

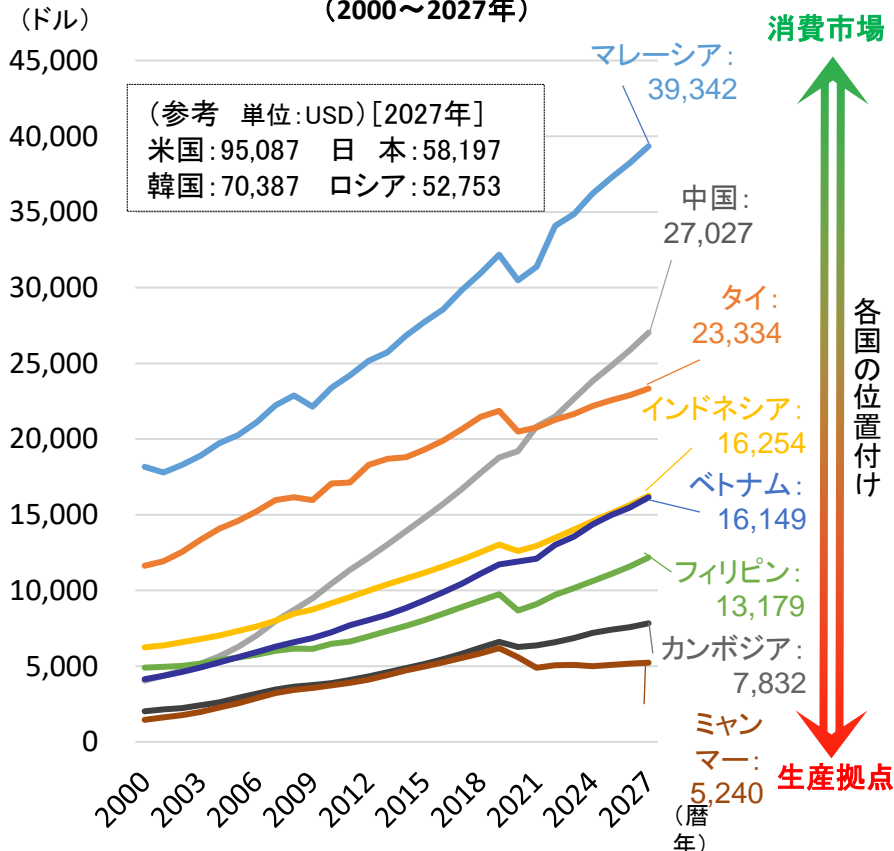
# 北陸地域における東南アジア航路の可能性検討

令和8年3月2日

北陸地域国際物流戦略チーム事務局

# 日本と東南アジア諸国との関係

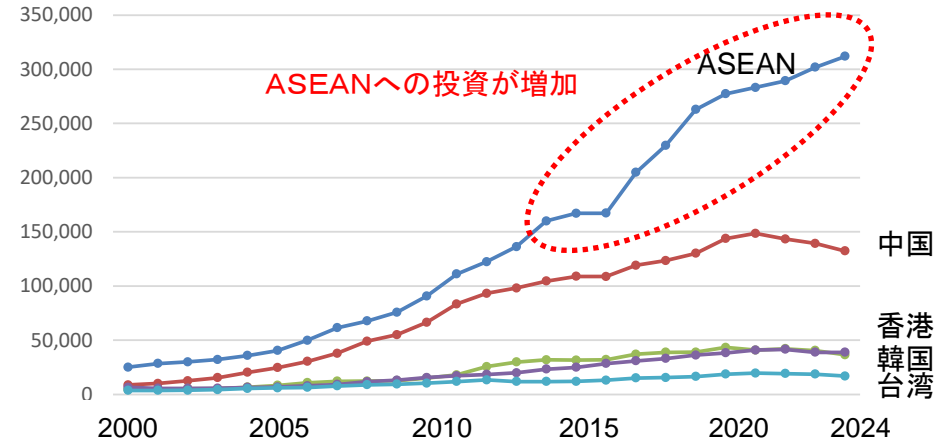
【東南アジア各国の1人当たり購買力平価GDPの推移】  
(2000～2027年)



(出典) 国際通貨基金 (IMF) 「World Economic Outlook Database (2025.04)」

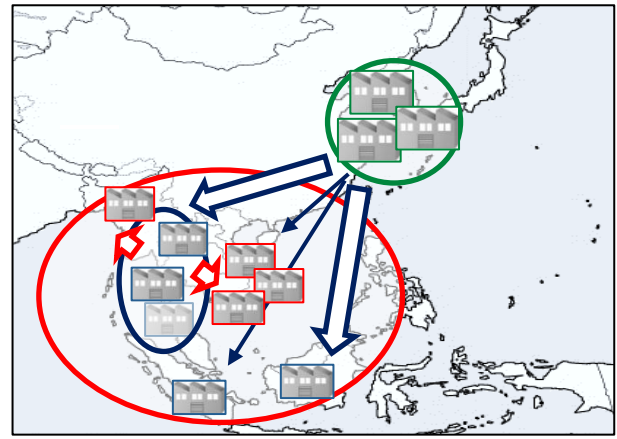
※2000年～2024年までは実績値(ただし、一部の国は推計値を含む)、2024年～2027年は推計値

