

# 北陸港湾ビジョン～日本海北前船構想2030～ フォローアップ

令和6年3月4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～ について
2. 社会情勢変化に伴う物流状況の整理
3. 2024年問題に伴う物流への影響整理
4. 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた現状整理
5. 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～ について

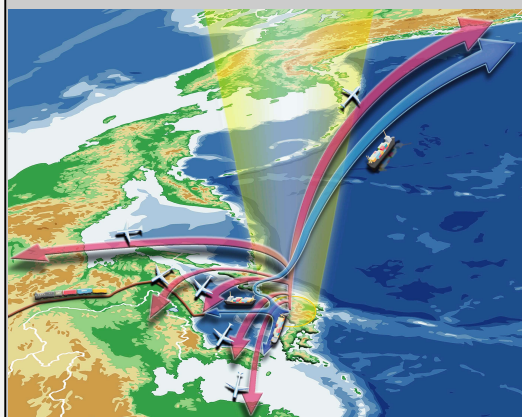
# 北陸港湾ビジョンの策定

- 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面活用型国土の実現～

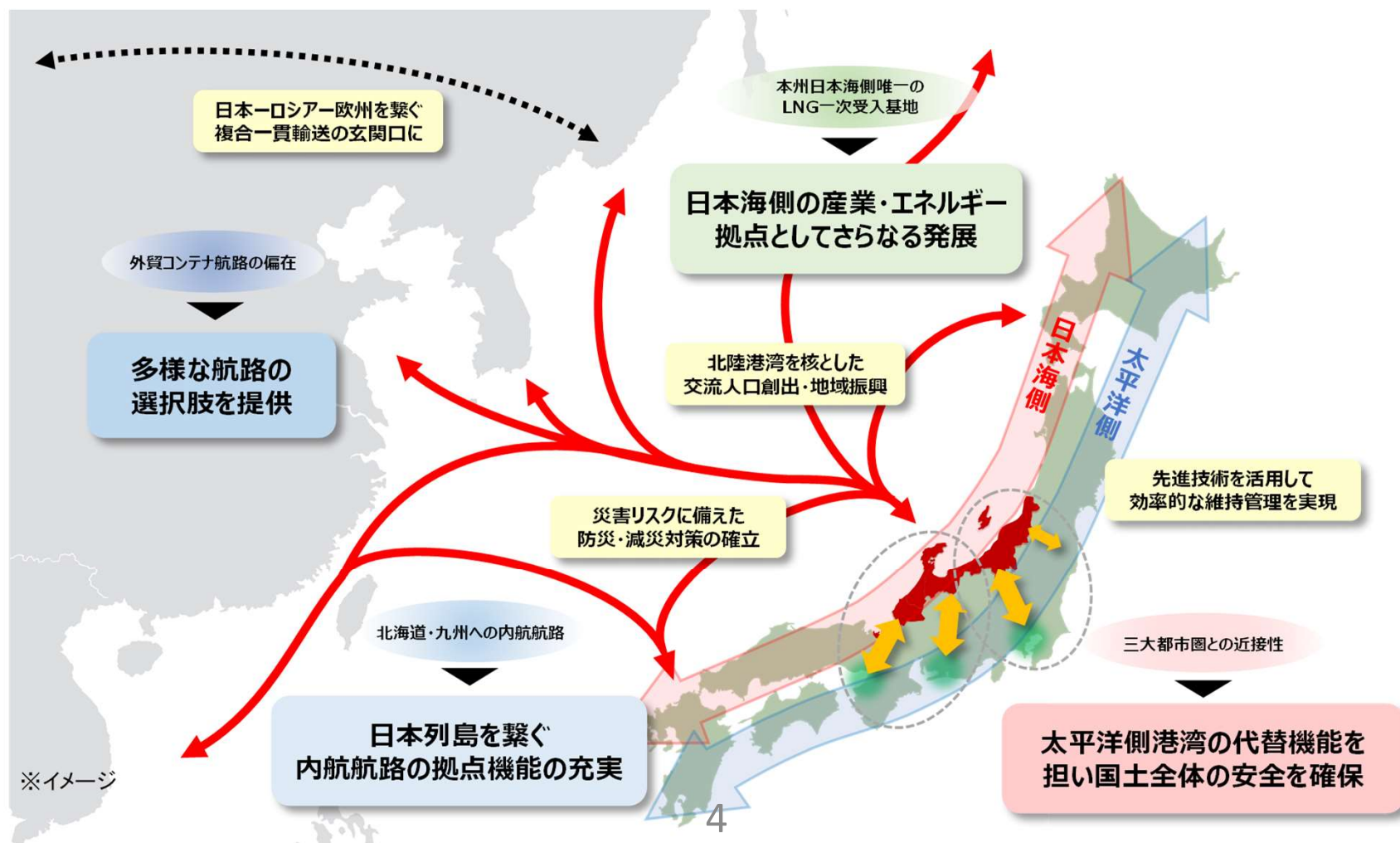


令和3年3月  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部

# 北陸港湾ビジョンの概要①

- 北陸港湾ビジョンでは、北陸港湾の発展により、東南アジアや欧州等を見据えたより**広域的な物流展開**や、賑わい拠点における**国内外の幅広い交流人口を創出**するとともに、**日本海側と太平洋側の連携強化によるネットワークの多重性・代替性の確保**等の実現を目指している。

## <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面活用型国土の実現～



# 北陸港湾ビジョンの概要②

- 「北前船」を国際物流や産業、防災などを含む港湾の広範な役割を多角的な連携により達成するための広域的なネットワークとして捉え、**新たな構想のシンボル**としている。
- 北陸港湾ビジョンは、**物流、産業、防災、維持管理、観光**の観点から北陸港湾の目指す港の姿の実現に向けた**取組の方向性を整理**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～

＜施策の基本的方向性＞

- 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
- 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

## 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～

＜施策の基本的方向性＞

- 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
- 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

## 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～

＜施策の基本的方向性＞

- 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
- 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

## 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～

＜施策の基本的方向性＞

- 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

## 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“楽しいみなど”づくり～

＜施策の基本的方向性＞

- 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
- ⑨地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなど”づくり

○ 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バンキ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バンキ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
- ・ 代替輸送ルートへの検討
- ・ 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

- 北陸港湾ビジョン策定以降に生じた主な3つの社会情勢等の変化から現状整理と今後の取組をフォローアップを行う。
- 「変化」を「好機」と捉えて、北陸港湾ビジョンの実現に向けた検討を行う。

