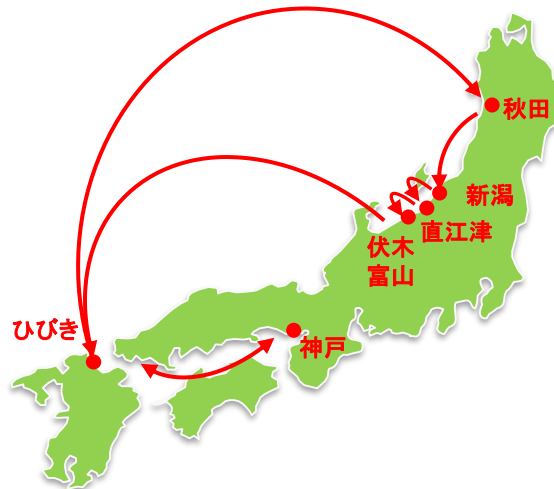


資料：港湾統計

国際フィーダー航路の状況

- R4年1月に、日本海側の港湾(敦賀港、舞鶴港、境港)と阪神港を結ぶ航路が開設。
- R4年11月に、上記の航路に加えて、東部日本海側(秋田港、新潟港)にも航路が開設。
- 上記の東部日本海側の航路において、新たな寄港地としてR5年5月に伏木富山港、R6年8月に直江津港が追加。
- R5年12月に、新潟港と門司(北九州)・博多港を結ぶ鈴与海運(株)初となる航路が新たに開設。
- R6年5月に、上記の航路に加えて、酒田港にも航路が開設。

■日本海側国際フィーダー航路



運航事業者 井本商運(株)
運航開始 R4年1月
航路 神戸港～敦賀港～舞鶴港～境港
※R3年11月よりトライアル輸送を実施
船舶 「だいこく」
(最大積載 189TEU)

運航事業者 井本商運(株)
運航開始 R4年11月
航路 神戸港～秋田港～新潟港～直江津港
～伏木富山港
(北九州(ひびき)経由)
船舶 「さくら」
(最大積載 400TEU)

運航事業者 鈴与海運(株)
運航開始 R5年12月
航路 門司港～博多港～酒田港～新潟港
船舶 「みわ」
(最大積載 199TEU)

国際フィーダー航路の貨物状況（港別の輸移出入総計比較）

- R5年とR6年の総計を比較すると、いずれの月においても貨物量が増加している。
- 総計の月毎の変動については、両年とも同様の傾向である。
- R6年9月の新潟港と伏木富山港は台風の影響で貨物量が減少し、反動で10月の貨物量が増加した。
- 貨物量はR5年から増加しており、着実に定着しつつある。

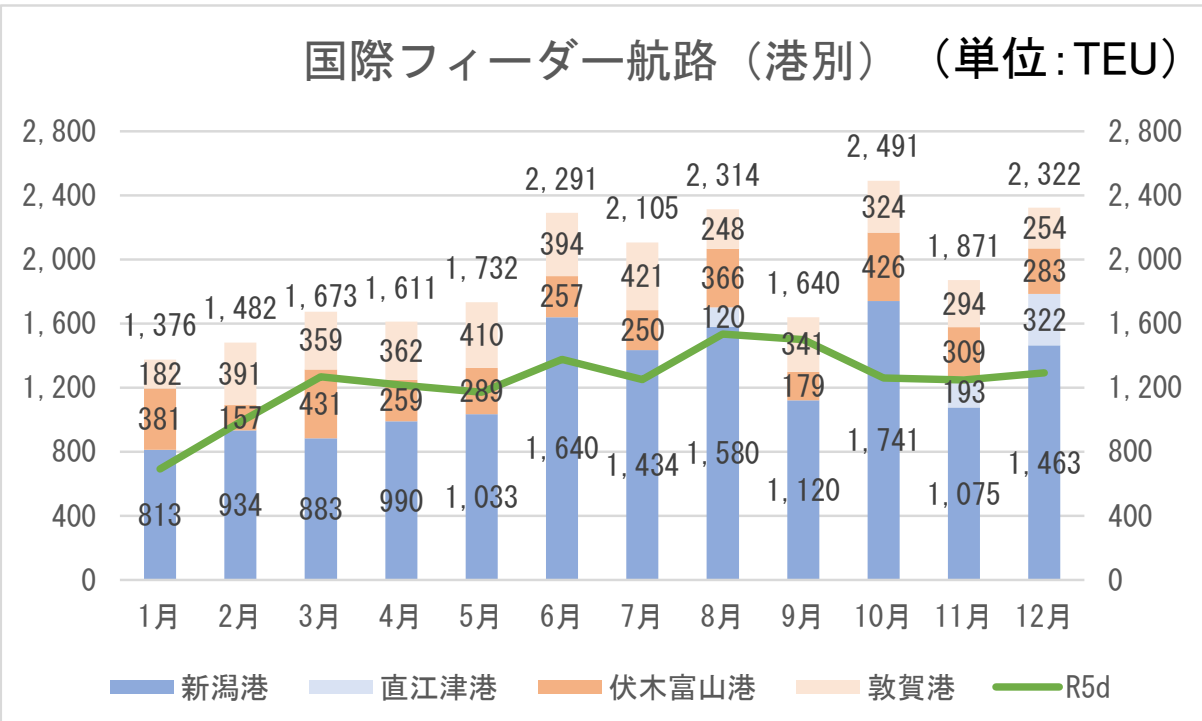


表 各港の年別の取扱量総計
（単位：TEU）

	R5年	R6年
新潟港	9,646	14,706
直江津港	-	635
伏木富山港	2,103	3,587
敦賀港	3,040	3,980
計	14,789	22,908

（速報値）

（速報値）

全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（H30、R5）の比較分析

■全国輸出入コンテナ貨物流動調査の概要

（1）調査目的

- 国土交通省港湾局では、我が国発着の国際海上コンテナの流動を詳細に把握するため、5年に1度、「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」を実施。
- 調査結果は、効率的な物流体系を構築するための港湾政策の企画立案、港湾整備計画の検討等に活用。

（2）調査内容

- 調査範囲：国際海上コンテナ貨物の以下の流動実態
（輸出）国内の生産地から海外の仕向国（最終消費国）までの流動実態
（輸入）海外の原産国から国内の消費地までの流動実態
- 調査期間：令和5年11月1日から30日までの1ヶ月間
- 調査対象：上記期間中に通関申告が行われた海上コンテナ貨物全量
（空コンテナの流動は含まず）

○ 北陸管内港湾を利用して輸出入される外貿コンテナ貨物及び北陸地域で生産・消費される外貿コンテナ貨物について、令和6年3月に公表された令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果と、前回の平成30年度調査結果の比較分析を実施した。

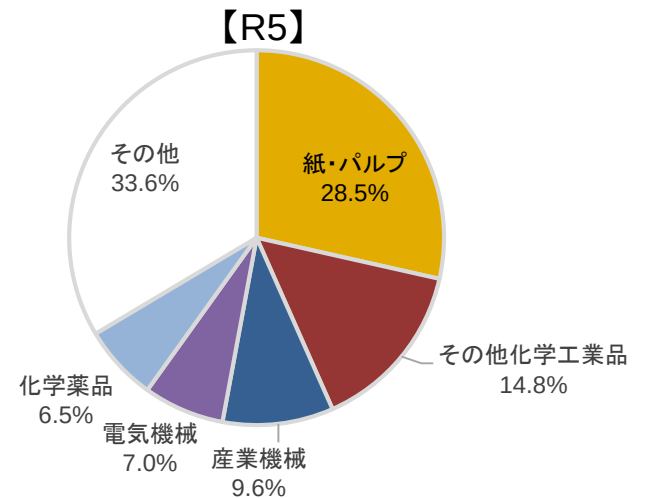
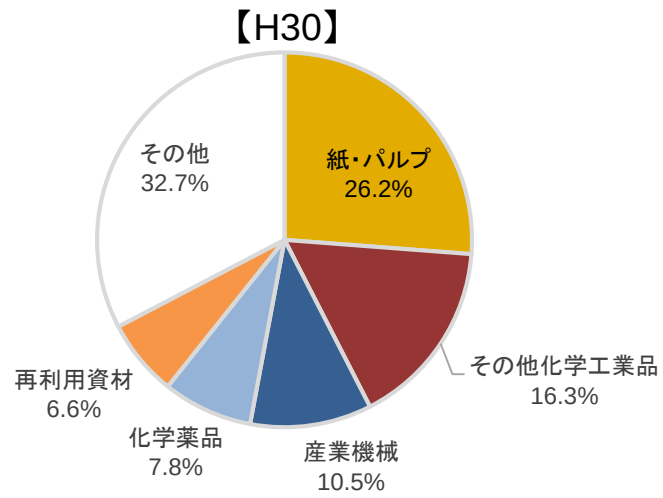
分析項目

- ・各県（北陸4県と長野県）における輸出入の主な品目構成
- ・北陸4県の輸出入相手国

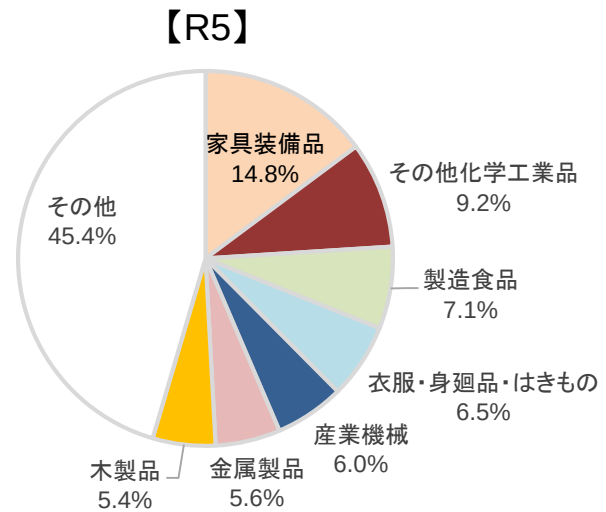
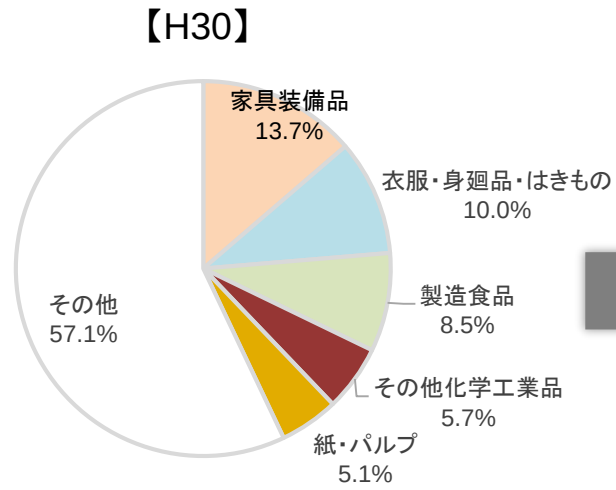
■新潟県における輸出入の主な品目構成

- ・ 輸出は紙・パルプや電気機械の割合が増加、再利用資材の割合が減少。
- ・ 輸入は家具装飾品やその他化学工業品、産業機械等の割合が増加、衣類・身廻品・はきもの等の割合が減少。