(百万ドル) 【日本の対外直接投資残高】



出典: 「日本の直接投資(残高)1996～2024年末」(直接投資統計、JETRO)

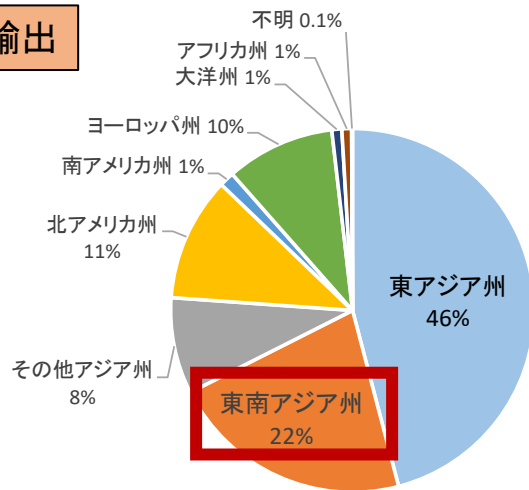
【中国等からの生産拠点の南下】



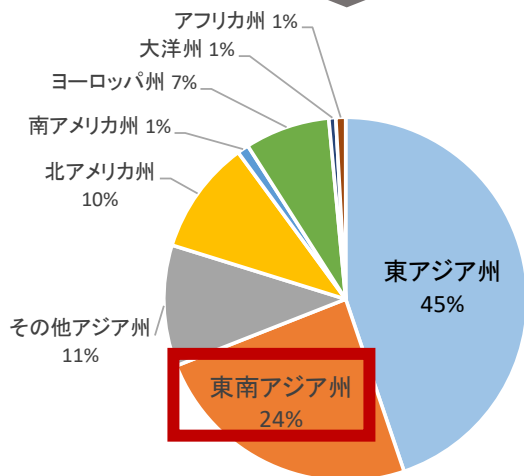
# 北陸地域の外資コンテナ貨物の動向

平成30年

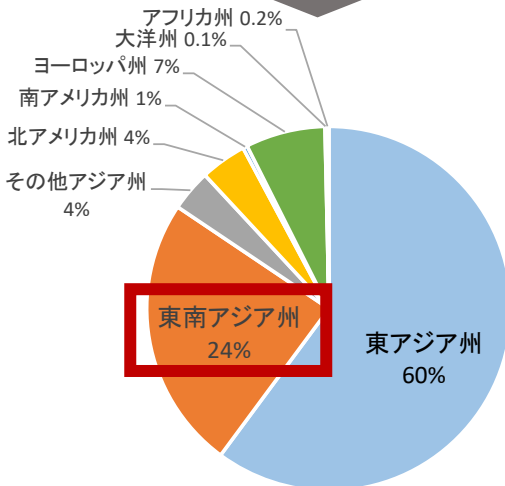
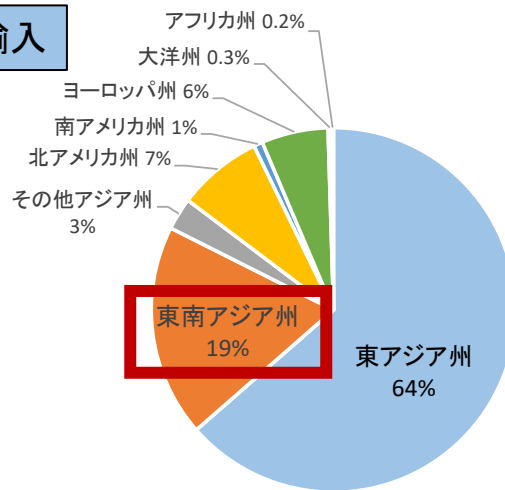
輸出