# CHANCE

物流を  
巡る状  
況変化

農林水  
産品・  
食品

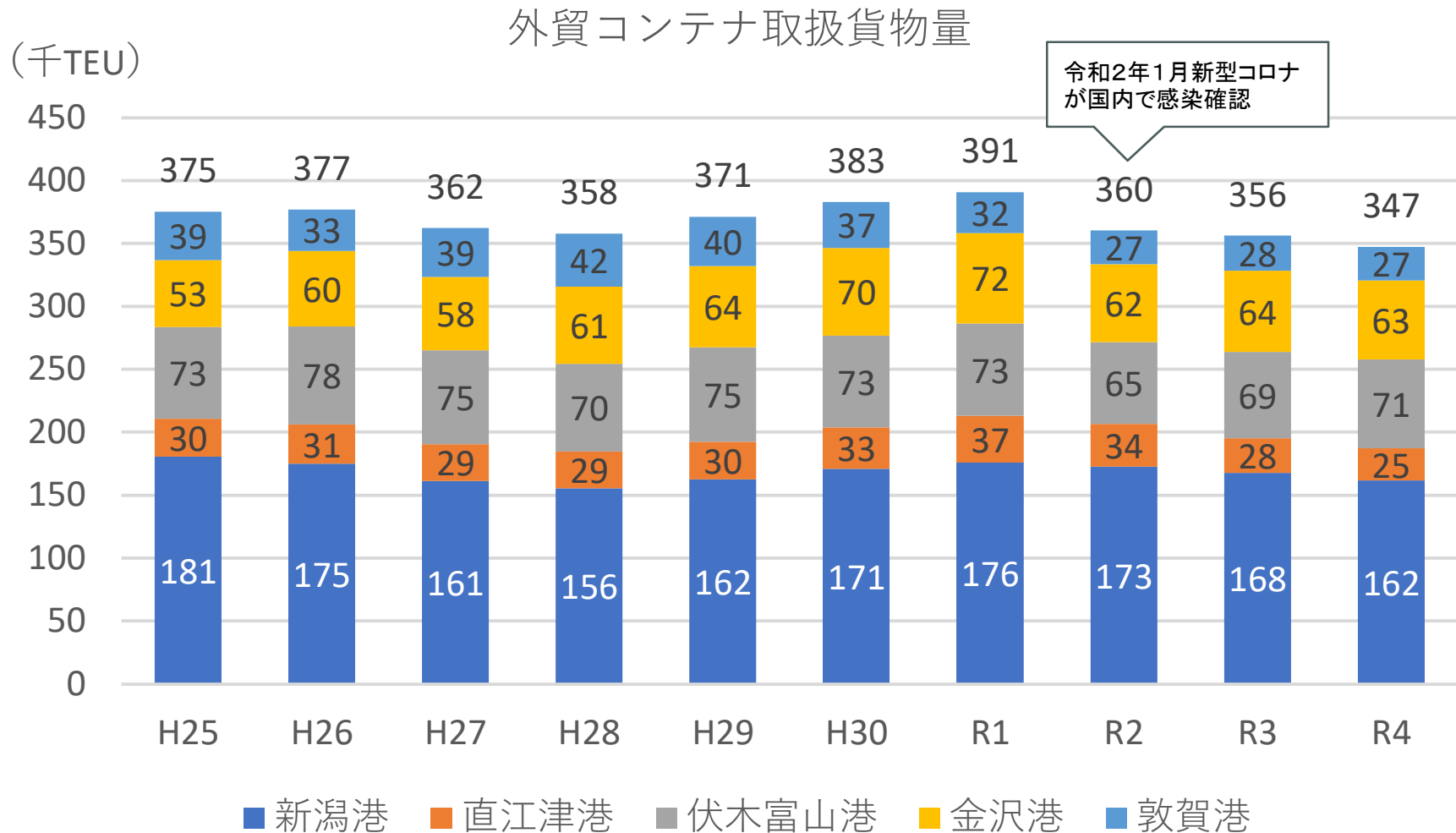
カーボ  
ンニュー  
トラル  
ポート



## 2. 社会情勢変化に伴う物流状況の整理

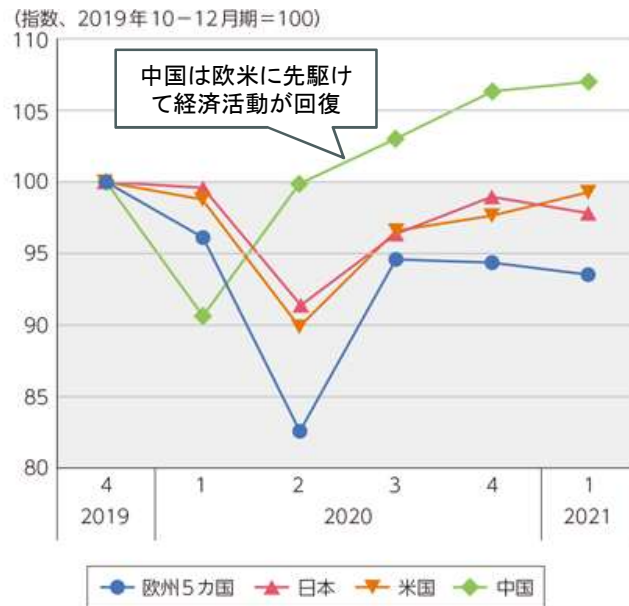
# 外貿コンテナ取扱貨物量の推移

- 新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という）は、令和2年1月に国内で感染確認された。以降、北陸港湾の外貿コンテナ貨物取扱量は減少傾向にある。
- 各港湾においても、外貿コンテナ貨物取扱量は横ばいか減少傾向である。