<輸出>



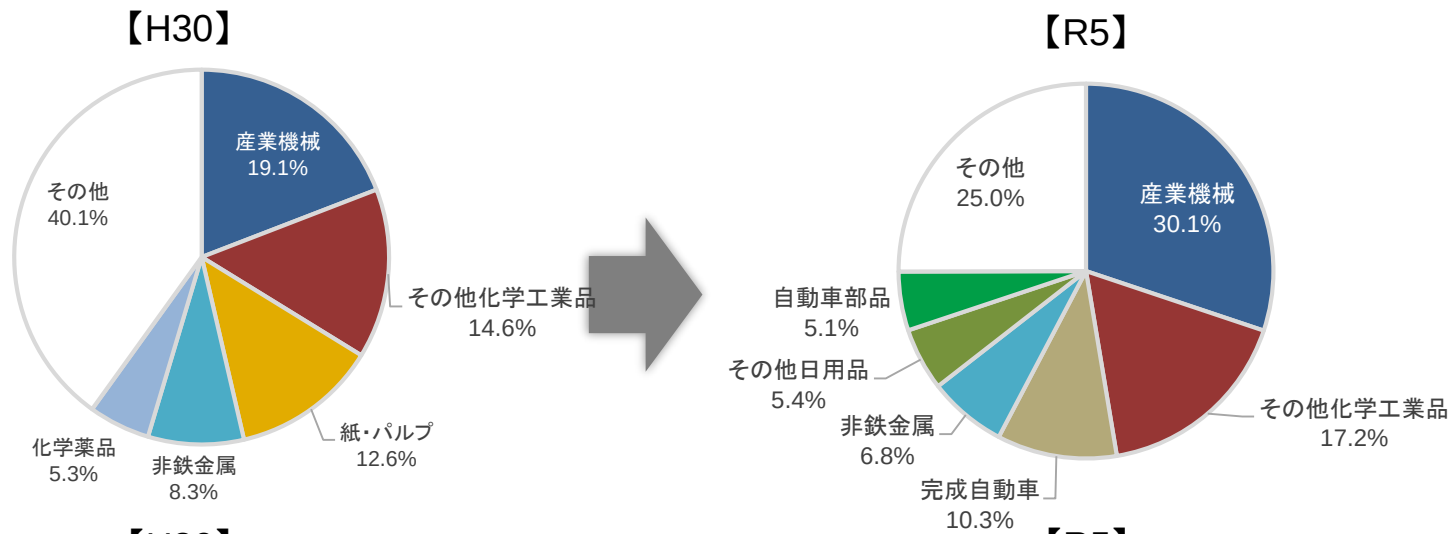
<輸入>



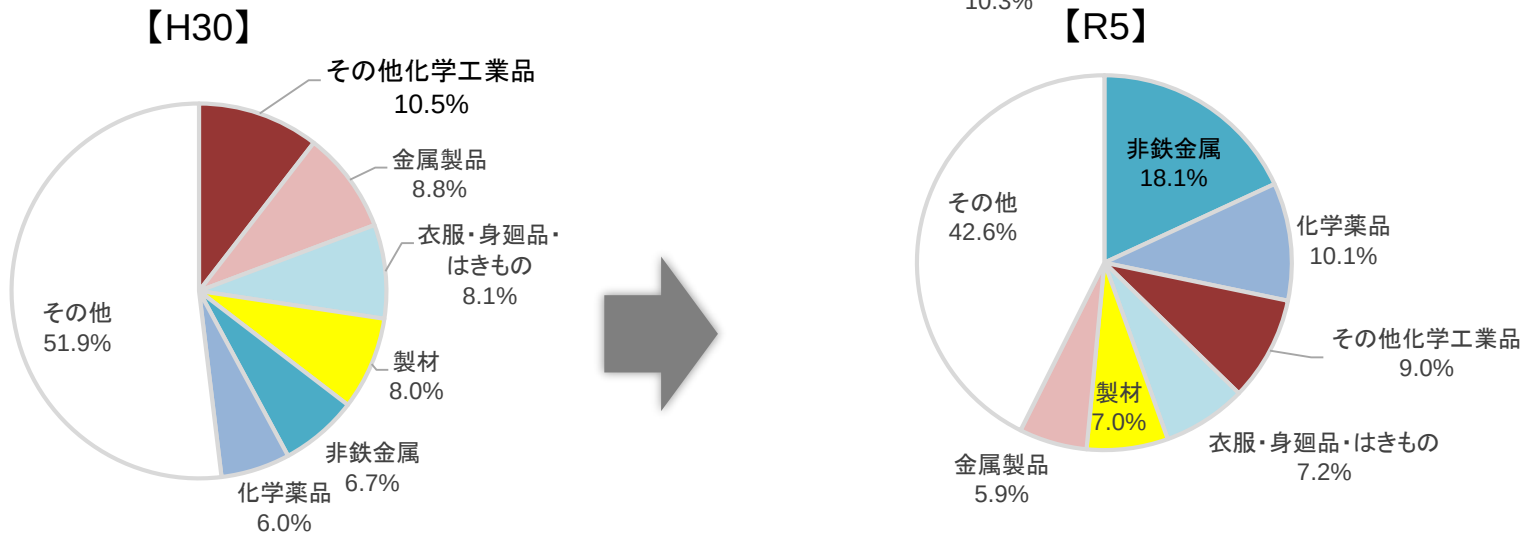
■富山県における輸出入の主な品目構成

- 輸出は産業機械や完成自動車等の割合が増加、紙・パルプや化学薬品の割合が減少。
- 輸入は非鉄金属や化学薬品の割合が増加、金属製品の割合が減少。

<輸出>



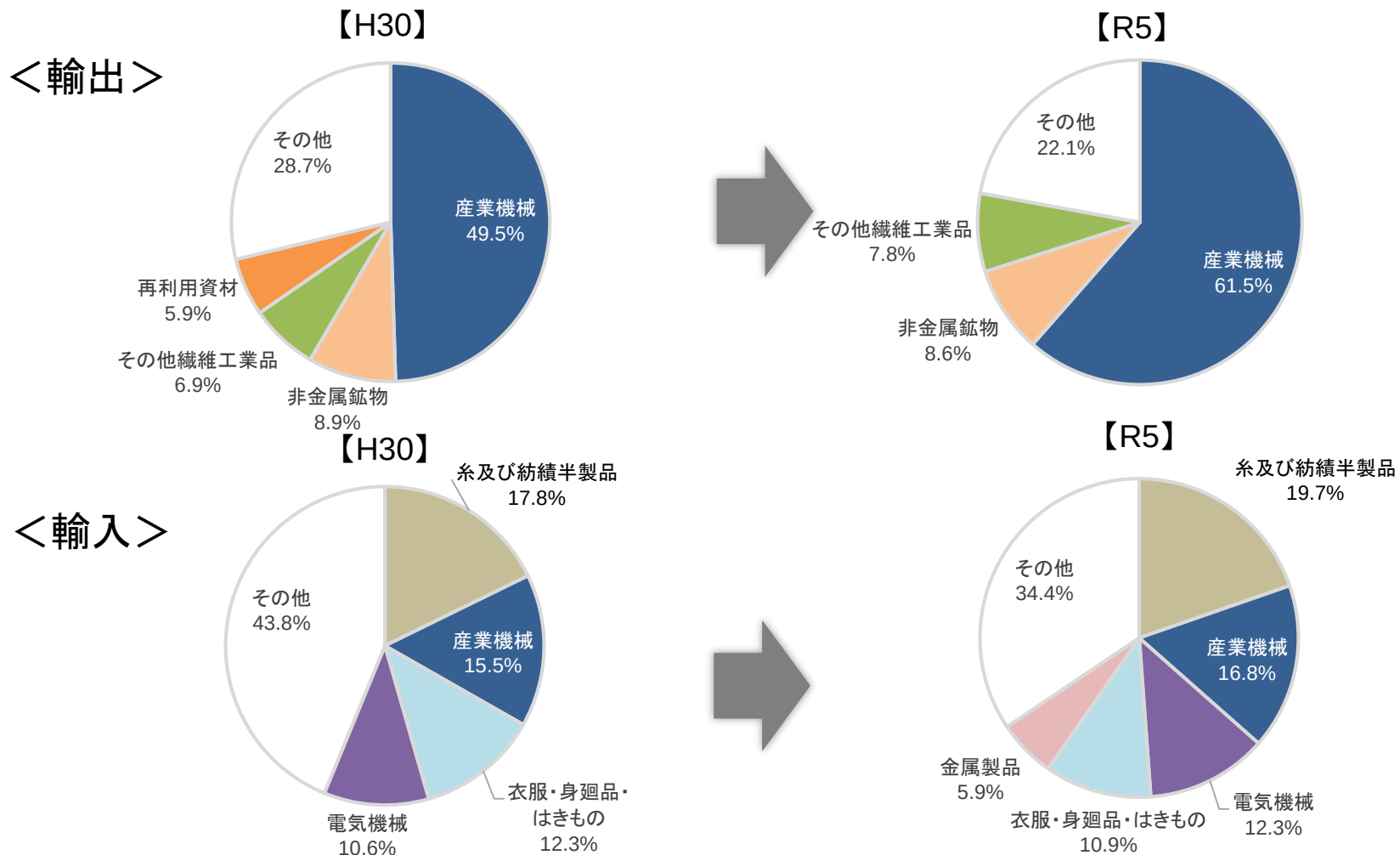
<輸入>



全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(H30、R5)の比較分析

■石川県における輸出入の主な品目構成

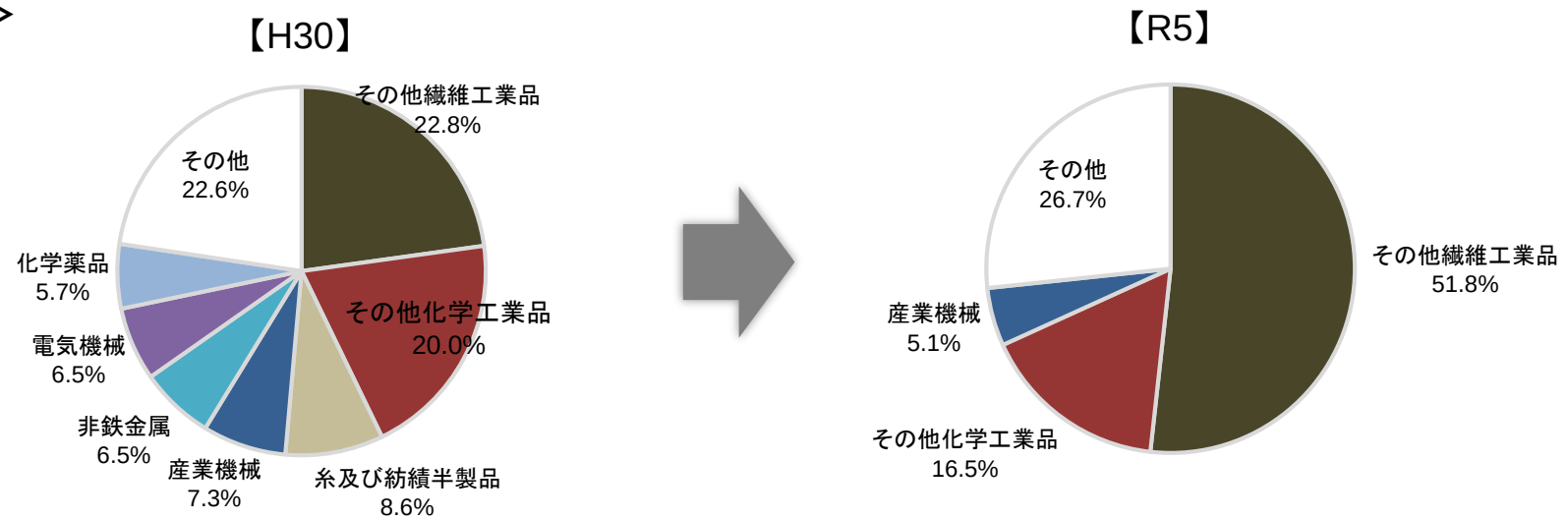
- ・ 輸出は産業機械の割合が増加、再利用資材の割合が減少。
- ・ 輸入は糸及び紡績半製品、電気機械、金属製品の割合が増加、衣類・身廻品・はきものの割合が減少。



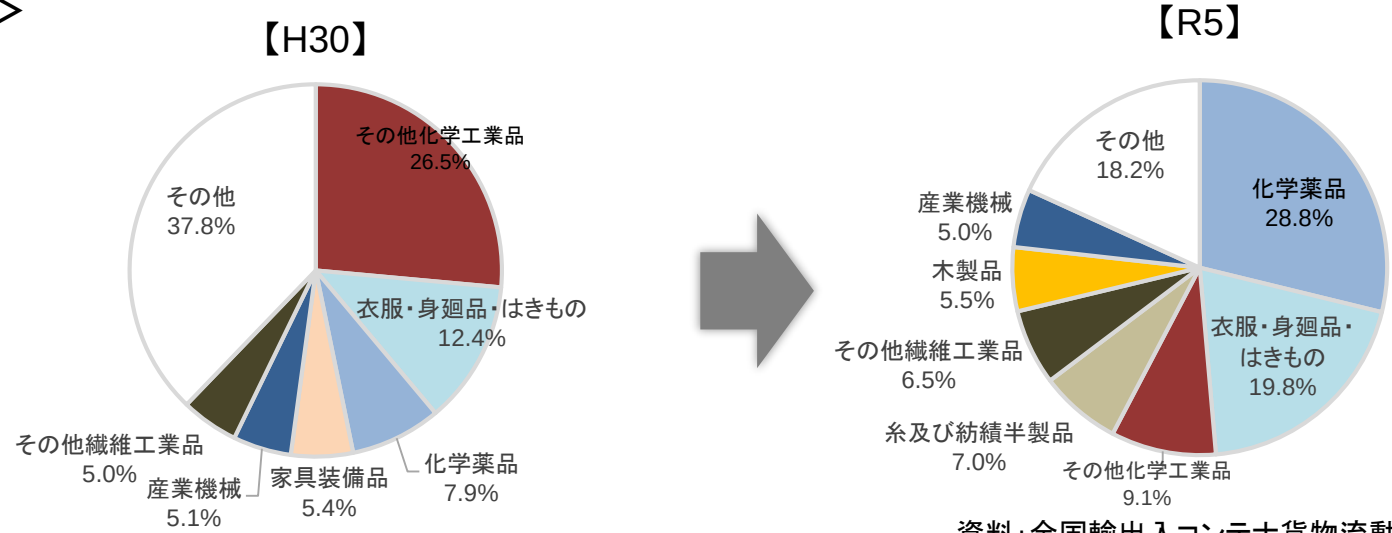
■福井県における輸出入の主な品目構成

- 輸出はその他繊維工業品の割合が大きく増加、糸及び紡績半製品や非鉄金属などの割合が減少。
- 輸入は化学薬品の割合が大きく増加、その他化学工業品の割合が大きく減少。

<輸出>



<輸入>

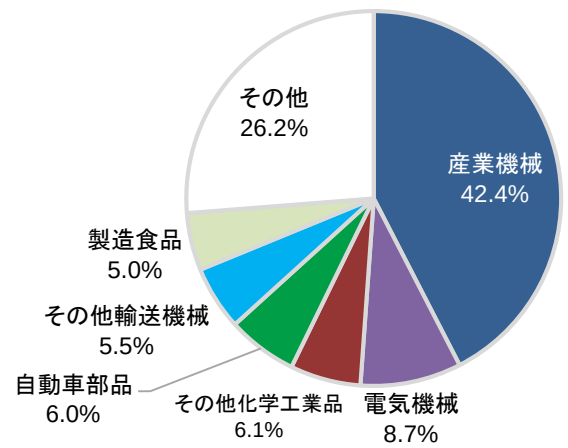


■長野県における輸出入の主な品目構成

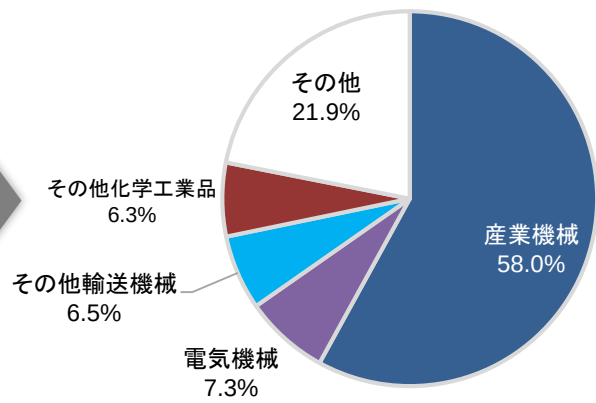
- 輸出入ともに産業機械の割合が増加。
- 輸出は自動車部品や製造食品の割合が減少、輸入は動植物性製造飼肥料等の割合が減少。

<輸出>

【H30】

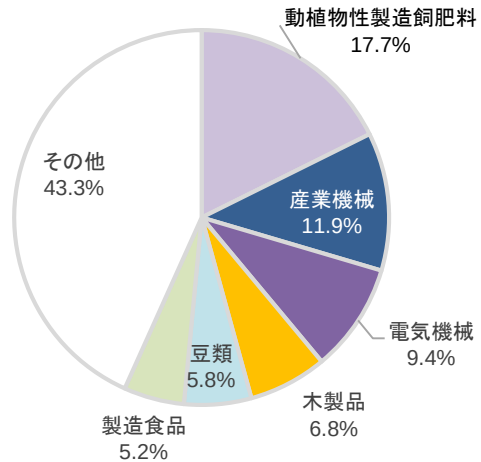


【R5】

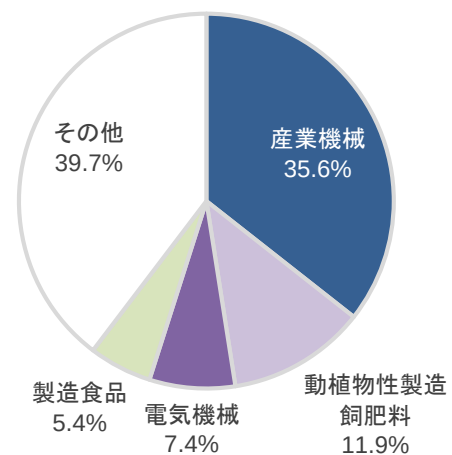


<輸入>

【H30】

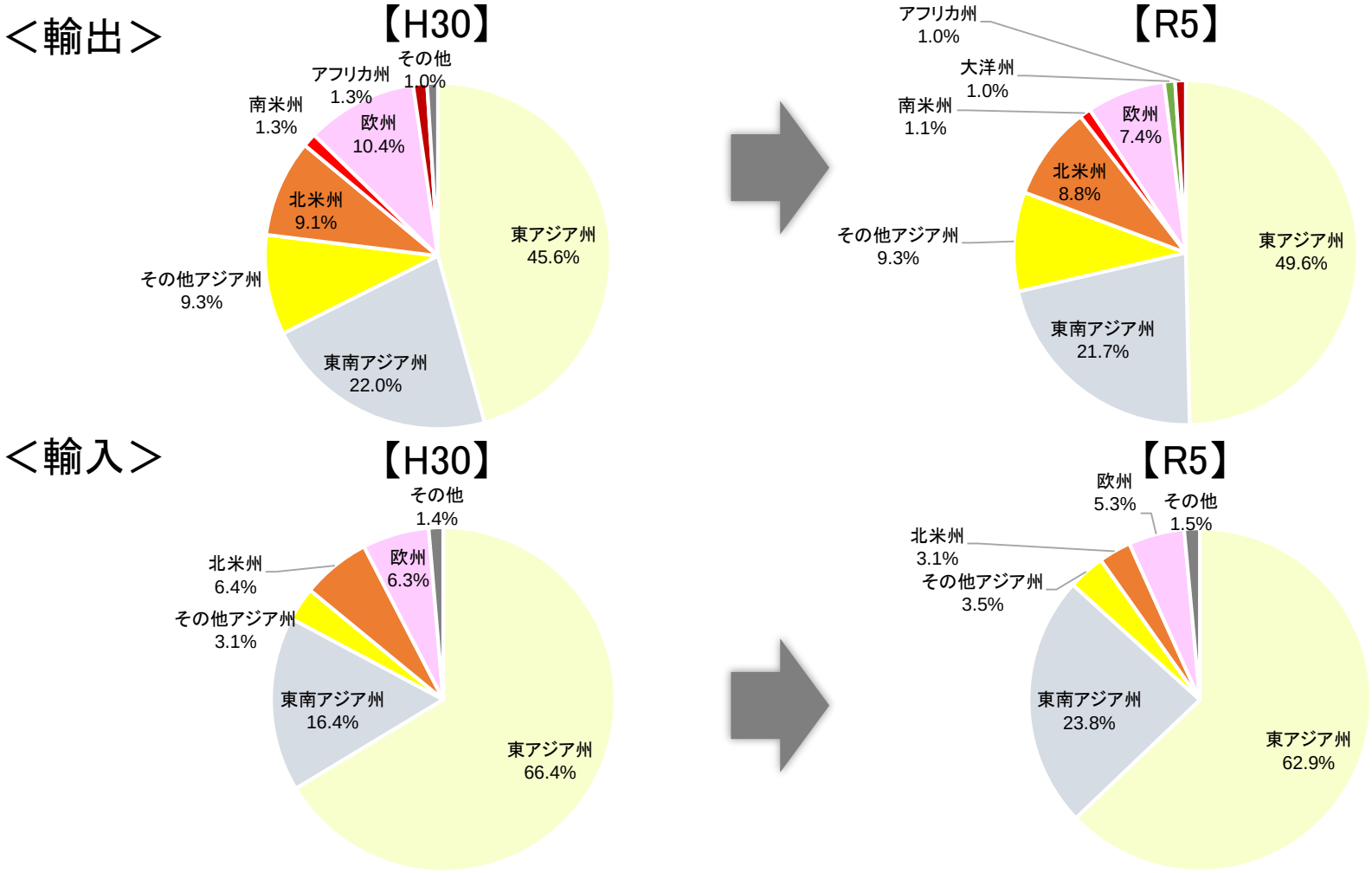


【R5】



■北陸4県の輸出入相手国

- 輸出貨物は、定期航路がある東アジア州向け貨物が約半数を占めており、続いて東南アジア州向けの貨物が多い。
- 輸入貨物についても、アジアからの貨物が太宗を占めており、特に東南アジア州からの貨物割合に大幅な伸びがみられる。