令和5年



輸入

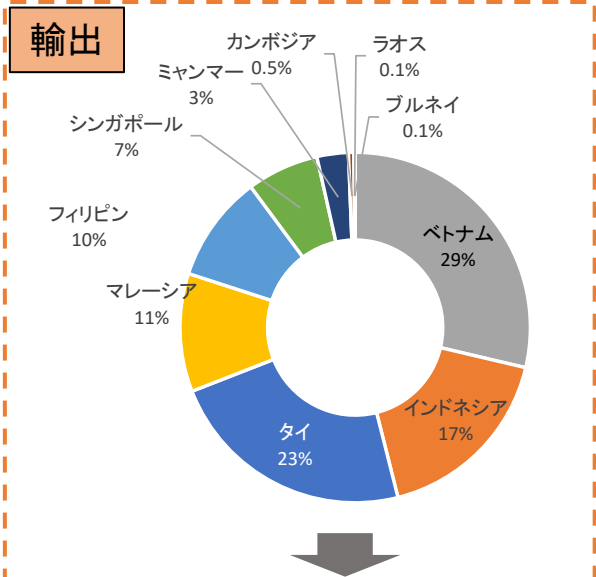


東アジア州	(北アメリカ州続き)	(ヨーロッパ州続き)
モンゴル	ニカラグア	ポーランド
韓国	ホンジュラス	ポルトガル
香港	メキシコ	チェコ
台湾	ドミニカ共和国	ハンガリー
中国	トリニダード・トバゴ	ルーマニア
マカオ	コスタリカ	マルタ
東南アジア州	プエルトリコ	ペラルーシ
インドネシア	グレナダ	エストニア
カンボジア	パナマ	ノルウェー
シンガポール	南アメリカ州	ラトビア
タイ	アルゼンチン	クロアチア
フィリピン	エクアドル	アイスランド
ベトナム	チリ	大洋州
マレーシア	ブラジル	オーストラリア
ミャンマー	ベネズエラ	ニュージーランド
ラオス	コロンビア	ミクロネシア
ブルネイ	ガイアナ	北マリアナ諸島
その他アジア州	スリナム	サモア
アラブ首長国連邦	ペルー	トンガ
インド	ボリビア	フィジー
カザフスタン	パラグアイ	アフリカ州
キルギス	ヨーロッパ州	ウガンダ
サウジアラビア	アイルランド	ガーナ
ジョージア(グルジア)	イギリス	ケニア
スリランカ	イタリア	スワジランド
バーレーン	ウクライナ	セネガル
パキスタン	オランダ	ナイジェリア
バングラデシュ	キプロス	ナミビア
モルディブ	ギリシャ	モザンビーク
カタール	スイス	レソト
クウェート	スウェーデン	南アフリカ共和国
ヨルダン	スペイン	エジプト
イスラエル	スロベニア	タンザニア
イラク	デンマーク	ガボン
オマーン	ドイツ	コンゴ民主共和国
ネパール	トルコ	ジブチ
ウズベキスタン	フィンランド	チュニジア
レバノン	フランス	トーゴ
北アメリカ州	ブルガリア	モロッコ
アメリカ合衆国	ベルギー	ザンビア
エルサルバドル	リトアニア	マダガスカル
カナダ	ロシア	セウタ及びメリリヤ
グアテマラ	オーストリア	ジンバブエ
		カメルーン

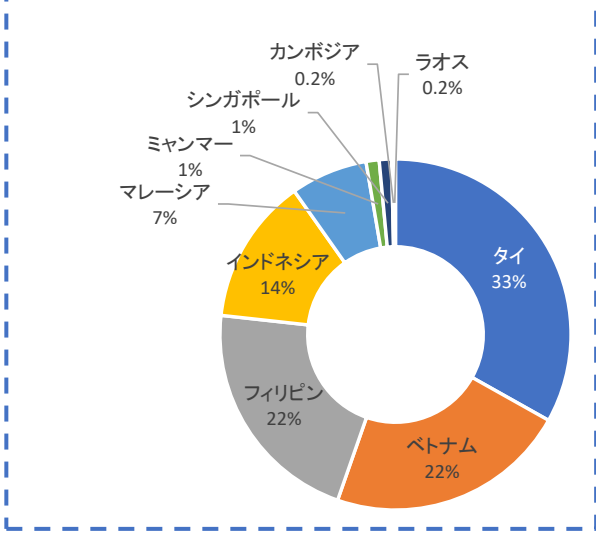
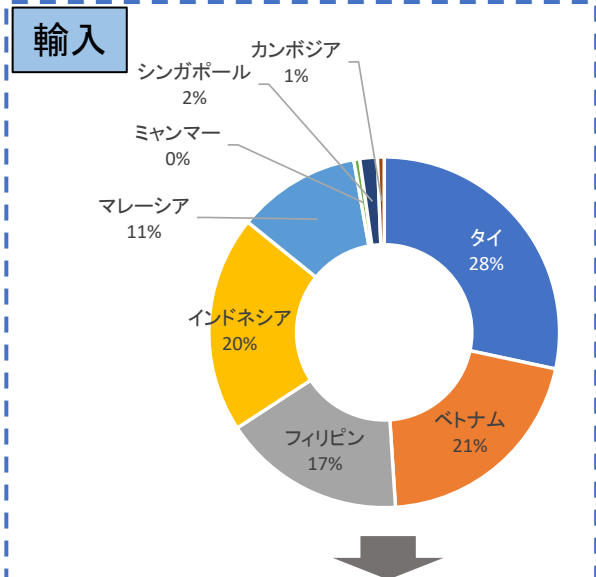
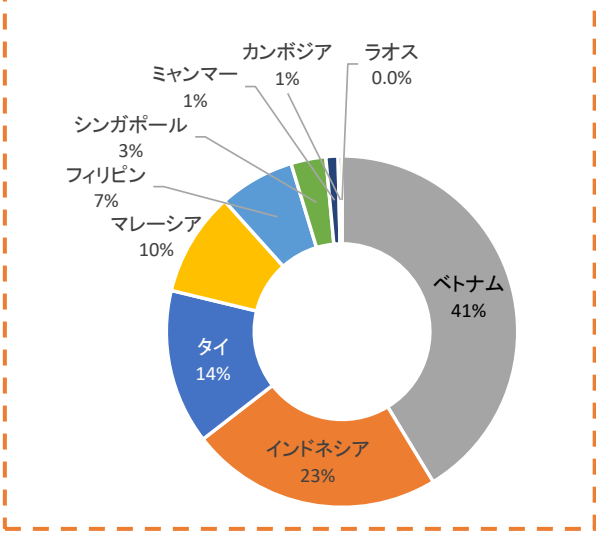
資料:「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