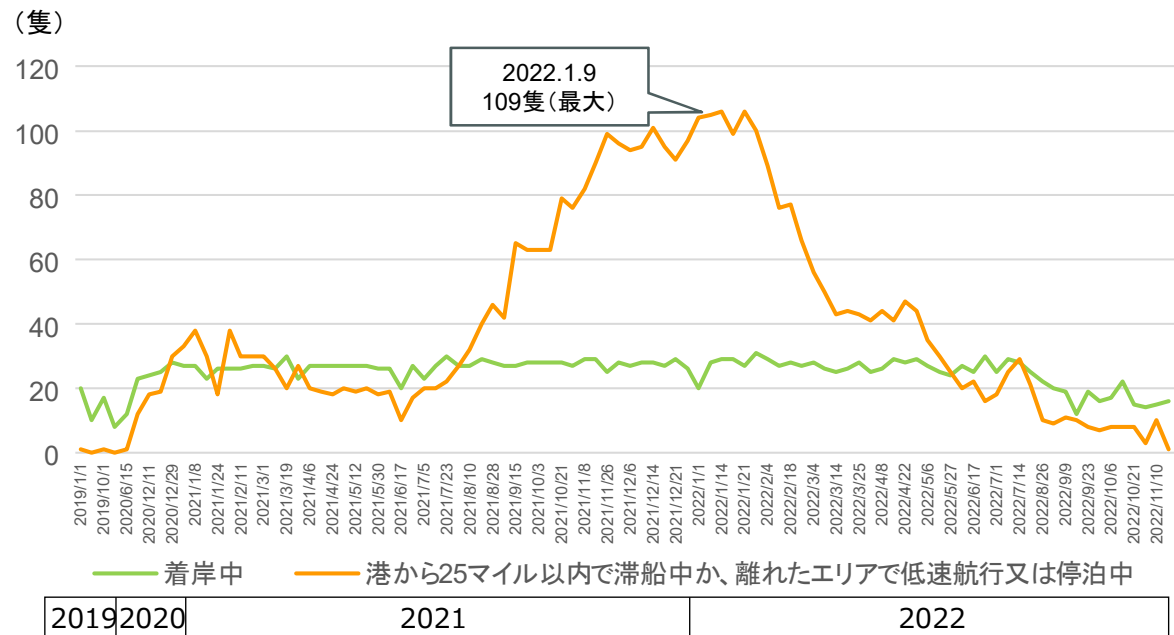
# 新型コロナウイルス感染拡大による国際物流への影響

- 新型コロナ感染拡大に伴う外出規制等により、世界中で経済活動が停滞。感染拡大の素早い封じ込めを実施した中国では早期に経済活動が回復。
- 港湾では人出不足による取扱能力が低下し、米国西海岸で滞船が発生。海上輸送に大幅な遅延が発生した。米国西海岸のLA/LB港では、2020年6月頃から滞船が発生し、2022年1月に最大109隻の滞船が発生した。
- その後、LA港の24時間/週7日操業等の対策のほか、米国向け家具などの需要減に加え、感染拡大が一服して港湾の人手不足が解消したこともあり、西海岸の混雑は解消に向かう。2022年11月にLA/LB港の滞船隻数が25カ月ぶりにゼロに収束した。



※欧州5カ国は独仏英伊西。欧州5カ国はGDPウェイトで加重平均した数値  
資料：「ウィズコロナ下での世界・日本経済の展望（2021～2022年度の内外経済見通し）」（2021.5.19、株式会社三菱総合研究所）