3. 今年度の検討状況

- 2024年問題への対応
- 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題整理
- 【試算】今年度の検討結果から考えられる新規航路開設の可能性
- 能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割

2024年問題への対応～北陸地域における2024年問題による物流への影響～

- 荷主企業や物流事業者へのヒアリングにより把握した北陸地域において生じている2024年問題による物流への影響を整理。

トラック手配が困難（特に長距離輸送）

- ・ 希望するスケジュールで運べるトラック事業者が見つからない、依頼したスケジュールで貨物が運べない等、北陸地域では特に関東方面や九州方面へのトラックの手配が困難になりつつある。

輸送スケジュール等の見直し

- ・ 北陸地域でも従来通りのリードタイムでは運べない貨物の発生に伴い、手配可能なトラックの状況に合わせて、生産、輸送のスケジュールを見直しているケースが増加。

輸送コストの増大

- ・ 北陸地域のトラック運賃は、短、長距離ともにこの数年で1～2割値上り。
- ・ トラック運賃の上昇、輸送スケジュールの見直しの発生等に伴い荷主企業等の輸送コストは増大。

2024年問題への対応～対策別の導入状況～

- 北陸地域の荷主及び物流事業者は、これまでに多様な対策を実施。
- 導入状況は対策別に異なっており、従来のトラック輸送を効率化する対策は、比較的多くの事業者が既に導入している一方、共同配送やモーダルシフトの導入は限られる。
- 中でも、海運へのモーダルシフトは、2024年夏ごろから利用が増加しているが、まだ利用企業は限られている。さらなる対策が求められる中、需要が高まっていく可能性が高い。

対策別の導入状況

導入している企業が多い

導入している企業が少ない

輸送頻度の低減、積載効率の向上

- ・ 輸送スケジュールの見直しやパッケージの変更等による輸送頻度の低減、トラック1台当たりの積載効率の向上、CO2排出量の削減

他社との共同配送

- ・ 異業種又は同業種の企業が配送手段を共有することで、トラック1台当たりの積載効率を向上、CO2排出量を削減

海運へのモーダルシフト

- ・ トラック輸送から海運(フェリー・RORO船、内航コンテナ船)へのモーダルシフトにより、トラック輸送に頼らない輸送力を確保、CO2の排出量を削減

荷役機械等による荷役時間の短縮

- ・ フォークリフトの導入やパレット化等による手荷役の削減、荷役の効率化により、ドライバーの荷待ち・荷役時間を短縮

鉄道へのモーダルシフト

- ・ トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトによりトラック輸送に頼らない輸送力を確保、CO2の排出量を削減

予約制導入による荷待ち時間の削減

- ・ 物流拠点などでの貨物の積み込みおよび積み下ろしの事前予約を受け付け、スムーズにトラックを誘導、荷役を行う予約システムの導入によりドライバーの待機時間を削減

輸送体制の見直し

- ・ 物流拠点の分散化による輸送距離の短縮
- ・ 中継輸送拠点整備による効率的な乗り継ぎ等

海運へのモーダルシフトの状況

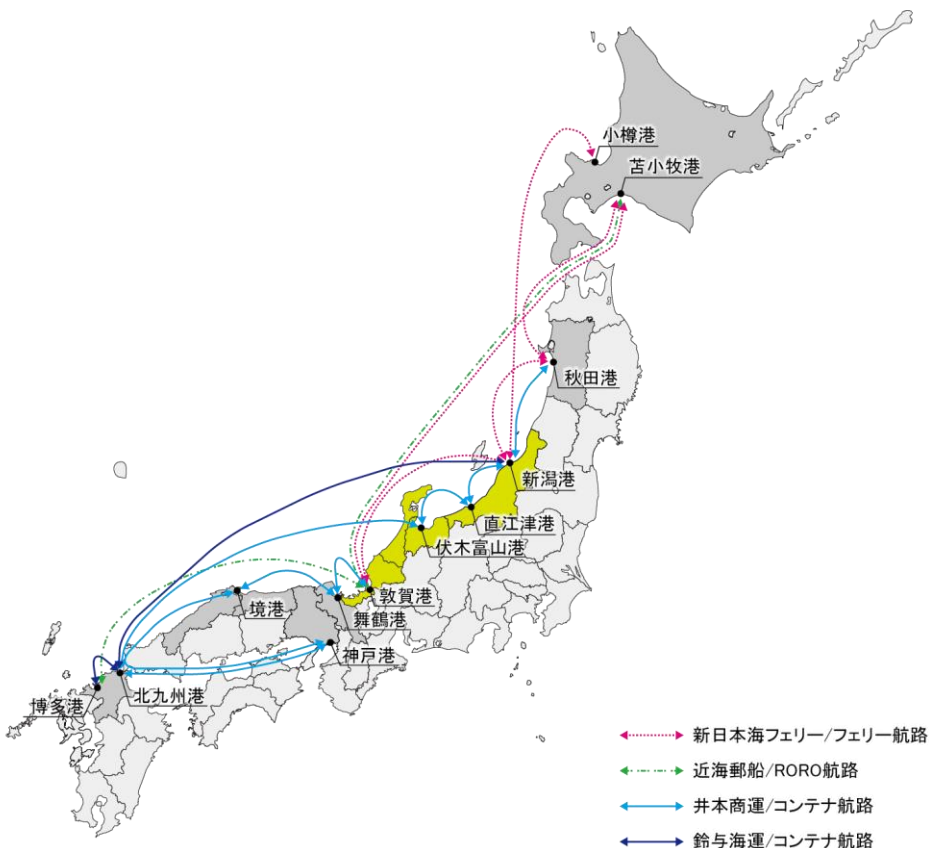
- ・ 2024年問題への対策としての海運へのモーダルシフトの有効性は一部の荷主等に認識され、2024年の後半ごろから海運へのモーダルシフトが進展(主に北陸から九州への長距離輸送)
- ・ フェリー、RORO船については、2024年の夏ごろから貨物量が増加し、現在は満船に近い状況(週末は空きあり)
- ・ 内航コンテナ船(国際フィーダー)はまだ空きあり

出典:ヒアリング調査及び報道情報

2024年問題への対応～海運へのモーダルシフトに向けた課題・条件～

- 北陸地域では、海運へのモーダルシフトに対応する内航航路が充実してきている。
- 一方、荷主や物流事業者等がトラック輸送から海運へモーダルシフトするためには、生産スケジュールや設備等を大きく変更する必要がある。
- 北陸地域では、海運へのモーダルシフトはこれから検討するという荷主等も多くみられた。

北陸地域の港湾に現在就航している内航航路



北陸の荷主等が海運へモーダルシフトするのに必要な事項

海運利用の有効性、活用に係る情報収集

- ・ 海運を利用していない荷主等においては、海運利用に係る情報(利用可能航路、便数等)が不足している。

リードタイムの増加に伴う生産、輸送スケジュールの変更

- ・ トラック輸送から海運へのモーダルシフトに伴いリードタイムが増加するため、荷主等においては生産、輸送スケジュールの変更が必要。

トレーラー、コンテナの利用に係る荷役施設等の整備

- ・ 海運に使用するトレーラーやコンテナに対応した設備等を荷出側、荷受側双方に備える必要がある。
- ・ 特に、通常のコンテナは後方しか開口部がなく、横からの荷役ができないため、既存の設備では効率的に荷役が行えないケースが多い。

パレットや梱包材の見直し

- ・ トラック輸送とトレーラ、コンテナ輸送ではパレット等の規格が合わず、積載効率を上げるために見直しが必要なケースがある。
- ・ トラックよりも高く貨物を積み上げるため、梱包する段ボール等を強固なものへ変更する必要があるケースがある。

輸送拠点の整備、輸送体系の変更

- ・ トラックから海運へシフトすることで、一度の輸送ロットが大きくなる傾向にある。対応できるストックポイント(一時的に在庫を保管する倉庫)を適した場所に確保する必要がある。

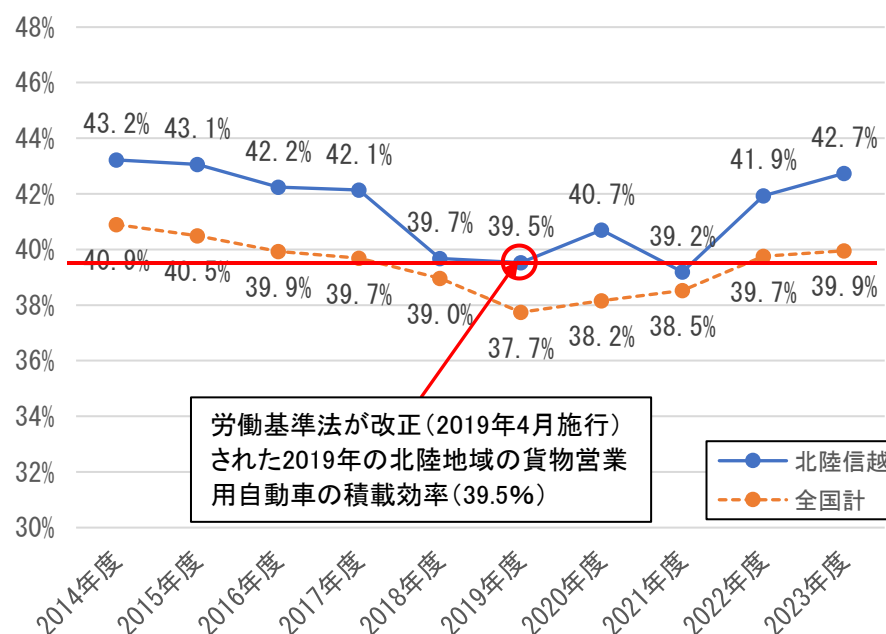
2024年問題への対応～自動車輸送統計調査にみる輸送効率～

○北陸地域における貨物営業用自動車の輸送効率は2019年以降、若干向上。トラックの手配が困難になっているなど物流への影響が出ている状況の中、こうした積載率の向上などによる輸送効率化が図られているため、大規模な物流混乱には陥っていないと想定される。

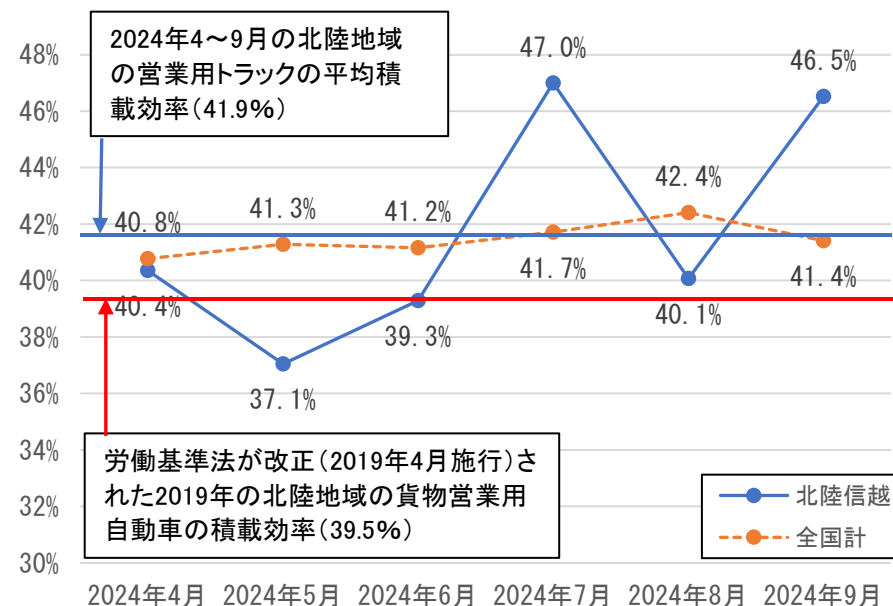
○今後も輸送力が減少していくことが懸念される中、さらなる対策の実施が必要。

■貨物営業用自動車の輸送効率の変化

輸送効率



輸送効率

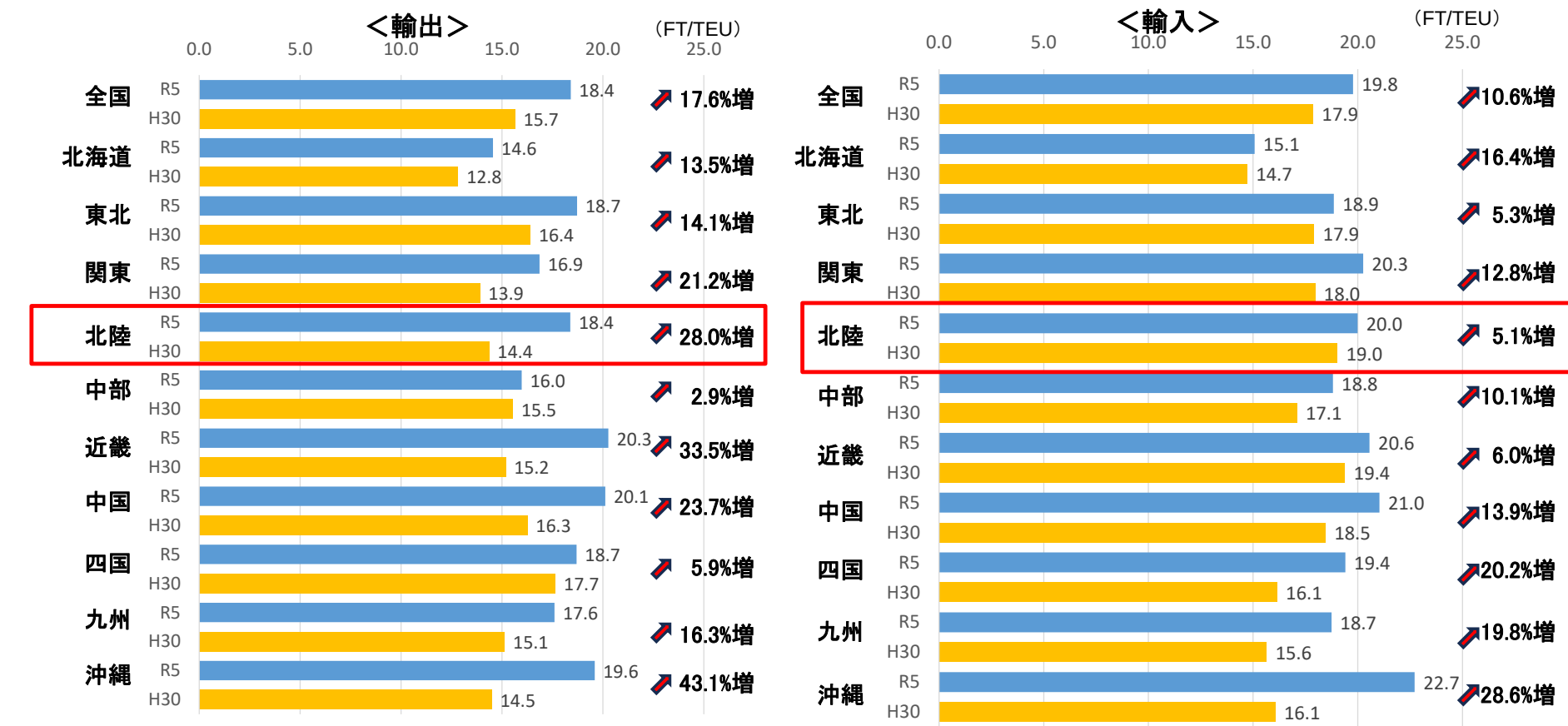


※輸送効率は自動車の輸送能力に対する、実際の輸送活動(トンキロ)の割合を表したもの。(輸送トンキロ÷能力トンキロ×100)

資料:自動車輸送統計調査年報、月報を基に作成

- 他地域の港湾で船積/船卸されている輸出入コンテナの平均積載量は、全国全ての地域において、H30年からR5年にかけて増加。中でも北陸地域の輸出コンテナ貨物における平均積載量の増加率は国内でも3番目に高い。
- 輸送手段別の貨物量割合の状況も踏まえると、北陸地域においては、積載効率の向上等によって輸送力の減少に対応していると考えられる。

■他地域において輸出入されるコンテナの平均積載量(FT/TEU)と変化率（地域別）



※平均積載量は、貨物量をコンテナ本数とフレートトンで把握できるFCLコンテナを対象に算出
端数処理のため、内訳と割合は必ずしも一致しない

2024年問題への対応～今回調査から考えられる対応策～

- 北陸地域において今後高まっていくと考えられる海運へのモーダルシフトの需要に対応するためには、海運を利用する側の荷主や物流事業者等のニーズと、受け入れる側の内航海運事業者の状況を注視して対策を進めていくことが重要である。
- 海運へのモーダルシフトを進められるような情報提供や関連施設の整備等、総合的に対策を進めていく必要がある。

対応策

コンテナ利用のための施設整備の促進

- ・ トラックからコンテナ船への切り替えに対応するため、コンテナのバンニングを可能にする施設設備（スロープ等）を促進する。
- ・ ウイング型トラックと同様の方法で荷積み可能なウイング型コンテナの普及・活用を図る。