# 北陸地域と東南アジアの外貿コンテナ貨物の動向

平成30年



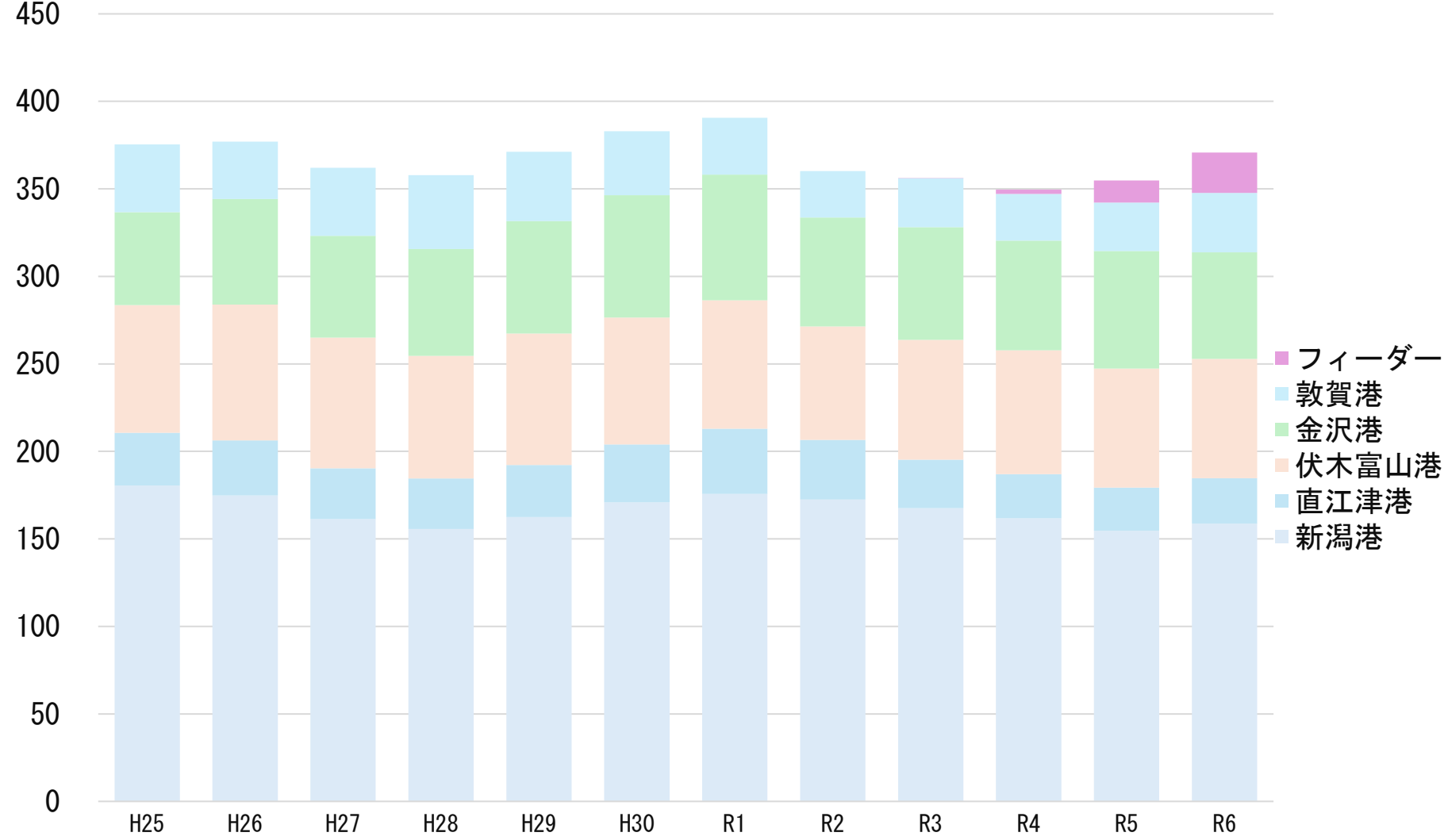
令和5年



# 北陸港湾の外貿コンテナ貨物量の推移

千TEU

## 北陸の外貿コンテナ貨物量の推移(港湾別)

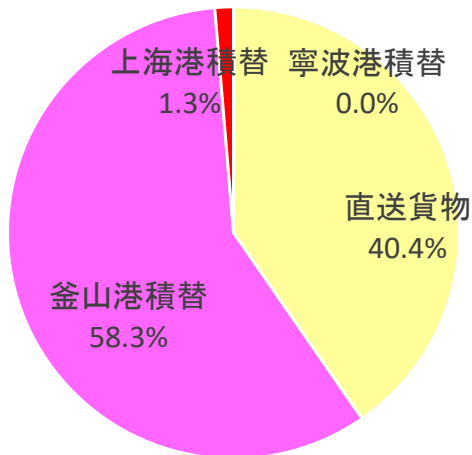
