
北陸地域国際物流戦略チーム 令和6年度 幹事会

日 時：令和7年3月3日(月)15:00～17:00

場 所：朱鷺メッセ新潟コンベンションセンター 302 会議室

方 式：対面・オンライン会議（Microsoft Teams）併用形式

出席者：別紙、名簿のとおり 52 名(会場 19 名、WEB33 名)

－ 議事概要 －

(挨拶)

議事①：広域バックアップ専門部会の取組みについて

【委員】

- ・資料1の訓練参加者へのアンケート結果のうち、「災害発生時に備えて、北陸の港湾を利用することを想定しているか」の回答（外貿：p.15、内航：p.24）では、「その他」の割合が多いが、具体的にどのような意見があったかを教えていただきたい。

【事務局】

- ・物流事業者でサービスを提供する側であるという回答や、官公庁に所属の方で代替輸送先を検討するのに組織として馴染まないという回答が「その他」に分類されている。

議事②：物流革新に向けた施策について

※特段、意見・質問などなし

議事③：農林水産物・食品の輸出促進について

【委員】

- ・資料3に掲載のある、輸出される農産物加工食品は具体的にどんな品目か。特に北陸地域から輸出される農産物加工食品を教えていただきたい。

【委員】

- ・資料3のp.5に掲載のとおり、日本全体では、アルコール飲料やソース混合調味料、清涼飲料水、菓子などがある。加工食品は比較的輸出しやすい品目ではあるが、どの国にも、そのまま輸出できるわけではなく、着色料や保存料などの添加物の規制が各国で異なり、消費期限の制約（輸送期間等を勘案して十分な消費期限を確保しなければならないという制約）もある。各事業者は、そういった制約に対応しながら輸出に取り組んでいる。
- ・北陸地域における加工食品の輸出額について、細かい品目での分析はできないが、とろろ昆布、「菓の富山」に特有なものとしてサプリメントなどがある。

【委員】

- ・全国の農林水産物・食品の輸出額は2024年実績で1.5兆円、2025年の目標額は2兆円という説明があった。その目標額を踏まえると、北陸地域の農林水産物・食品の輸出額の伸びは全国の水準からして、それを超えるレベルにあるのか、もしくはそこまで至っていないのか。北陸地域はもっと頑張らないといけないのかを教えていただきたい。

【委員】

- ・北陸地域からの輸出額も伸びている。農林水産物・食品の輸出目標額が農政局ごとに設定されているわけではない。北陸地域はコメ、コメが原料になるコメ加工品・清酒の輸出が多く、他地域に比べると和牛などの高額な輸出品目が少ないため、北陸地域の農業産出額に比べると見劣りするかもしれない。

議事④：北陸港湾における物流動向と今年度の検討状況

【委員】

- ・私も全国輸出入コンテナ貨物流動調査を利用して、日本の各地域における釜山トランシップの増減について分析しているところである。その結果、釜山トランシップが大きく減っていることがわかった。コロナ禍に釜山港の混乱があり、釜山港離れの話があったため、その裏付けとして調査したものである。定期刊行物の ERINA REPORT でまもなく公表予定である。PDF で閲覧可能なため、参考にしていただきたい。
- ・東南アジア航路の可能性に係る試算は第一歩目の作業として大事なものである。実際には、博多港などとの連携を考えるとここまで大きく足りない訳ではないと考える。関係者の間でこういった数字を共有し、その先どう考えていくかを議論していく上でいい作業であると思う。

【座長】

- ・北陸地域国際物流戦略チームでも ERINA REPORT を参考にしたい。国際航路に代わって、日本海側フィーダー航路の新しい動きも影響していると想像している。しっかり分析を行い来年度以降の活動に取り組んでいきたい。

【委員】

- ・農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題の整理を、我々も参考にしていきたい。農林水産物・食品の輸出の底上げのため、輸出を取りまとめる地域商社の育成は北陸農政局としても力を入れて取り組んでいかなければならないと改めて思った。BCP や物流 2024 年問題も念頭に地元港湾を活用したいという声が非常に多く聞かれるため、北陸地方整備局と協力しながら、地元港湾の活用にも取り組んでいきたい。