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成

- ・ 今後の輸送需要に対応したターミナルの規模の確保や生産性の向上を図るため、シャース・コンテナ置き場等の整備促進、シャース・コンテナの入退場管理及び位置管理等を行うターミナル管理システムの開発・導入を進める。

倉庫の確保

- ・ 海運へのモーダルシフトにより、これまでトラック2台で個別に輸送していた貨物をトレーラーやコンテナ1台で1度に輸送するといった、貨物の大ロット化、そのために必要な在庫増に対応した倉庫の整備を促進する。

トレーラーの普及

- ・ ドライバーの労働時間の削減にはトレーラー利用が有効（切り離して無人輸送が可能）である。トレーラーが普及していない地域（九州方面等）へのトレーラーの普及を図る。

航路の利便性の向上

- ・ 乗り継ぎ（北海道⇒北陸⇒九州等）を容易にするべく、フェリー・RORO船の連続バースの整備等による利便性・効率性の向上を図る。

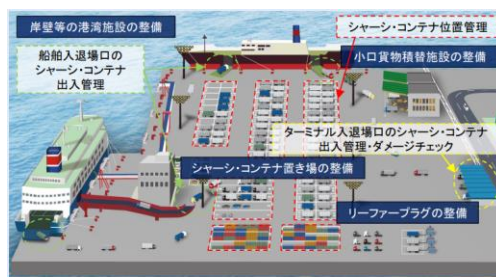
海運シフト事例の周知とポートセールス

- ・ 海運シフト事例等を用いたポートセールス等により、荷主等に対して効率的な海運の活用方法の周知と積極的な利用を促進する。



ウイング型コンテナ

出典：井本商運(株)WEBサイト
(<https://www.imotoline.co.jp/>)



次世代高規格ユニットロードターミナル
形成に向けた施策の方向性（イメージ）

出典：国交省港湾局HP

～「北陸地域において注力すべき品目」を踏まえた輸出拡大が見込める品目～

- 令和5年度調査では各県の輸出計画や事例の件数、輸出額や貨物量等を踏まえ、北陸港湾からの輸出が期待できる品目を「注力すべき品目」とし、合計21品目を抽出。
- 令和6年度はその中から特に輸出拡大が見込める品目を選定し、輸出パターンや農林水産物・食品の輸出の課題について把握。

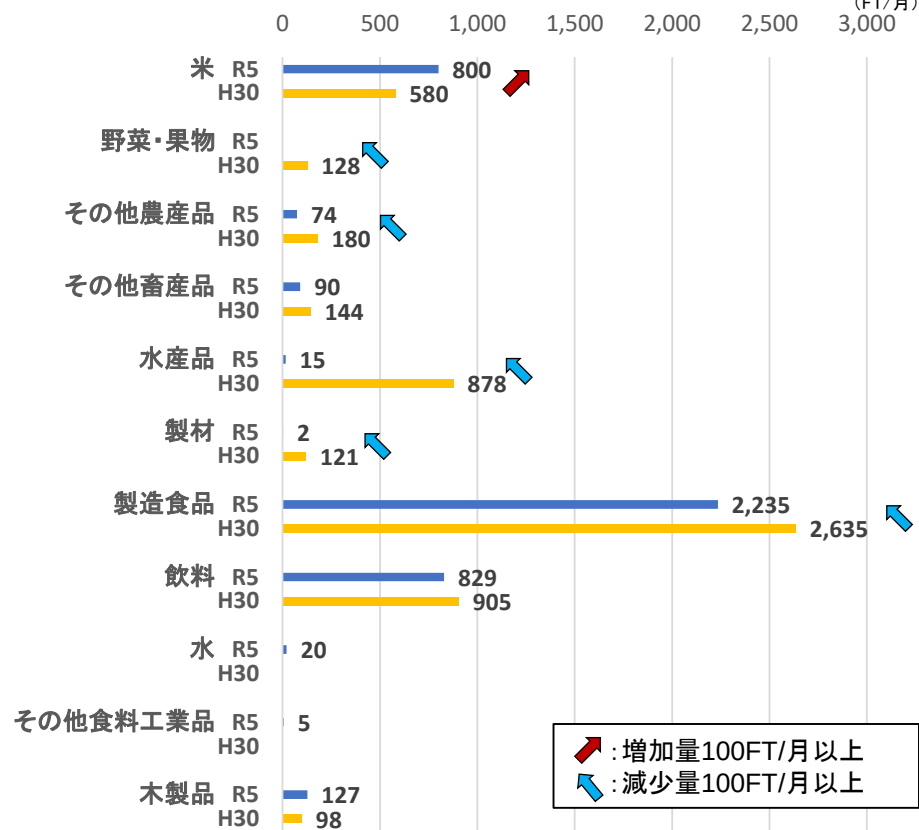
令和5年度に抽出した注力すべき品目		令和6年度に抽出した輸出拡大が見込める品目	選定理由
コメ・コメ加工品	コメ パックご飯・コメ加工品		
果物	かき・かき加工品 なし	コメ(玄米、精米)	・新潟港、敦賀港(玄米のみ)での輸出額、輸出量がともに増加傾向 ・新潟県、富山県、福井県の輸出計画において重点品目に選定 ・「令和5年度GFP大規模輸出産地生産基盤強化プロジェクト」に新潟県のコメが採択 ・新潟県、福井県の生産者が令和5年度GFPグローバル産地づくり推進事業に採択
畜産品	鶏肉 鶏卵	パックご飯	・富山県の輸出計画において重点品目に選定 ・新潟県が生産者が令和5年度GFPグローバル産地づくり推進事業に採択
水産品・水産加工品	水産物 水産練製品 水産加工品 鰹節、だしパック等	なし	・新潟県の輸出計画においてチャレンジ品目に選定 ・新潟県が生産者が令和5年度GFPグローバル産地づくり推進事業に採択
製造食品	大豆加工品	水産練製品	・金沢港からの輸出額、輸出量がともに増加傾向 ・富山県の輸出計画において重点品目に選定 ・富山県が生産者が令和5年度GFPグローバル産地づくり推進事業に採択
	乾麺	菓子(米菓)	・新潟港からの輸出額、輸出量がともに増加傾向 ・新潟県が生産者が令和5年度GFPグローバル産地づくり推進事業に採択
	冷凍なまそば、冷凍寿司等	清酒	・新潟港、富山港からの輸出額、輸出量がともに増加傾向 ・富山県の輸出計画において重点品目に選定 ・「令和5年度GFP大規模輸出産地生産基盤強化プロジェクト」に新潟県の日本酒が採択 ・新潟県、福井県が生産者が令和5年度GFPグローバル産地づくり推進事業に採択
	菓子		
	茶わん蒸し		
	醤油・味噌		
	調味料		
飲料	健康食品		
	清涼飲料水		
	清酒		
	ウイスキー		

出典: 令和5年度 幹事会資料

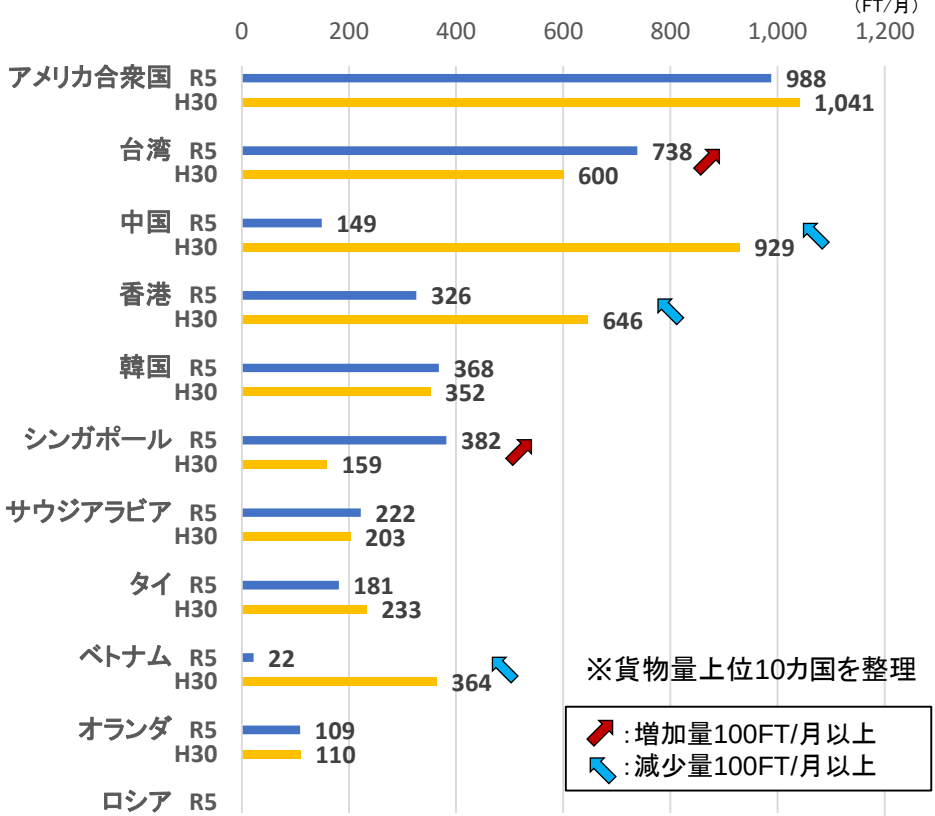
～北陸地域からの農林水産物・食品の輸出貨物量の変化（H30とR5の比較）～

- 品目別の貨物量は米が増加。一方、水産品や製造食品などが大きく減少。
- 仕向国別の貨物量はシンガポール、台湾が大きく増加。一方、中国、香港、ベトナム、ロシアが大きく減少。
- 中国・香港向け貨物量の減少については水産物・水産加工品の輸入停止の影響が考えられる。ベトナム向けの減少は富山県の水産品等の輸出がなくなった影響。

○北陸地域からの農林水産物・食品の
品目別輸出貨物量の変化



○北陸地域からの農林水産物・食品の主な
仕向国別輸出貨物量の変化



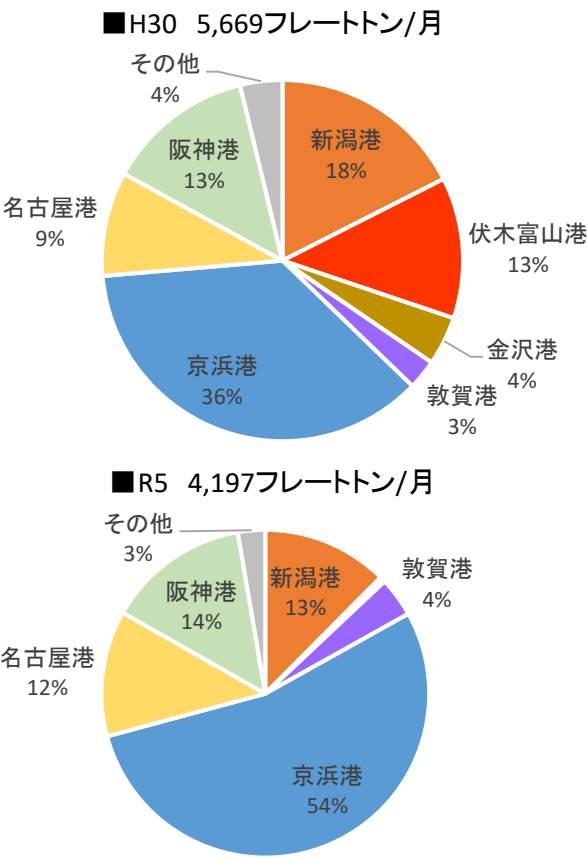
※貨物量上位10カ国を整理

➡ : 増加量100FT/月以上
➡ : 減少量100FT/月以上

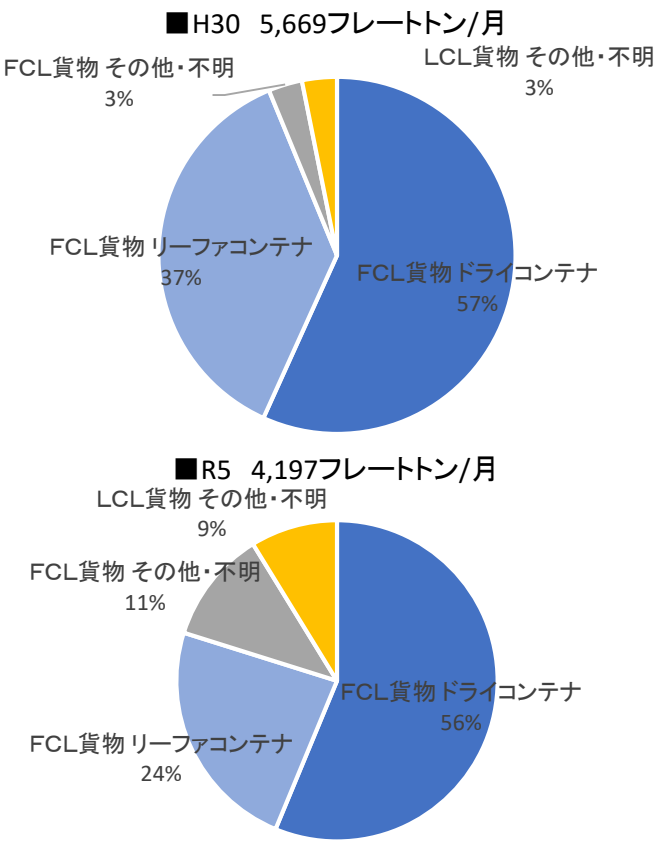
～北陸地域からの農林水産物・食品輸出の利用港湾と荷姿の変化（H30とR5の比較）～

- 利用港湾は、京浜港の利用割合が増加。一方、伏木富山港、金沢港の利用がほとんどみられなくなった。富山県からの輸出量が大幅に減少したこと、石川県からの輸出が京浜港・名古屋港にシフトしたことがそれぞれ要因と考えられる。
- 荷姿はLCL貨物の割合が増加。一方、FCL貨物のリーファーコンテナの割合が減少。

○北陸地域からの農林水産物・食品輸出の利用港湾の変化



○北陸地域からの農林水産物・食品輸出の荷姿の変化



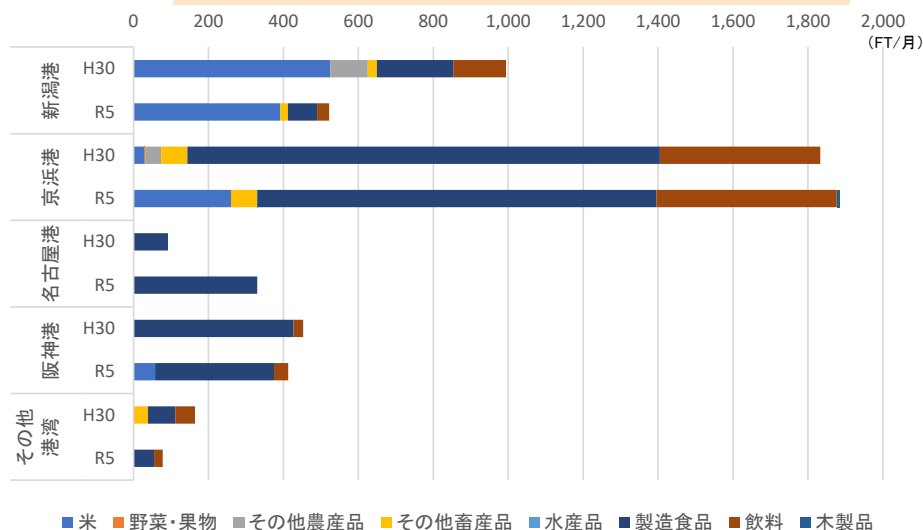
資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H30・R5)