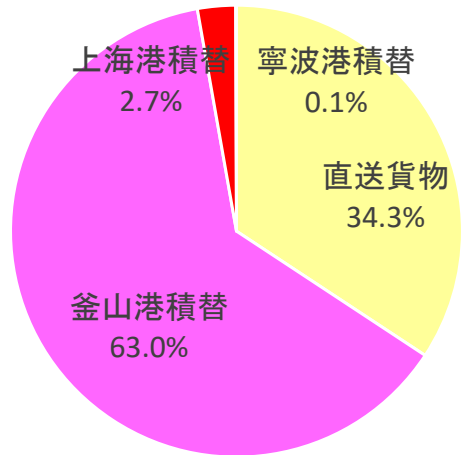


# 北陸港湾におけるトランシップ貨物割合

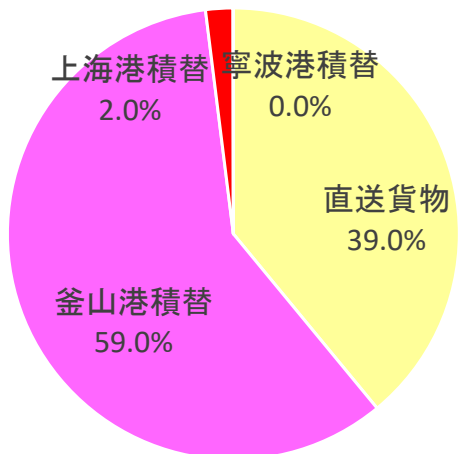
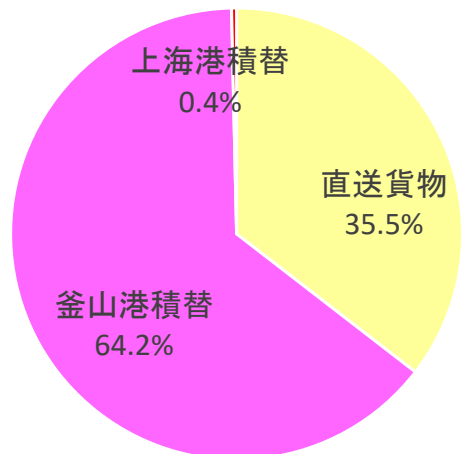
輸出