【座長】

- ・引き続き農林水産物・食品の輸出促進については力を入れていかないといけないと思っているため、来年度以降も協力して進めていきたい。

【委員】

- ・代替輸送に関わる点で、いざという時に日本海側の北陸港湾がどのくらい代替で利用できるのか数字を把握しておくことがポイントになる。東京港の全ての貨物を代替することは難しいことは明らかであるが、北陸へのアクセス道路のキャパシティやドライバー確保の可能性を含め、各港の施設の現況を踏まえて、どのくらいの量なら代替可能かの検討がいずれ必要である。太平洋側の産業活動自体がどのくらいまで落ち込むかについて複数のシナリオで検討した方がよい。

【座長】

- ・かねてよりその論点も挙がっていたと記憶している。引き続き来年度以降の検討項目に入れていきたい。

【委員】

- ・北陸信越運輸局から説明があったように、物流革新に向けた施策がこの数年で非常に進んだと感じている。モーダルシフト、モーダルミックスが重要と改めて認識した。その中で、北陸港湾がどうあるべきかというバックアップなどが重要であると共に、北陸各港湾の今の航路は 90 年代から各港の関係者が尽力されて築いてきた今の機能を強化することも改めて大事であると思ったところである。
- ・その中で、本日の資料の中で東南アジア航路の話があったが、東南アジアといってもベトナムなのかタイなのか、また、博多港との連携の話があったが、博多港、北九州港でもタイとベトナムしか航路がなかったと記憶している。また、ベトナム航路といっても華南と組み合わせることや、今ある航路を充実させ、中国船社や韓国船社が東

南アジアに足を延ばすことも可能性としてある。いろいろリスクもあるが、東南アジア航路の検討を具体的に進めていくことは非常に重要であると感じた。

- ・農林水産物・加工品の輸出については、エアーも重要である。北陸地域の空港からの輸出の利用状況や課題も把握できると良い。輸出にあたっては、いろいろな輸送モードを提供していくことも重要になる。空港での輸出に係る取組も今後教えていただけるとよい。

【座長】

- ・東南アジア航路の深掘りは重要だと思う。今回紹介できていないが、物流を考える上でエアーの関係者へのヒアリングも積み上げているので、次年度以降報告できるようにしたい。

【委員】

- ・物流 2024 年問題に対して、東北では拠点化が進むだろうという議論をしている。設備や使い勝手の良さで、階層化が進んでいくと考える。北陸でも、物流 2024 年問題に対応していくときに、どこが拠点になっていくのかを議論しておく必要があると考える。
- ・地震に対して、恒常的な復旧は今日の説明でも半年かかるとのことで、その間の応急復旧が重要になると考える。東日本大震災の際には、地盤沈下し、復旧したら隆起したこともあった。応急復旧というのはもう少し多段階の検証や場合によってはバックヤードに資材等をストックしておくといった議論も今後、必要になってくると思う。

【座長】

- ・引き続き物流 2024 年問題について北陸信越運輸局と協力し議論していきたい。
- ・能登半島地震について、今日は時間の関係で十分に説明できなかったが、能登半島の港湾、あるいは物流の復旧をどうしていくかを検討しているところである。何らかの形で報告できるようにしたい。

【委員】

- ・物流 BCP の必要性や重要性を企業の経営層トップに直接訴求していくことが必要と説明があったが、とても重要だと考える。是非、来年度は注力して取り組んでいただきたい。

【座長】

- ・バックアップ専門部会の場合でも大手の企業の方々、あるいは物流の責任者の方々へ、我々のバックアップ専門部会の取組をしっかりと宣伝し、ひいてはそれが北陸の港湾なり物流基盤の利用なりにつながっていくという意見も頂いているところで、来年度、どこまでできるか分からないがそういった取組を進めていきたい。その上では、先ほど話にあったように、実際にどれくらい運べるか示すこともセットになる。過大な期待を持たれても苦しいところがあるのが、正直なところでもあるため、全体像をもう一度組み立てながら、引き続き、北陸港湾のバックアップ機能や代替輸送機能を磨いていくことが必要であると考えます。

(挨拶)

以上