農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題整理

～北陸各県からの農林水産物・食品の利用港湾別の輸出状況～

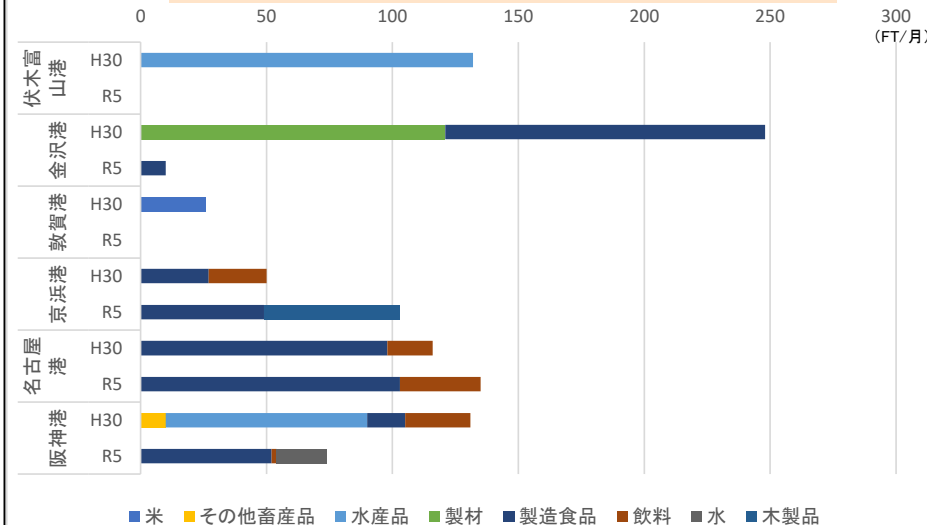
新潟県

- ・新潟港からの輸出量が減少
- ・京浜港からの米、名古屋港からの製造食品が増加



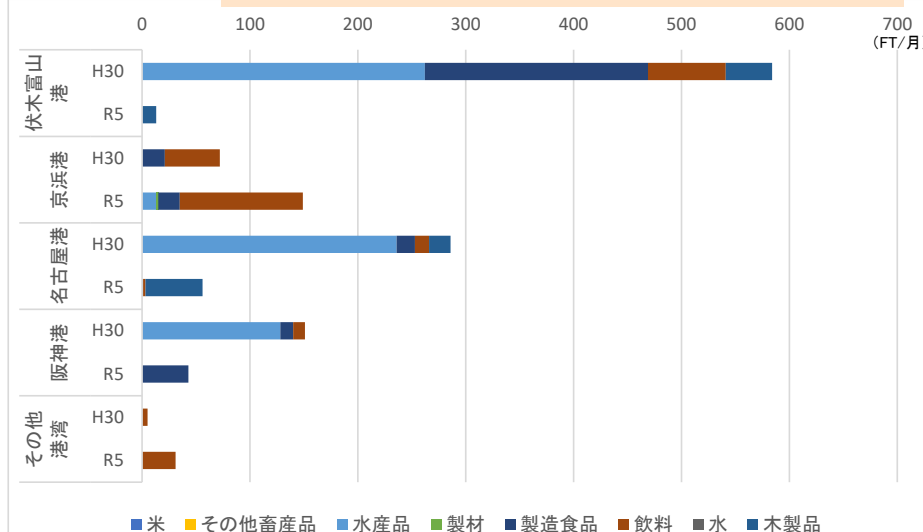
石川県

- ・北陸港湾からの輸出が大幅に減少
- ・京浜港からの製造食品、木製品の輸出が増加



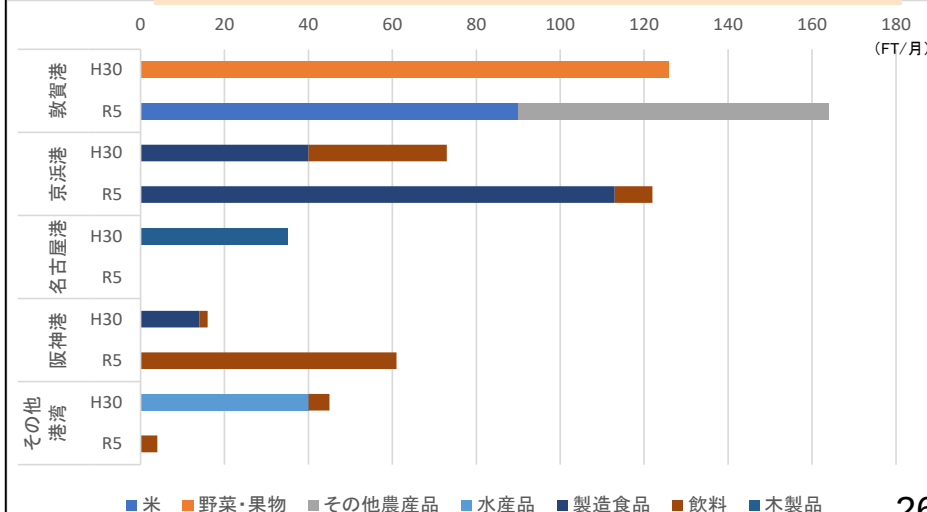
富山県

- ・伏木富山港からの輸出が大幅に減少
- ・京浜港の飲料が増加



福井県

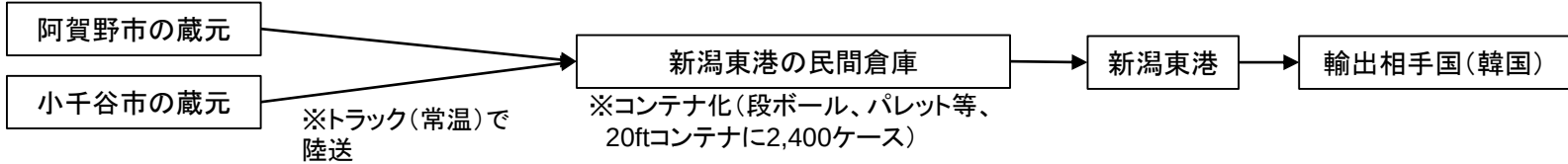
- ・敦賀港から野菜・果物の輸出がなくなったものの、米、その他農産物の輸出が増加
- ・京浜港からの製造食品、阪神港からの飲料が増加



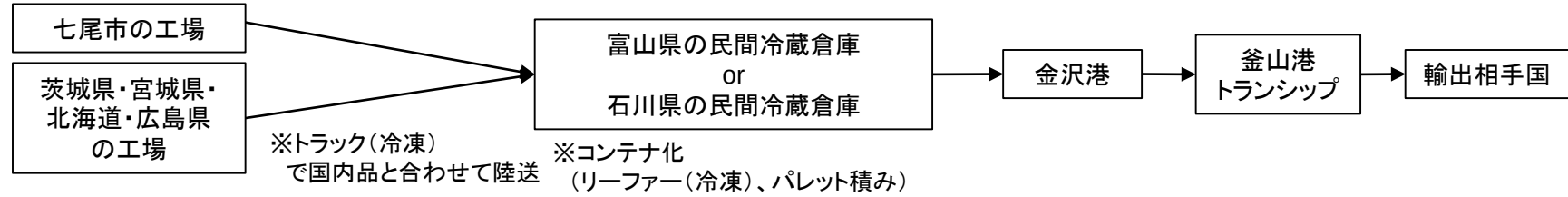
～輸出パターンの整理（直接貿易による輸出例① 港湾の倉庫利用）～

- 特徴：陸送距離が短く、港湾近隣の生産地からの集荷に適する
- 課題：北陸からの直行便がある相手国や消費期限の長い品目に限られる

■日本酒の例



■水産練製品の例



出典：北陸地域の荷主や物流事業者等へのヒアリング

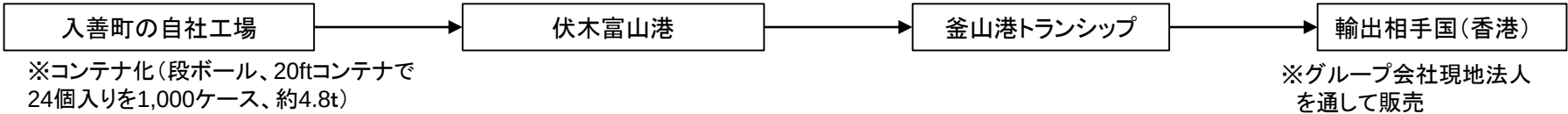


港湾の倉庫を利用した直接貿易による輸出では、生産地から北陸港湾の倉庫へトラックで輸送、倉庫でリーファーコンテナ等にバンニングされ、北陸港湾から輸出される傾向。

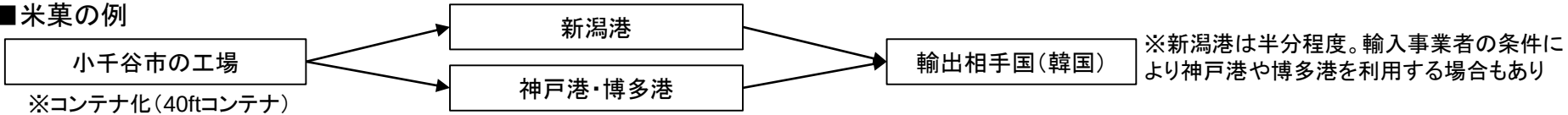
～輸出パターンの整理（直接貿易による輸出例② 自社工場でのバンニング）～

- 特徴：自社の最寄りの港湾から輸出することで陸送費が安価になる
- 課題：自社で1コンテナ仕立てられる輸出量がある場合に限られる

■ パックご飯の例



■ 米菓の例



出典：北陸地域の荷主や物流事業者等へのヒアリング



自社工場でバンニングして、直接生産者が輸出する場合もある。地元の港湾から輸出した方が、陸送費が安く済むため、出来る限り北陸港湾を利用する傾向。

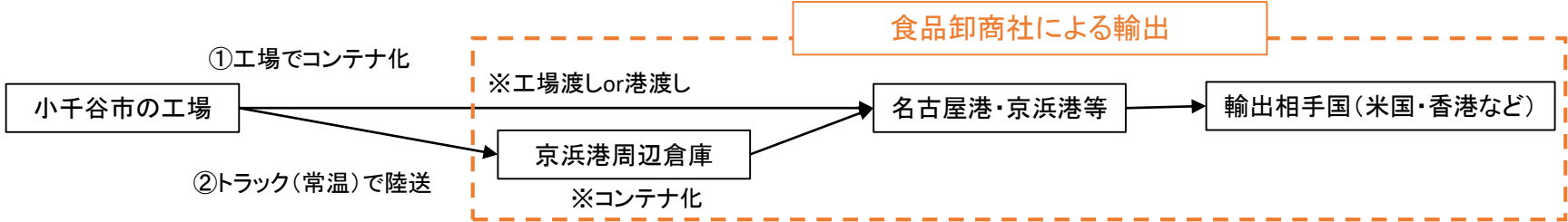
～輸出パターンの整理（間接貿易による輸出例① 商社を通した輸出）～

- 特徴: 商社が販路を有しているため、輸出相手国との円滑な取引が可能
また、小口での輸出を安価で行うことが可能
- 課題: 積出港は商社にとって利便性の高い太平洋側の主要港が選定される傾向

■米菓の例

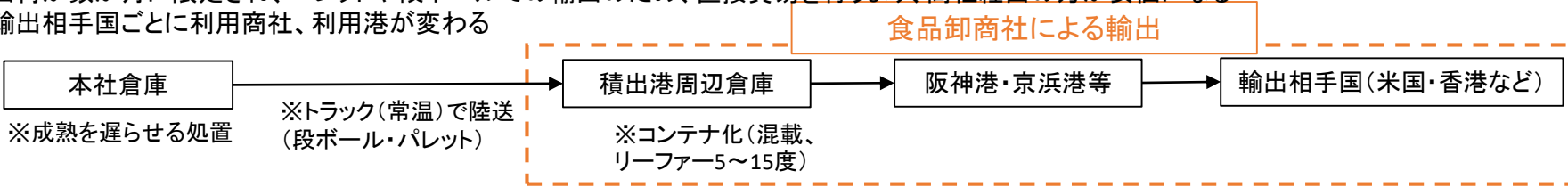
- ・輸出の8～9割が商社経由
- ・輸入事業者新潟港利用を要請しているが、輸出相手国への航路や便数によりスケジュールの都合等で、他港利用となる

出典: 北陸地域の荷主や物流事業者等へのヒアリング



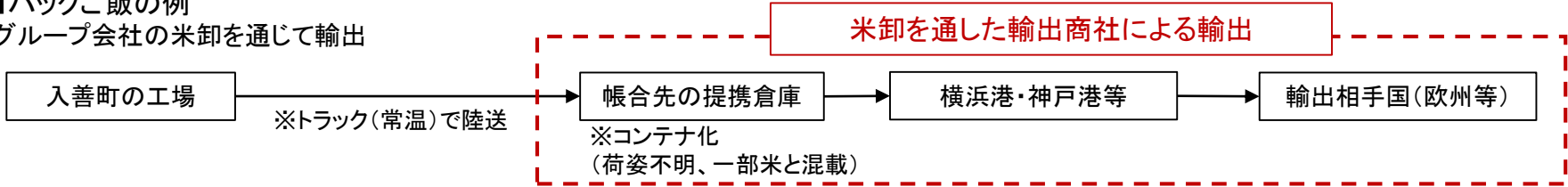
■日本なしの例

- ・出荷が数か月に限定され、パレットや段ボールでの輸出のため、直接貿易を行うより、商社経由の方が安価になる
- ・輸出相手国ごとに利用商社、利用港が変わる



■パックご飯の例

- ・グループ会社の米卸を通じて輸出

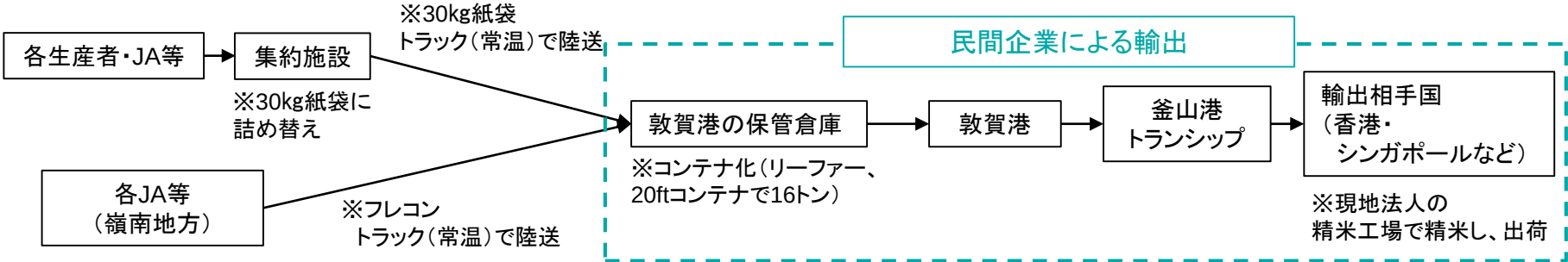


➡ 商社を通した輸出では、商社が利用港湾を決定。航路や便数の利便性の高い太平洋側の主要港から輸出される傾向。

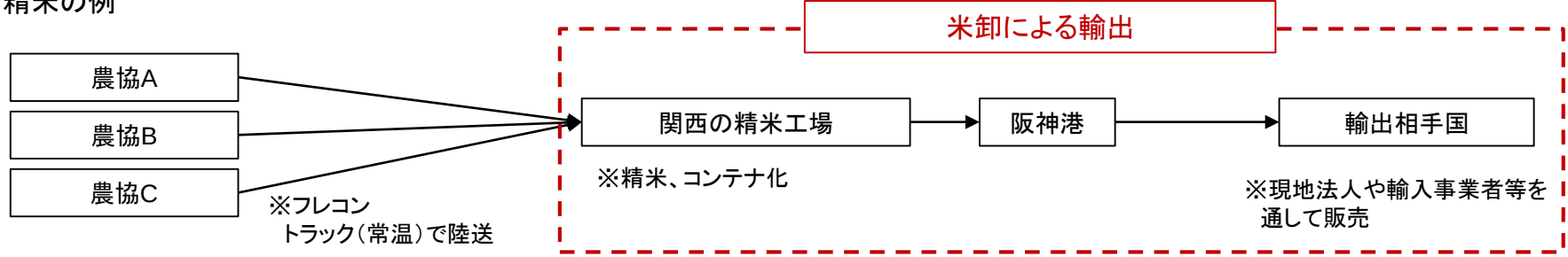
～輸出パターンの整理（間接貿易による輸出例② コメの輸出）～

- 玄米での輸出は現地に精米工場がある国に限定されるものの、鮮度を保って輸出することが可能。
- 精米での輸出は、玄米を太平洋側の精米工場に輸送して行われる場合が多い。