輸入

平成  
30年



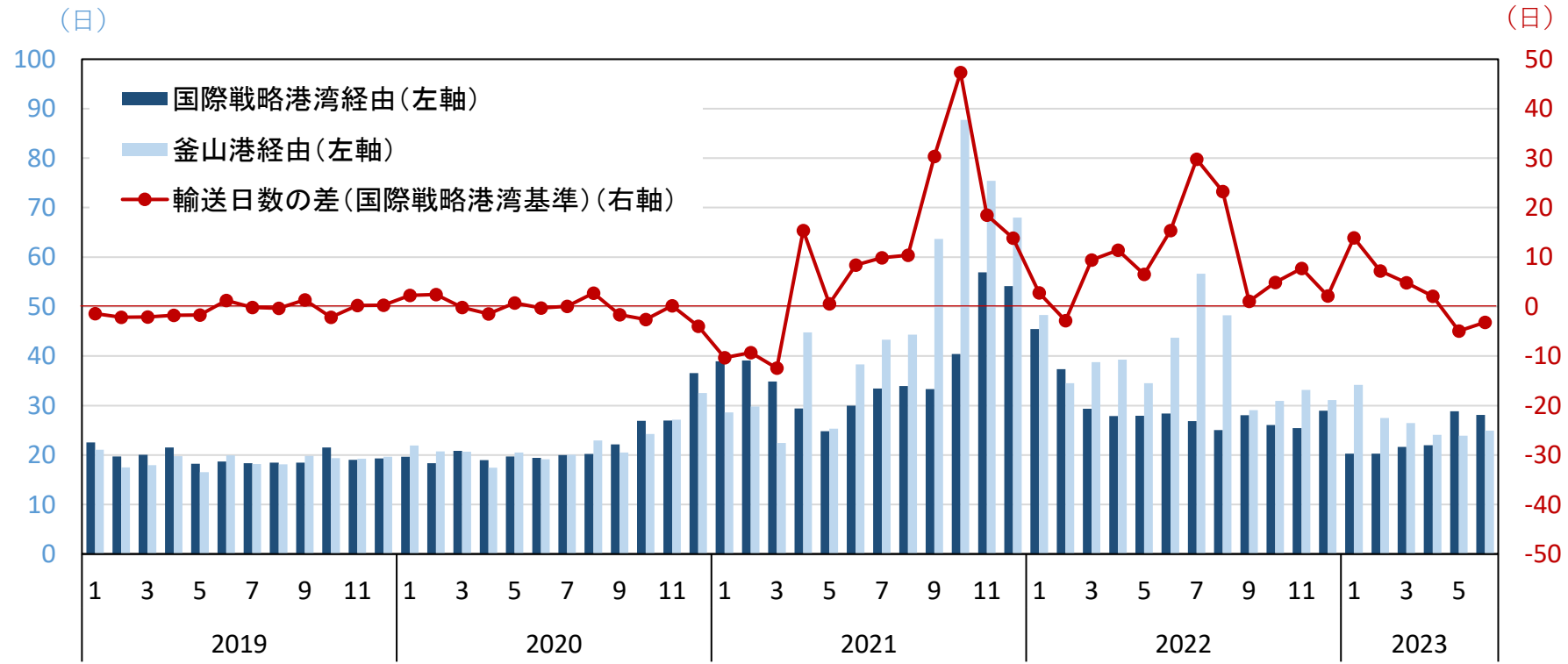
令和  
5年



# 海外トランシップによるリードタイムへの影響（日本（地方港）→北米西岸の事例）

コンテナ貨物の輸送日数は、新型コロナウイルス感染症流行後は、国際コンテナ戦略港湾経由、釜山港経由ともに輸送日数が増加したが、釜山港経由の方が増加が大きく、輸送日数の差は最大50日程度に達した。

※日本から北米西岸へのコンテナ貨物の輸送日数は、新型コロナウイルス感染症流行前では20日程度であり、国際コンテナ戦略港湾経由と釜山港経由で大きな差は見られない。



※輸送日数は、日本の地方港(A港)から出発し、北米西岸のB港での荷卸しまでの期間をA港出発時点の月で整理。

出典: Descartes Datamyne等より国土交通省港湾局作成

# 東南アジア航路のニーズに係るヒアリング結果

- 北陸の企業等に東南アジア航路の需要等についてヒアリングを実施し、成長が期待される東南アジアは生産・消費地として重要な地域であり、北陸地域の産業力強化の観点においても、東南アジア航路開設の必要性を確認した。
- また、ヒアリングを実施した結果、想定される船型等を把握した。

## 企業の東南アジアへの進出状況

- 北陸の工場からインドネシアに製品を輸出している。
- 原料の製造元(石油化学プラント)の統廃合・集約が進み、東南アジアへ生産拠点を移す可能性があり、東南アジアからの輸入が増える可能性がある。
- 東南アジアにおいては、シンガポールに生産拠点があるほか、タイに新たに生産拠点を建設した。
- 人件費の高騰により、中国からタイ、タイから周辺国へ生産拠点を移す企業が増加している。

## 競争力強化に資する航路開設

- 東南アジア方面への貨物量は今後増加することが期待され、東南アジアダイレクト航路の開設が望まれている。
- 東南アジア方面への貨物輸送は海外TS又は国際コンテナ戦略港湾経由となり、リードタイムが長くなる。
- 釜山港TSでは釜山港においてコンテナの滞留が発生しており、リードタイムが長くなる。

## 港湾管理者の東南アジア・華南地域の位置付け

- 港湾計画では、東南アジア直行便に対応する港湾施設の整備を計画に位置付けている。
- 県が策定している総合計画で、東南アジア諸国との交流促進や荷主ニーズの高い中国華南地域等への航路誘致を推進を掲げている。

## 想定される船型等

- ベトナム、華南、北陸港湾数港に寄港する東南アジア航路を開設する場合、以下が想定される。
  - 船型:1,000TEU型
  - 28日間/航海(4隻で週1便)
- 消席率は70%以上が理想である。

この想定に基づき航路開設の可能性について検討した。

# 東南アジア航路開設の可能性の検討の手順

以下の潜在貨物量と想定船型による必要貨物量との比較により、東南アジア航路開設の可能性を検討した。

## 潜在貨物量の算出:

- ・「令和5年全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果をもとに、北陸4県を生産・消費地とする既存の輸出入コンテナ貨物を対象
- ・仕向/原産国と現在の利用航路により潜在貨物量を算出
- ・東南アジア航路の想定船舶の規模にもとづく必要貨物量と比較

## 【ステップ1: 潜在貨物量の算出】

- ・北陸港湾に東南アジア航路を開設した場合にシフトすることが考えられる潜在貨物の母数として、北陸4県を生産・消費地とする輸出入コンテナ貨物を、①仕向/原産国と②現在の利用航路別に算出

## 【ステップ2: 航路開設に必要な船型及び必要貨物量の算出】

- ・東南アジア航路を開設するのに必要な船型を、船社へのヒアリング及び近年開設されている東南アジア航路に就航しているコンテナ船の船型をもとに選定、必要貨物量を算出

## 【ステップ3: 潜在貨物量と必要貨物量の比較】

- ・ステップ1及び2をもとに、潜在貨物量と必要貨物量を比較し、消席率を算出

# 検討の条件

- 令和6年度の試算では航路開設の条件に対して貨物量が不足する結果であった。
- 令和7年度は企業等へのヒアリングを踏まえ、検討条件を見直した。

検討条件	令和6年度検討	令和7年度検討(本年度)
船型	・1,700TEU積み	・1,000TEU積み
仕向/原産国	・東南アジア諸国(10か国)	・東南アジア諸国(10か国) ・台湾 ・華南
潜在需要の考え方	・北陸4県(新潟県、富山県、石川県、福井県)を生産消費地の貨物 ・東南アジア諸国を仕向/原産国とする貨物	・左記のうち、太平洋側港湾を船積、船卸港とする貨物 ・日本海側港湾を船積、船卸港とする貨物(海外トランシップ利用) ・空コンテナを考慮
消席率	・70%	・70%

# 潜在貨物量の算出条件

北陸4県を生産・消費地とする東南アジア及び華南の貨物について、以下を潜在貨物とした。

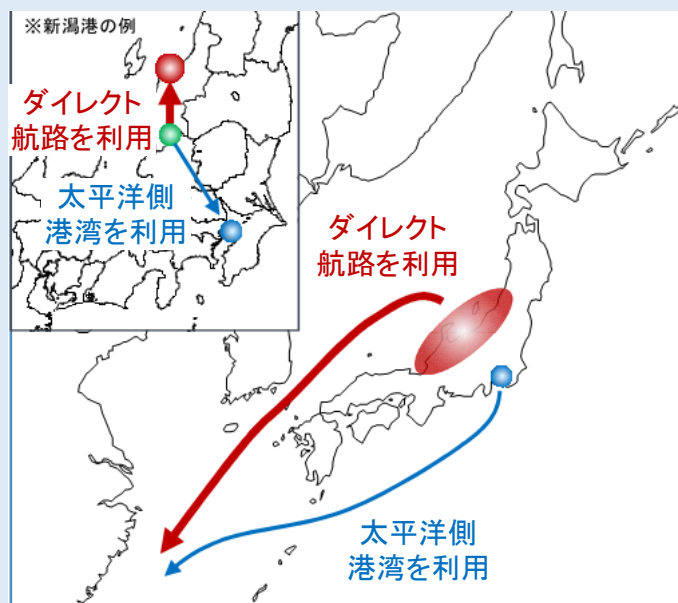
- ① 太平洋側港湾を利用している貨物
- ② 北陸港湾で海外トランシップを利用している貨物