■玄米の例



■精米の例



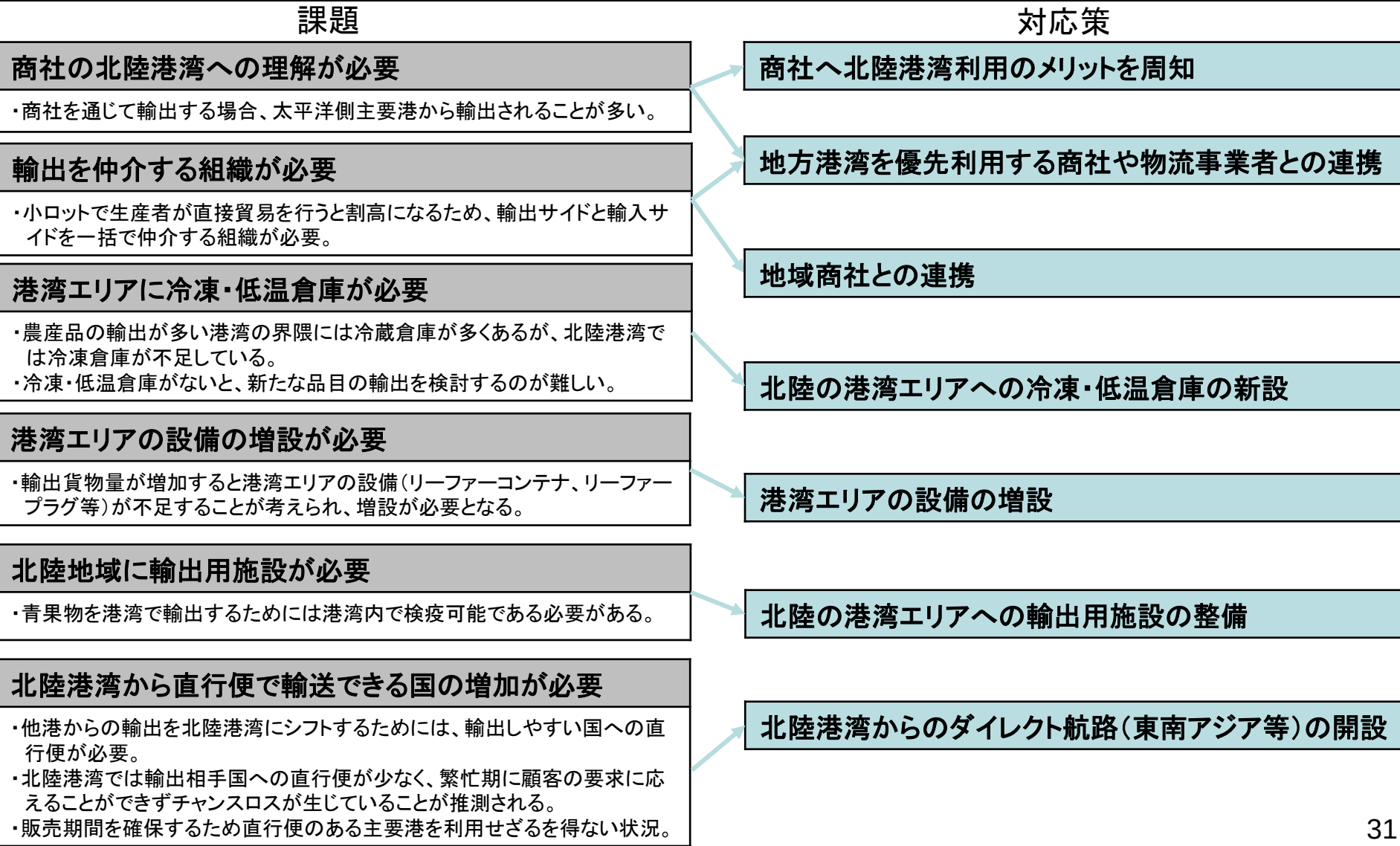
出典：北陸地域の荷主や物流事業者等へのヒアリング



玄米はJA等から北陸港湾の常温倉庫へ輸送され、リーファーコンテナで輸出。
精米はまず玄米を太平洋側の精米工場へ輸送し、精米した後バンニングを行い、最寄りの港湾から輸出される傾向。

～北陸港湾からの農林水産物・食品の輸出拡大に係る課題と対応策～

○ 北陸地域から輸出に取り組む生産者へのヒアリングや輸出パターンの整理、各品目の今後の目標等から、課題を把握・整理し、解決策を検討。



～ 北陸港湾からの農林水産物・食品の輸出拡大を行う上での取組み～

○生産者が円滑に北陸港湾から輸出できるようにする取組み

北陸港湾利用のメリットの周知、ポートセールスの実施
・他港を利用している直接貿易を行う輸出者や商社等に対し、北陸港湾利用のメリットを周知するポートセールスを実施していく。
地方港湾を利用する商社や大手物流事業者との連携
・地方港湾を積極的に利用する商社・大手物流事業者と連携して、北陸地域の輸出の取組みを促進する。
地域商社への助成・育成
・地域産品の輸出や地元港湾の利用に積極的で、地域の商品や港湾の事情を把握している地域商社への助成を行い育成を図る。

○港湾エリアの施設等の拡充に向けた取組み

冷凍・低温倉庫等の整備
・北陸港湾から冷凍品を輸出するため、輸出用のパッケージ等が行える冷凍・低温倉庫の整備を図る。
コールドチェーン確保に係る設備の整備
・輸出拡大に備え、リーファープラグ等のコールドチェーン確保に係る設備を整備する。 ・リーファークテナの稼働率を高めるため、リーファークテナのメンテナンス会社を誘致する。

○さらなる輸出拡大に向けた取組み

北陸の港湾エリアへの輸出用施設の整備の促進
・北陸港湾において青果物を輸出するための検疫施設等のさらなる設置に向け、関係機関と一体となって取組みを進める。
ダイレクト航路の開設及び多便化
・北陸港湾の利便性を向上し、消費期限の短い品目の輸出等へも対応できる、ダイレクト航路（東南アジア等）の就航に取組む。

【全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果の比較分析から】

北陸4県の輸出入相手国の結果をみると、東アジア州に次いで東南アジア州の割合が高い。
特に輸入に関しては、東南アジア州の割合がH30に比べてR5は大幅に増加。

【2024年問題への対応から】

今後、関東方面へのトラック手配がさらに困難な状況になることが予想される中、荷主が利用する港湾に関して、輸送距離の短い地元港湾へのシフトを検討する可能性が考えられ、北陸港湾利用の需要が増加する可能性がある。

【農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題整理から】

北陸地域の荷主へのヒアリング結果より、北陸港湾から直行便で輸出できる国の増加が望まれており、さらなる輸出拡大には、利便性の高い航路や便数の確保が必要。



以上を踏まえ

北陸港湾における東南アジア航路開設の可能性についての試算を行った。

＜航路開設に必要と推定される貨物量＞

- 東南アジア航路の平均船型は、2,224TEUとなっていた。（令和2年度調査結果）
- 一方、国際輸送ハンドブックの実績値を参考にすると、博多港、阪神港等、3港程度に寄港する東南アジア航路は、1,700TEUクラスの船が就航しており、今回の試算では実情を鑑み、1,700TEU積みを想定する。
- 令和3年度調査では、「1隻当たりの消席率が70%程度であれば、航路として成立する可能性が高い」とされており、今回の試算では消席率は70%とする。

以上より、

1寄港あたりの積荷は、 $1,700(\text{TEU}) \times 0.7 = 1,190(\text{TEU})$

往復(積卸)を考慮すると、 $1,190(\text{TEU}) \times 2 = 2,380(\text{TEU})$

東南アジア航路の北陸港湾への寄港が週1回と仮定すると、

【片道】 $1,190(\text{TEU}) \times 52(1\text{年間の週数}) = 61,880(\text{TEU})$

【往復】 $2,380(\text{TEU}) \times 52(1\text{年間の週数}) = 123,760(\text{TEU})$



北陸港湾において東南アジア航路開設に必要と推定される積卸貨物量

＜北陸地域における現状の貨物量＞

令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果より、北陸地域（北陸4県と長野県）から東南アジアに輸出入されている貨物量（令和5年11月）の合計は次のとおり。

（輸出） 3,269 TEU （輸入） 4,042 TEU

年換算（×12）すると

（輸出） 39,228 TEU （輸入） 48,504 TEU

以上より、北陸港湾における東南アジア航路開設を想定した場合、

・輸出においては、

$$61,880(\text{TEU}) - 39,228(\text{TEU}) = 22,652(\text{TEU})$$

・輸入においては、

$$61,880(\text{TEU}) - 48,504(\text{TEU}) = 13,376(\text{TEU})$$

に相当する貨物量が、現状、不足していることが試算された。

＜不足を補うために考えられる方策＞

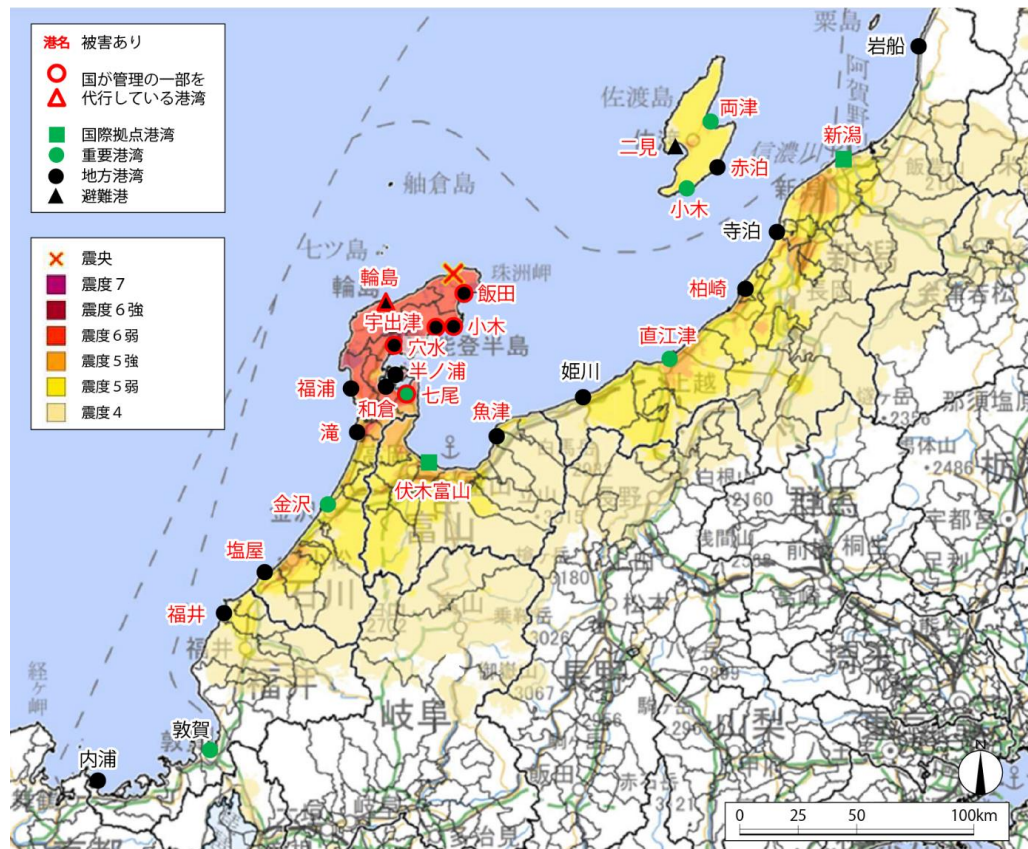
- リダンダンシーの観点から太平洋側のバックアップとしての貨物を取り扱う
- 農産品の輸出拡大状況を鑑み、貨物量全体の底上げを図る

能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割

～能登半島地震による港湾施設の被害状況～

- 能登半島地震で北陸の22港が被災。特に能登地域の港湾は、港湾全体に被害が及んだ。
- 企業活動等に係る港湾物流に着目し、能登半島地震による北陸地域における物流への影響を踏まえて、港湾に求められる役割について検討した。

能登半島地震による北陸港湾の被災状況



主な施設の応急復旧の状況

- ・ 2024年1月2日より、輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、穴水港、七尾港の6港において、港湾法に基づき、国土交通省による港湾施設の一部管理を開始。管理を代行する内容は、「施設の点検・利用可否判断」、「応急復旧」、「岸壁の利用調整」等。
- ・ 1月3日より七尾港、1月4日より輪島港、飯田港の-4.5m以上の岸壁の共用を再開。
- ・ 2月1日に上記6港に加え和倉港、伏木富山港において、大規模災害復興法に基づき、被災した施設の一部の本格復旧を国が代行して実施することを決定。
- ・ 3月5日より小木港の-5.0m岸壁の共用を開始。
- ・ 5月28日より宇出津港の-4.0m物揚場の共用を開始。
- ・ 7月24日に能登半島地震で被害を受けた石川県の7港で応急復旧の完了を発表。
- ・ 2025年1月時点で能登地域の港湾で利用可能な水深4.5m以上の岸壁は、七尾港、輪島港、飯田港、小木港の4港10岸壁。

能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割

～支援船受入のための応急復旧対応について～

■輪島港マリントウン岸壁

- 1/3～4のTEC-FORCEの陸上からの調査により応急復旧により利用可能と判断。
- 1/4 早朝より、緊急的に隣接する港湾関連用地から掘り起こした路盤材を活用して段差を解消するための仮設通路を造成。
- 1/5 8時半頃に緊急工事完了。
- 完了後直ちに海上保安庁巡視艇から自衛隊給水車に給水し、輪島市内に給水活動実施。



能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割

～震災後の物流の状況（港湾関係）～

- 震災前に利用していた港湾施設が利用できなくなったことに対して、企業等は①他港を利用、②陸送による代替輸送、③復旧まで操業を停止といった対応を実施。
- 港湾施設が利用できなくなった理由には、施設が被災したことのほか、災害支援船が優先的に岸壁を利用していたことなどが挙げられた。

港湾施設の被災等に対する港湾利用者の対応事例

他港を利用（七尾港：木材輸入業者）

- これまで北陸港湾を利用して製材を輸入していた商社が、震災後も利用可能であった岸壁を利用して輸入を計画したが、災害対策支援船との岸壁利用の調整がつかずに入港できず、他地域の他港が利用された。

航路の安全確認まで輸入を停止（七尾港：LPG基地）

- 北陸港湾に立地するLPG基地において、係留施設の被害は軽微であったが、地盤隆起に伴う水深変化の恐れにより、LPG船の入港にあたっては航路水深の安全確認が必要になり、一時燃料等の輸送（輸入）が停止した。

他港を利用（七尾港：中古車輸出業者）

- これまで北陸港湾を利用して中古車を輸出していた事業者が、震災後も利用可能であった岸壁を利用して輸出を計画したが、災害対策支援船が岸壁を使用していたため、当初予定されていた輸出が行えず、他地域の他港が利用された。

施設復旧まで操業を停止（輪島港：漁業者等）

- 浚渫や仮棧橋の設置、物揚場の天端の切り下げなど、多くの漁業者は操業に必要な港湾施設の復旧まで休業を余儀なくされ、施設復旧後に一部操業を再開した。

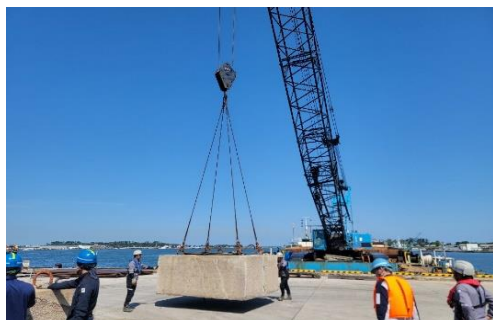
陸送による代替輸送を実施（金沢港：セメント企業）

- 震災により、岸壁や背後用地の被害に加え、セメントサイロへの配管が被害を受け、セメント運搬船の利用ができなくなった。そのため、セメントの需要地へ近隣県から多数の車両にて陸上輸送を行った。復旧・復興のための資材の安定供給にも支障をきたした。

能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割 ～物流の回復に向けた応急復旧対応について～

■金沢港におけるセメント取扱施設の復旧

- 金沢港には、セメント会社2社のサイロ(セメント貯蔵施設)が立地。
- 能登半島地震により、金沢港でセメントを取り扱う戸水ふ頭、御供田ふ頭が被災したため、海上輸送によるセメント・固化材の受け入れを停止、他県からの陸上輸送に変更。
- 被害が小さい御供田ふ頭でのセメントの取扱いを再開するため、国・石川県において応急復旧工事を実施(5月10日完了)。6月5日よりセメント運搬船による受け入れを再開。



復旧工事の状況(コンクリートブロック設置)



セメント船入港時の様子(令和6年6月5日)

■七尾港大田岸壁

- 利用に一部制限がかけられていた大田3号岸壁(水深11m)の応急復旧工事が5月23日に完了。
- 震災前と同様に大型船の利用や2隻同時接岸が可能となった。6月2日、応急復旧後、初となる大型木材船が北米より入港し、荷役が再開。



復旧工事の状況(コンクリート舗装撤去)



大型木材船入港時の様子(令和6年6月2日)

能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割

- 震災により港湾施設が利用できなくなったことへの対応は、港湾との関わり方や取り扱う貨物の性質等によって異なっていた。
- 物流を継続するためには、各港湾利用者の利用形態や貨物等の状況に応じた対策を実施する必要がある。

港湾利用者別の物流への影響

対応策

他港利用が困難な港湾立地企業等

- ・ 陸上交通の利便性が低い半島の港湾に立地し、生産設備等が当該港湾の利用と密接に結びついている事業者等においては、代替港の利用は容易ではなく、立地港湾が復旧するまで操業を停止せざるを得ない可能性がある。

港湾施設の早期復旧

- ・ 速やかな航路・泊地の安全性の確認、水深の確保
- ・ 岸壁等の係留施設の早期復旧

生活基盤・復旧関連企業等(エネルギー、資材関連等)