## 【ステップ1：潜在貨物量の算出】

仕向/原産国：東南アジア（全体）  
東南アジア（全体）+台湾、華南

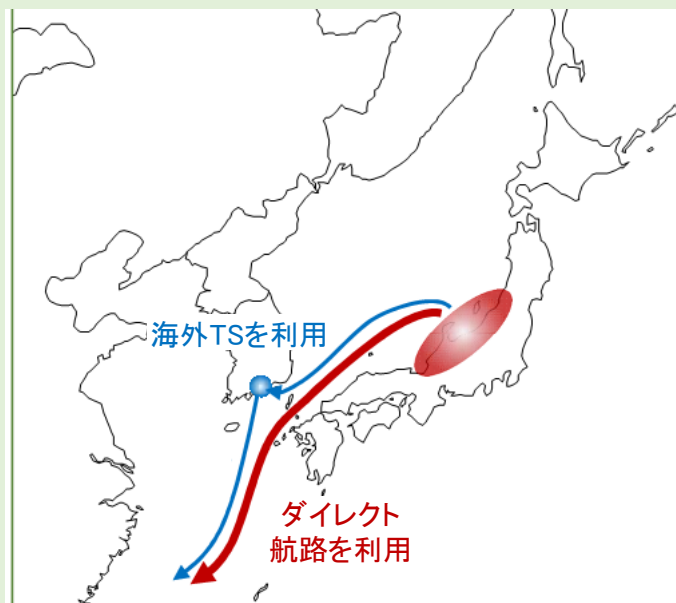
### 現在利用航路：①太平洋側港湾利用

- 北陸4県を生産・消費地として、太平洋側港湾から輸出入されているコンテナ貨物



### 現在利用航路：②海外トランシップ利用

- 北陸4県を生産・消費地として、日本海側港湾の海外トランシップを利用して輸出入されているコンテナ貨物



# 想定する船型条件と検討パターン

- 想定する船型は企業へのヒアリング結果と近年開設された東南アジア航路の船型をもとに、1,000TEU積みとした。
- 仕向/原産国と利用航路の組合せによる3パターンでの検討を行った。

## 【ステップ2: 航路開設に必要な船型及び必要貨物量の算出】

想定船型：1,000TEU積み

(参考: 近年東南アジア航路に就航した船舶の例)

船社	就航	規模	航路
A社	2026年2月	1,049TEU積み	門司→大阪→神戸→上海→寧波→シアヌークビル→バンコク→ホーチミン→厦門→門司
B社	2025年10月	1,098TEU積み	ハイフォン→寧波→乍浦→博多→大阪→神戸→広島→太倉→寧波→ハイフォン

### 比較検討ケース

ケース	仕向/原産国	潜在貨物
ケース1	東南アジア	①太平洋側港湾からのシフト
ケース2	東南アジア	①太平洋側港湾からのシフト ②海外トランシップからのシフト
ケース3	東南アジア+台湾+華南	①太平洋側港湾からのシフト
ケース4	東南アジア+台湾+華南	①太平洋側港湾からのシフト ②海外トランシップからのシフト

# 東南アジア航路開設の検討結果

## 【ステップ3: 潜在貨物量と必要貨物量の比較】

	潜在貨物量				積載可能な 貨物量②	TEU/週
	輸出入	実入り	空	計①		消席率 (①/②)
ケース1	輸出	341	41	382	1,000	38%
	輸入	289	12	301	1,000	30%
	計	630	53	683	2,000	34%
ケース2	輸出	640	74	714	1,000	71%
	輸入	717	56	774	1,000	77%
	計	1,358	130	1,488	2,000	74%
ケース3	輸出	499	112	611	1,000	64%
	輸入	403	22	425	1,000	43%
	計	902	134	1,036	2,000	52%
ケース4	輸出	899	269	1,168	1,000	122%
	輸入	926	40	966	1,000	97%
	計	1,824	358	2,134	2,000	107%

# 航路開設の検討結果のまとめ

- 北陸4県を生産・消費地とする貨物のうち、太平洋側港湾を利用している潜在貨物（35,516TEU/年）のみでは不足する。一方で、海外トランシップ利用の貨物（41,860TEU/年）を取り込むと東南アジア航路開設の条件を満たすことがわかった。
- ただし、仕向国を特定の国とすると貨物量が不足することが想定され、新規貨物の取り込みをする必要があり、仕向国ごとに品目等の需要が異なることから連携方法を検討する必要がある。

(TEU/週)

生産/消費地	仕向/原産国	潜在貨物	潜在貨物量	積載可能な貨物量	消席率
北陸	東南アジア	①太平洋側港湾利用	683	2,000	34%
	東南アジア	①太平洋側港湾利用 ②海外トランシップ	1,488	2,000	74%
	東南アジア+台湾+華南	①太平洋側港湾利用	1,069	2,000	53%
	東南アジア+台湾+華南	①太平洋側港湾利用 ②海外トランシップ	2,182	2,000	109%
取り込む新規貨物					
北陸以外	東南アジア+台湾+華南	太平洋側荷主企業のBCPを見据え複線化した輸送経路を利用する貨物			
		北陸に近接する県を拠点とする荷主企業の経済的合理性が見込まれる貨物			
北陸		企業立地による貨物			

# 現状の課題と今後の取組み（案）

## 課題

- ・コンテナ船の船型(1000TEU)と消席率(70%)の妥当性
- ・台湾、香港、華南を経由するルート
- ・不足する必要貨物の確保
  - ①太平洋側港湾を利用する貨物
  - ②海外トランシップ利用貨物
  - ③太平洋側荷主企業のBCP貨物
  - ④北陸に近接する地域の荷主企業の貨物
  - ⑤企業立地による新規貨物
- ・ターゲットとする国
- ・連携の必要性(単一港湾では貨物量が不足)

## 今後の取組(案)

- ・課題と対応方針について、関係者による情報共有の場を設けて調整