- ・ 港湾に立地している事業者等のうち、エネルギーやセメント等の地域の生活基盤や復旧資材等の供給に係る企業等においては、状況によっては他港等から陸送により燃料、原料等を輸送する必要がある。
- ・ 特に危険物については、係留施設の被害が軽微であっても、運搬船の入港にあたって航路水深の安全確認が必要になり、港湾施設が利用できない場合がある。

代替港湾を含めた企業BCPの整備促進

- ・ 港湾が被災した場合でも企業活動の継続を支援するため、代替港利用を含めた企業BCPの策定を促進する。

支援・復旧利用と企業物流が共存する港湾BCPの整備

- ・ 被災した港湾では、災害対策支援や復旧資材運搬船等が、被災を免れた、または、早期復旧した岸壁等を優先的に使用しているが、物流での岸壁利用を妨げないよう、調整が行える体制を整える。

他地域に立地している企業等(商社、製造業等)

- ・ 半島の港湾を利用しているが、北陸港湾には立地していない商社等で利用港湾を自由に選べる企業等においては、他港を利用することで企業活動の継続を図ることが可能である。
- ・ ただし、港湾施設が利用できる場合でも、災害支援船が優先的に岸壁を使用するため、企業の物流において利用できない場合がある。

災害時の代替輸送を考慮した施設・体制の整備

- ・ 他港が被災した場合の代替港となりうる港湾においては、代替輸送ニーズに対応した施設、体制を整備する。
- ※一時的に貨物が増加した場合にも対応できる予備のヤードの確保等(隣接するヤードや広場等を一時的に貨物ヤードとして利用)

4. 北陸地方整備局における 北陸港湾ビジョン実現に向けた次年度の検討について

北陸地方整備局における 北陸港湾ビジョン実現に向けた次年度の検討について

■今年度、整理した内容を踏まえつつ、
引き続き以下の3点について、検討を行う。

- (1) 2024年問題への対応
- (2) 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題整理
- (3) 能登半島地震を踏まえた港湾に求められる役割

參考資料

- 働き方改革関連法が2019年4月に施行され、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用されている。
- こうした時間外労働時間の上限規制等のほか、2024年以降の将来的な労働力不足も見据えて対策を講じなければ物流が停滞することが懸念されている。(2024年問題)

時間外労働に係る主な改正内容

	2024年4月以前	2024年4月以降
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 ・原則、 293時間 以内。 ※ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 ・原則、年 3,300時間 、 284時間 以内 ※ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

不足する輸送能力(全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2024年度	14. 2%	4. 0億トン
2030年度	34. 1%	9. 4億トン

※2024年度は、1年の拘束時間の上限が原則3,300時間へ改正により、具体的な対応を行わなかった場合の営業用トラック輸送全体において2019年に比べて不足する輸送能力を試算
2030年度は、2030年度の営業用トラックの輸送トン数の推計値と、不足するドライバー数にドライバー1人当たりの年間輸送トン数を乗じた「不足する輸送能力＝トン数」の比較により推計
資料：株式会社NX総合研究所の試算(持続可能な物流の実現に向けた検討会最終取りまとめ(2023年8月31日)より)

不足する輸送能力(地域別)

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸甲信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

○国土交通省では2023年に①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しの3本柱からなる「物流革新に向けた政策パッケージ」(2023年6月)及び「物流革新緊急パッケージ」(2023年10月)を決定し、2024年問題への対策を推進している。

「物流革新に向けた政策パッケージ」の「物流の効率化」に係る具体的な施策

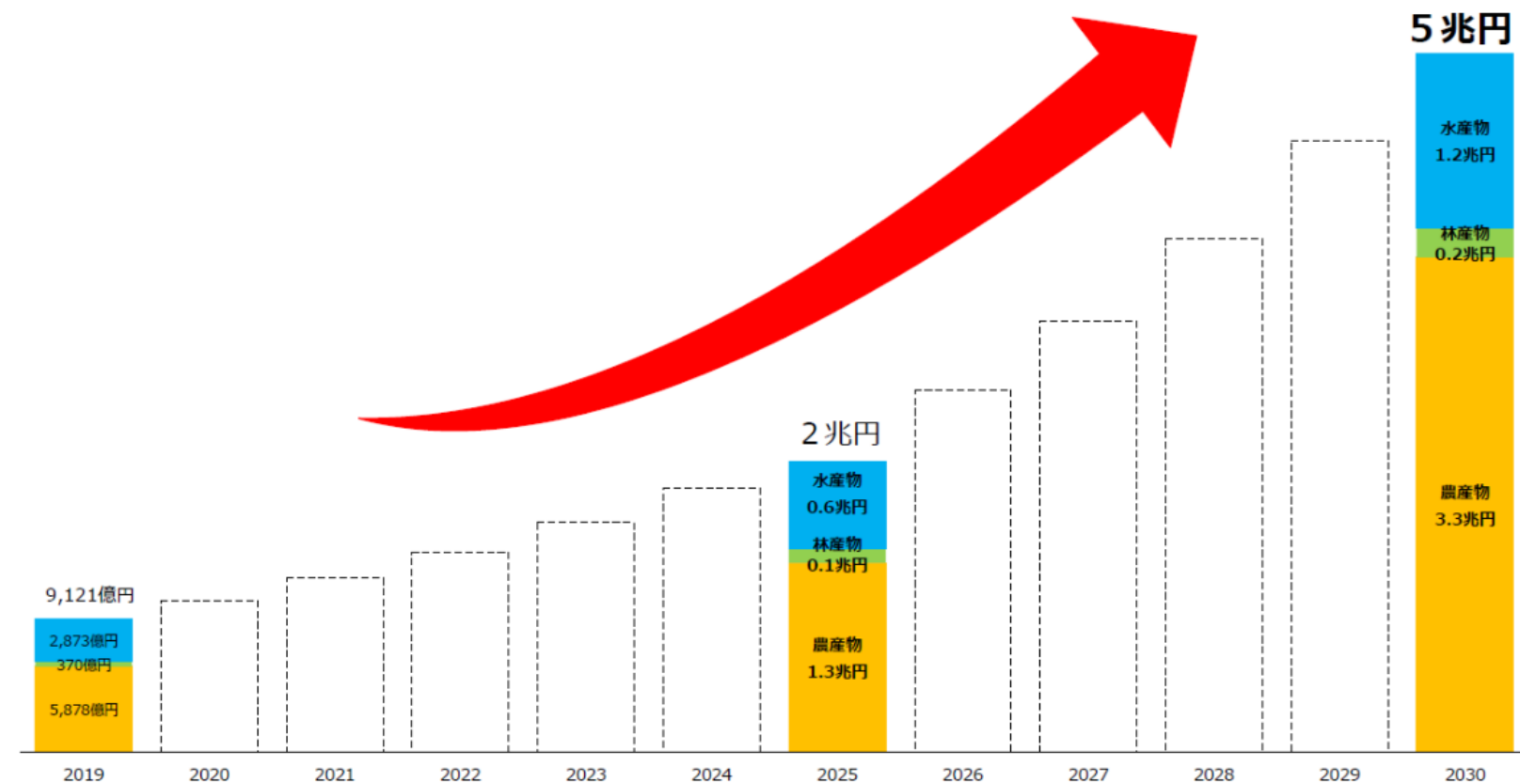
- ①即効性のある設備投資の促進(バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ②物流GXの推進(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③物流DXの推進(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④「物流標準化」の推進(パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤道路・港湾等の物流拠点(中継輸送含む)に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥高速道路のトラック速度規制(80km/h)の引上げ
- ⑦労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬女性や若者等の多様な人材の活用・育成

※赤字は荷主や物流事業者等が主体的に実施する必要のある事項

施策の効果

(項目)	(施策なし)	(施策あり)	効果
荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計: 14.3ポイント

○ 2023年度の輸出実績は1.45兆円、2030年度の政府目標は5兆円であるところ、今後、ますますの農林水産物の輸出が行われることになるため、北陸地方整備局としても後押しをしていきたい。



※少額貨物（1ロット20万円以下）を新たに輸出額のカウントに追加

出典：食料・農業・農村基本計画（農林水産省HP）

各品目の今後の目標等

- 輸出拡大が見込める品目の生産者へヒアリングや公表資料をもとに、今後の輸出目標等について以下のとおり把握。
- 2024年度に新たな販路開拓等があり、輸出量の増加が見込まれる。
- 将来的な輸出拡大に向けて、生産量の増加を行う生産者もみられる。

輸出拡大が見込める品目	今後の目標等
コメ(玄米、精米)	・富山県のJAが米卸と協同し、富山県産米を日本人向けの量販店や電子商取引(EC)サイトを通じ輸出。2024年度は1,550万トンの輸出を見込む。※1 ・福井県は輸出用米「シャインパール」を開発。2024年は900万トンと大幅増になる見込み。福井県は2024年度、JA福井県が設ける集約拠点への設備導入を支援。※2
パックご飯	・2026年に新たな工場が完成し、増産できるため、600万食が将来の輸出目標。 ・グループ会社の現地法人(中国、香港、米国)や既に国内で取引のある日系スーパー・コンビニ等との連携を検討。
なし	・自社の農園の拡大や連携する農家の増加により果樹園の面積は年々増加。今後も増やしていきたい。 ・行政と協力しながら、青果物の団地化を図り、生産を効率的にできるようにならないか模索中。
水産練製品	・中国向けの輸出が止まって余った生産能力を活用するべく、東南アジア、中東(ドバイ)での市場開拓に力を入れている。
菓子(米菓)	・韓国では、2024年9月から新たにコンビニへの出荷を開始。アメリカでは既に販売している大手スーパーに加え、2024年末からコストコでの販売を開始。 ・中東など各国からオファーあり。生産や商品企画、スタッフの確保、設備投資等を考えると一度に多くのオファーを受けることができないため、優先順位をつけて取り組んでいる。
清酒	・今までは飲食店向けの900mlのパック酒の輸出がほとんどであった。最近、900mlや1.8lのパック酒が韓国大手のコンビニで扱われるようになり、これらの純増を見込んでいる。 ・福井県では酒造組合と開発したオリジナル酒米「さかほまれ」を使った地酒の海外への輸出が増加※2

資料:ヒアリング及び以下の公表資料を基に作成
 ※1 未来開拓ビジネスファーム「全国有数、年間1500tのコメ輸出を達成！
 水田フル活用にまい進する、JAみな穂」
 ※2 福井県「福井県農業基本計画[令和6年～10年度]」

北陸各県が掲げている農林水産物等の輸出目標額と実績との比較

- 北陸各県では、農林水産物の輸出拡大に向けた計画や事業を実施。
- 2023年の各県からの農林水産物の輸出実績をみると、新潟県、福井県では輸出目標を達成。

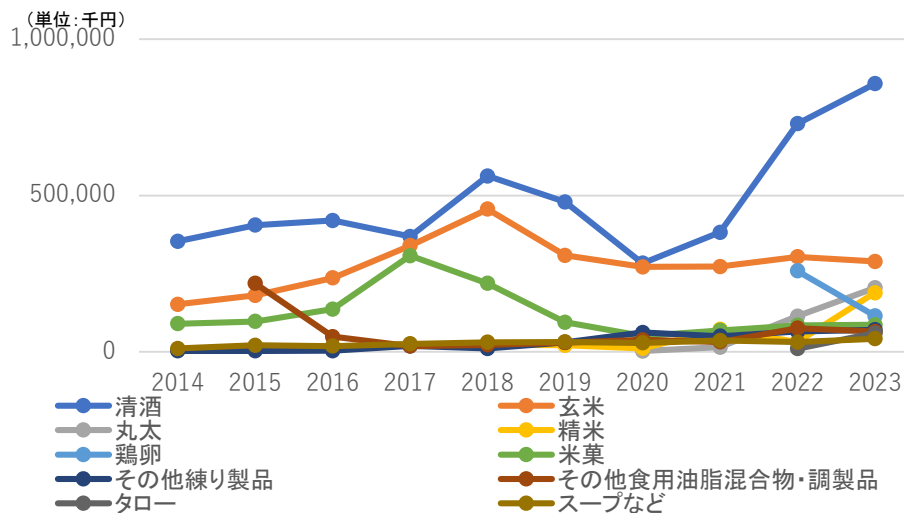
各県の輸出計画				各県の輸出実績		
	品目	目標		輸出実績 (2023年度)	出典	備考
○新潟県産農林水産物 輸出拡大実行プラン (令和4年3月)	錦鯉※	30億円	2024年度	33.0 億円	新潟県「令和5年度 県産農林水産物の 輸出実績について」	合計は、県産農林水産物（加工品を除く一次産品）の輸出額 輸出額はいずれの品目も前年比で増加しており、過去最高となっている。 錦鯉：前年比1.9%増 米：前年比24.6%増 青果物：前年比48.4%増 畜産物：前年比21.4%増
	米	18億円		17.3 億円		
	園芸品目（チャレンジ品目） （花卉、ぶどう、もも、いちご、かき、日本なし、ル・レクチェ）	0.5億円		0.81億円		
	畜産物他（チャレンジ品目） （豚肉、鶏肉）	1.2億円		2.32億円		
	計	50億円		52.7 億円		
○富山県農林水産物等 輸出拡大方針 (令和4年3月)	コメ・コメ加工品	10億円	2026年度	4.6億円	富山県「県内輸出 実績のある事業者 へのアンケート調査」	
	日本酒等	65億円		5.8億円		
	水産物・水産加工品	15億円		7.8億円		
	その他（重点品目以外） （鶏卵、干し柿、調味料、清涼飲料、 麺類、野菜加工品、等）	30億円		37.0億円		
	計	120億円		55.2億円		
○石川県成長戦略 (令和5年9月)	農林水産物	5億円	2032年	4.28億円	石川県貿易・海外 投資活動実態踏査	
○福井県海外市場への 売り込み強化事業	農産物・食品	20億円	2023年度	22億円	資料：福井県「福井 県農業基本計画 [令和6年～10年 度]」の主な成果より ※令和6年6月末日 集計	・日本酒が約19億円 ・その他が約3億円

※錦鯉は基本的に空輸による輸出

北陸各港湾からの農林水産物・食品の輸出額①

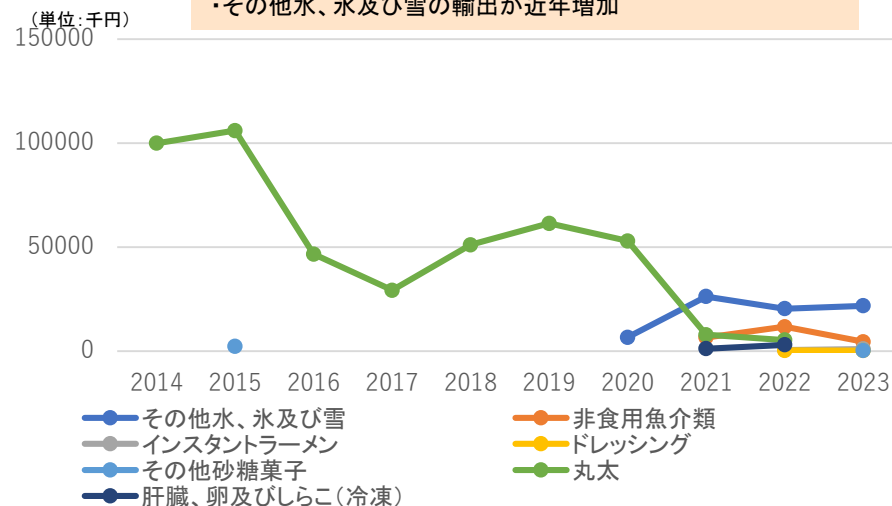
新潟港

- ・2020年以降、清酒の輸出額が大幅に増加
- ・コメは玄米は横ばいだが、精米が2023年に増加



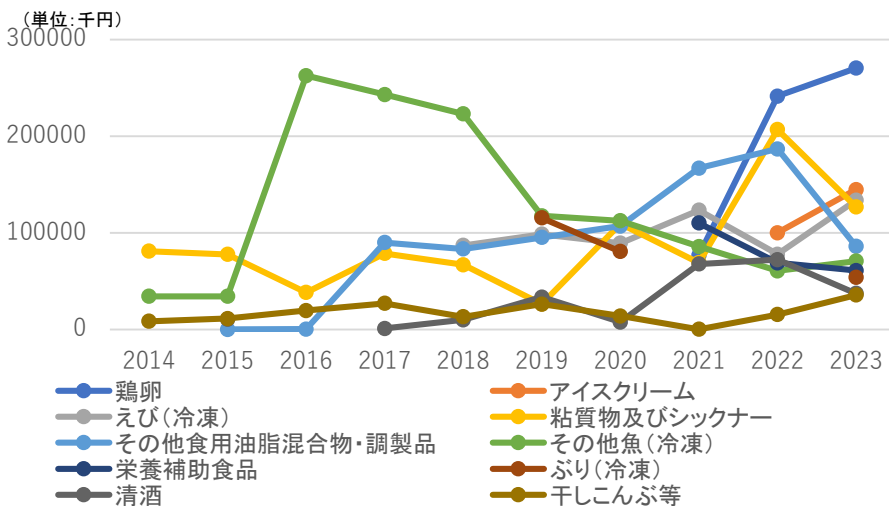
直江津港

- ・丸太の輸出は2019年から減少し、2023年には輸出がなくなった
- ・その他水、氷及び雪の輸出が近年増加



伏木富山港

- ・近年になり、鶏卵・アイスクリームが増加
- ・えび(冷凍)も輸出額が増加傾向



資料: 貿易統計

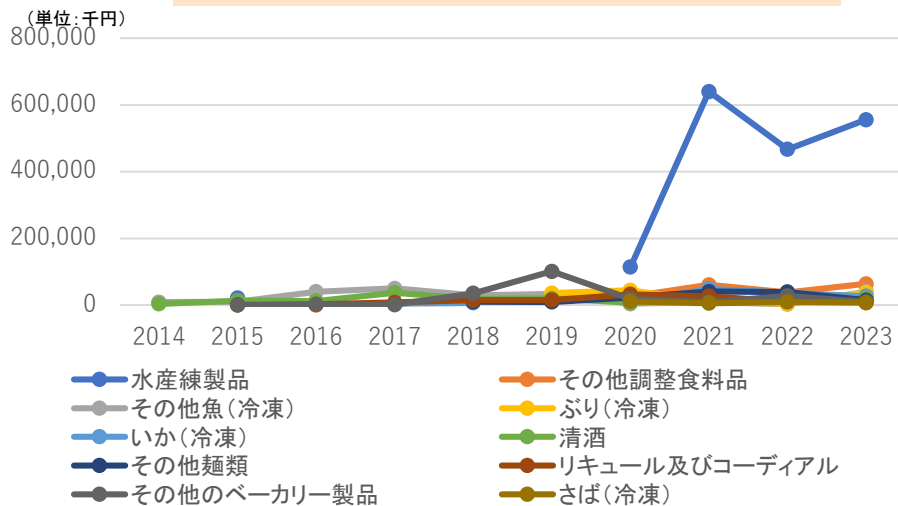
※北陸管内各港の貿易額は以下の貿易統計における税関支署での申告額に近似すると仮定して集計

新潟港(新潟税関支署)、直江津港(新潟税関支署直江津出張所)、伏木富山港(伏木税関支署及び富山出張所)、七尾港(金沢税関支署七尾出張所)、金沢港(金沢税関支署)、敦賀港(敦賀税関支署)

北陸各港湾からの農林水産物・食品の輸出額②

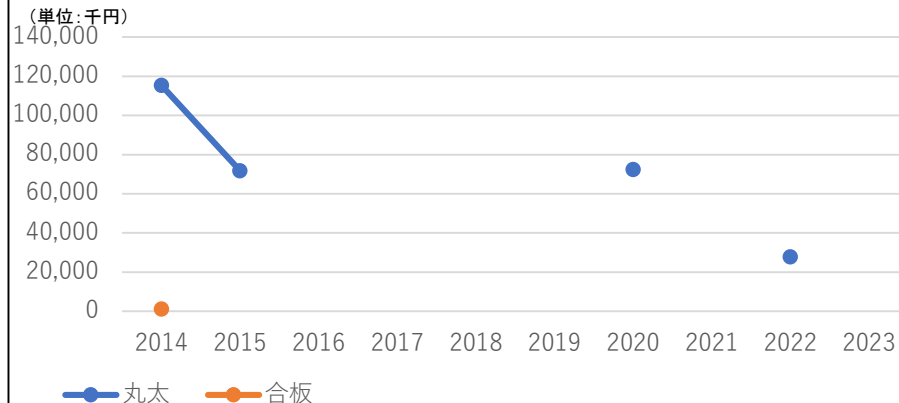
金沢港

・2020年より、水産練製品の輸出が大幅に増加、2022年は減少したものの、2023年は微増



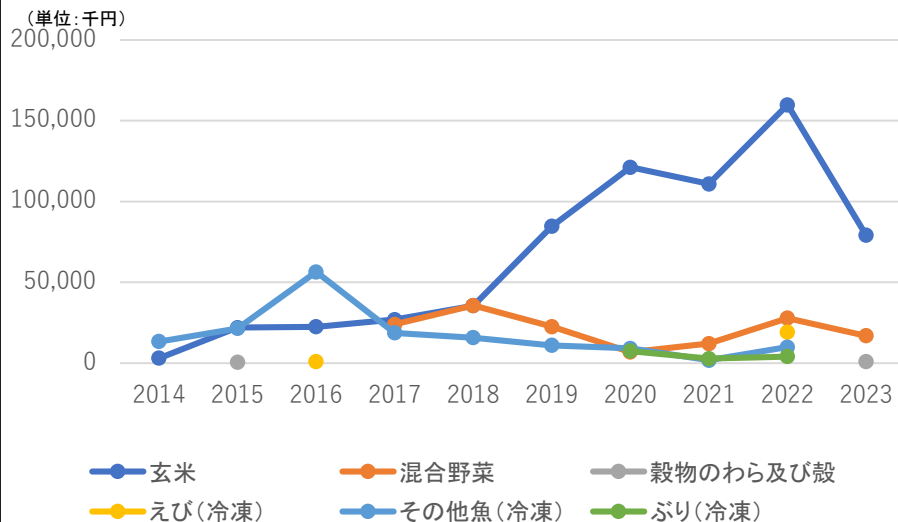
七尾港

・丸太の輸出が過去に見られたが、2023年は輸出貨物は計上なし



敦賀港

・玄米の輸出額が最も多いが、2023年は減少傾向



資料: 貿易統計

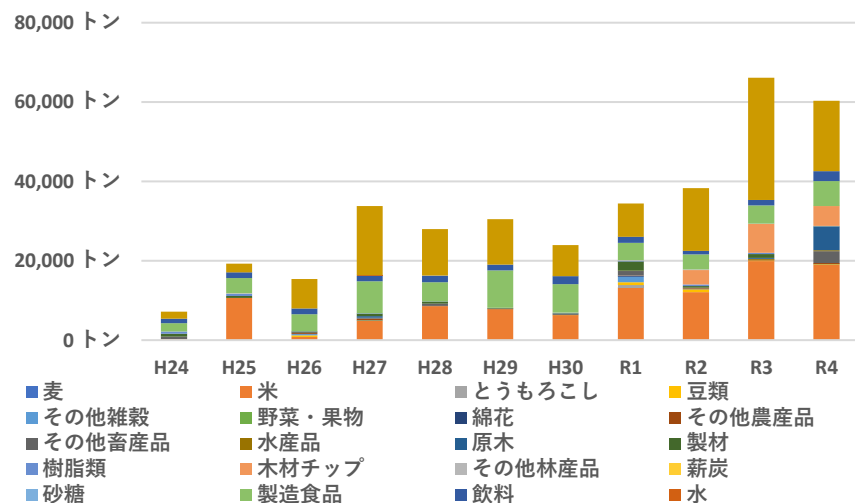
※北陸管内各港の貿易額は以下の貿易統計における税関支署での申告額に近似すると仮定して集計

新潟港(新潟税関支署)、直江津港(新潟税関支署直江津出張所)、伏木富山港(伏木税関支署及び富山出張所)、七尾港(金沢税関支署七尾出張所)、金沢港(金沢税関支署)、敦賀港(敦賀税関支署)

北陸各港湾からの農林水産物・食品の輸出取扱量①

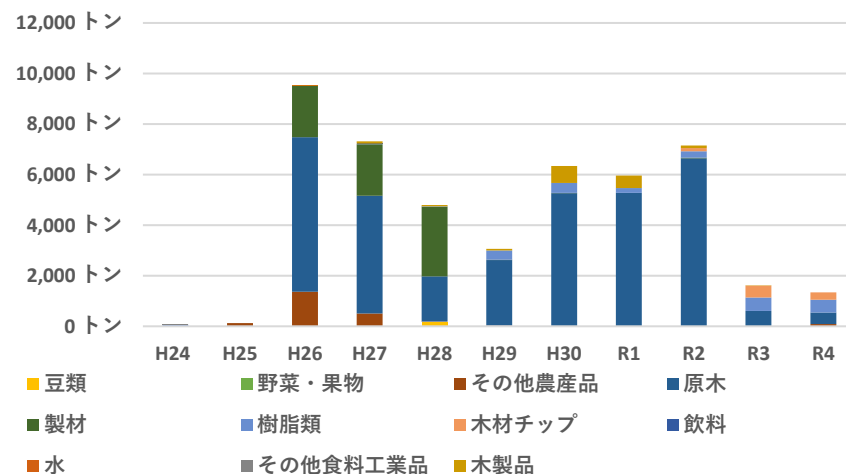
新潟港

米、その他畜産品、原木、木材チップ、製造食品、飲料、木製品が増加傾向



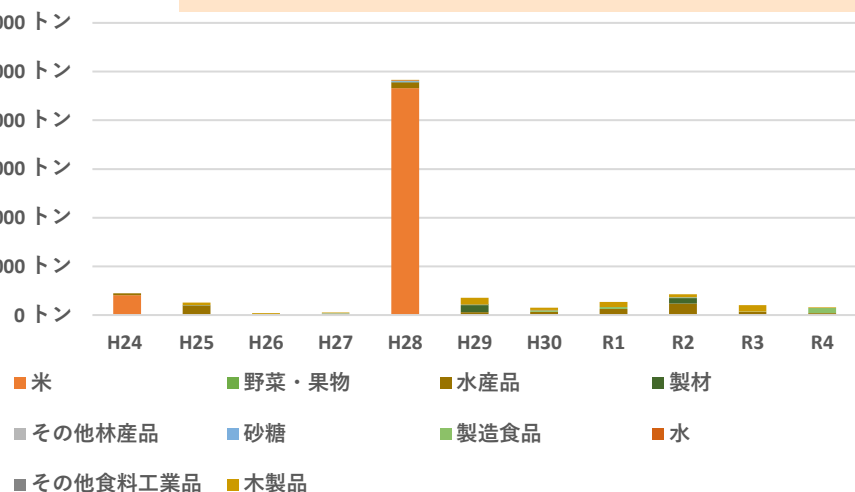
直江津港

原木の輸出がほとんどを占めていたが、R2をピークに大幅に減少
樹脂類の輸出が近年増加傾向



伏木富山港

製造食品、飲料が増加傾向
※H28の米は支援米による1)



資料：港湾統計年報より作成

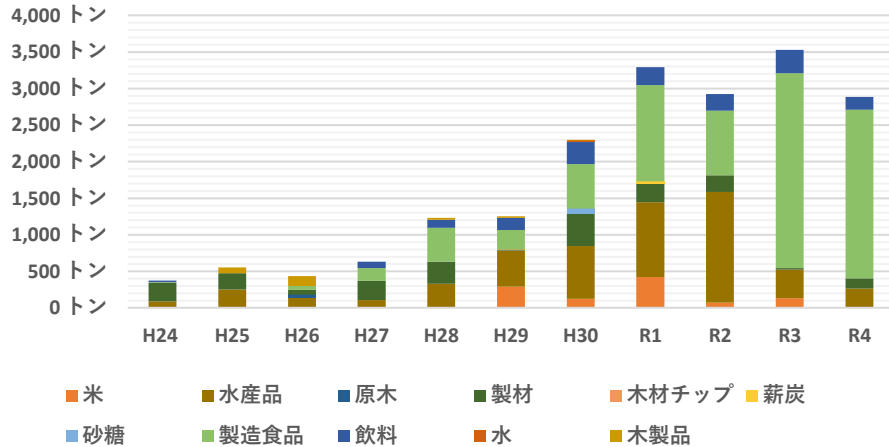
1) 外務省資料

https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/press4_004277.html

北陸各港湾からの農林水産物・食品の輸出取扱量②

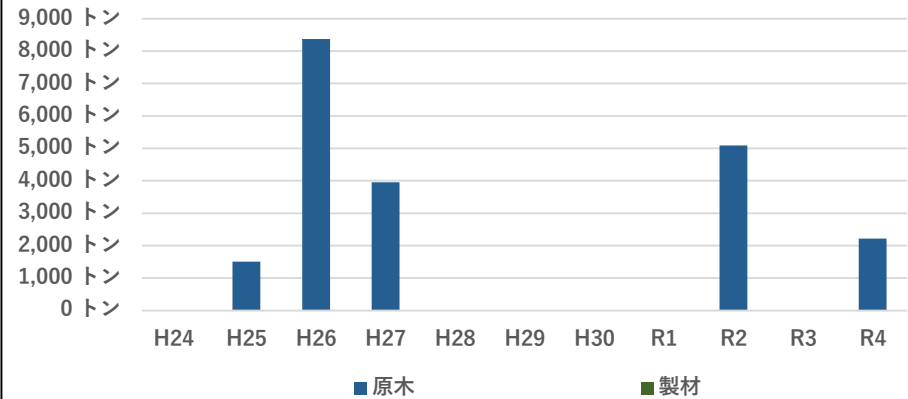
金沢港

製造食品が増加傾向、水産品はR2をピークに減少傾向



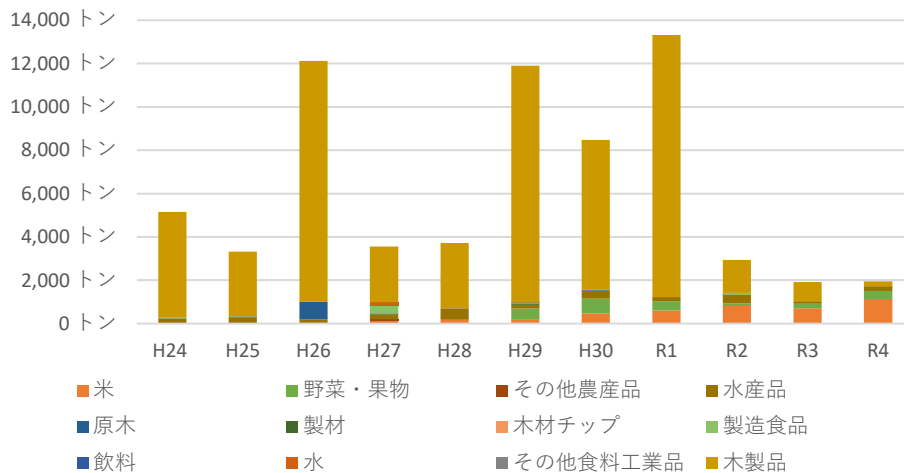
七尾港

原木の輸出がH26をピークに減少。H28以降は輸出がR2とR4のみ



敦賀港

米が増加傾向、木製品はR1をピークに大幅に減少



資料：港湾統計年報より作成

3 港湾における農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題整理

参考:現状の北陸港湾を利用した輸出のメリット

北陸港湾から輸出する条件・メリット

- ・ 港渡しの場合、北陸の工場や産地から陸送距離が短くなり、輸送費が安くなる。陸送費が高騰しているためメリットがある。
- ・ また、北陸は雪が多いため、積雪による渋滞などでトラックがCY✕時間に間に合わないなどのリスクを減らすことができる。
- ・ 希望の本船スケジュールがある場合、リードタイムが短くて済む。
- ・ 地元の港湾であり、使い勝手が良い。親身になって相談に乗ってくれる。
- ・ 地域貢献、地元港湾の活性化に寄与する。

参考:現状の北陸港湾からのリードタイムに適した品目

賞味期限	品目名	輸出相手国（地域）とリードタイムの目安		
		東アジア 1週間～2週間	東南アジア 2週間～3週間	欧米 1か月～2か月
30日以内	畜産物・水産物の冷蔵品	×	×	×
	青果物 （柿・リンゴ・なしを除く）			
30日～100日	柿・リンゴ・なし	○	○	×
	鶏卵			
	精米			
100日以上	畜産物・水産物の冷凍品	○	○	○
	製造食品			
	玄米			
	日本酒などの酒類			
食品以外	林産品	○	○	○

北陸港湾における東南アジア航路開設の可能性（参考データ）

＜現状の貨物量＞

令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果より、北陸管内（北陸4県と長野県）から東南アジアに輸出入されている貨物量（令和5年11月）は次のとおり。

【新潟県】	（輸出）	1,234 TEU	（輸入）	1,104 TEU
【富山県】	（輸出）	442 TEU	（輸入）	466 TEU
【石川県】	（輸出）	737 TEU	（輸入）	772 TEU
【福井県】	（輸出）	426 TEU	（輸入）	767 TEU
【長野県】	（輸出）	430 TEU	（輸入）	933 TEU
【合計（北陸管内）】	（輸出）	3,269 TEU	（輸入）	4,042 TEU