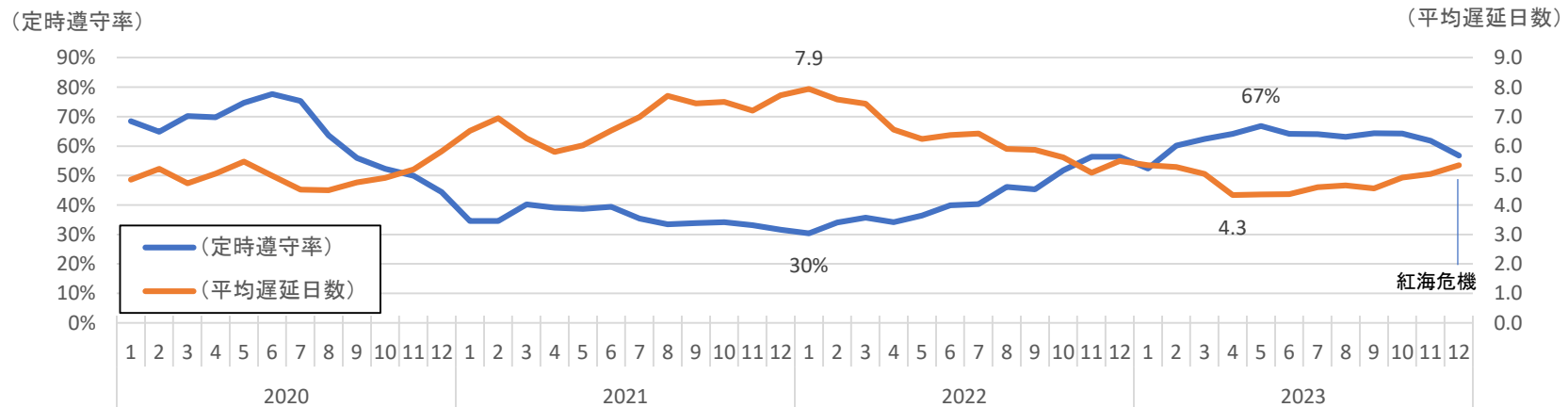
図主要国のコロナ感染拡大期の実質GDP水準の推移



資料：Marine Exchange of Southern CaliforniaのFacebookを基に国土交通省が作成した資料  
図LA港、LB港の滞船隻数の推移

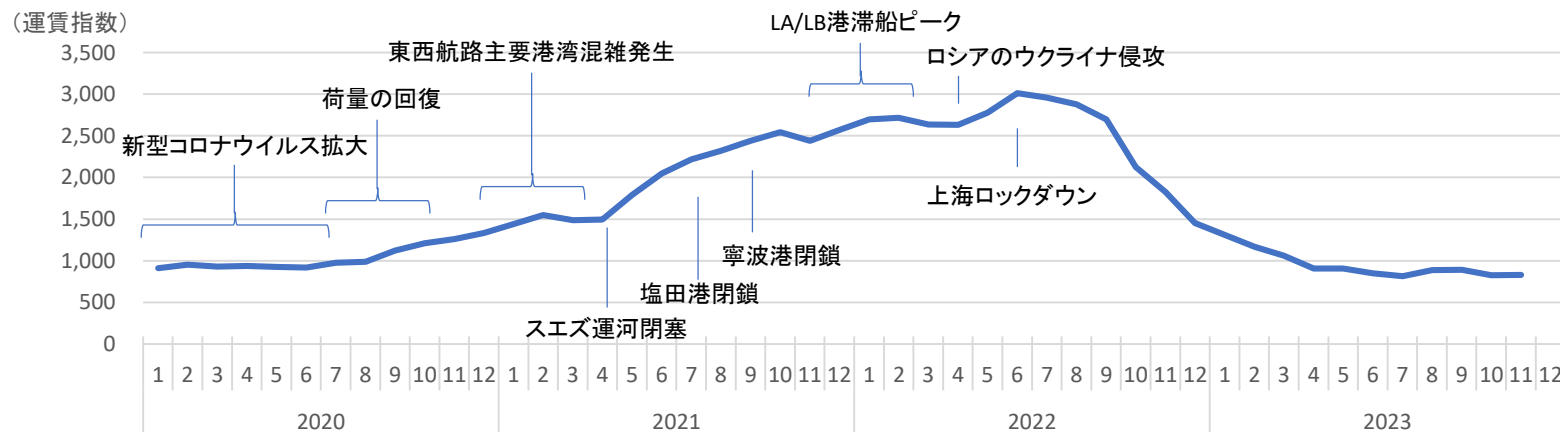
# 新型コロナウイルス感染拡大による国際物流への影響

- 米国西海岸では、海上輸送の停滞により輸送能力が低下し、米国東海岸や欧州の港での渋滞の発生につながった。これにより、世界的なコンテナ不足と海上輸送の遅延の常態化、輸送スペース不足に伴う海上運賃の高騰など、物流混乱が発生した。
- なお、2023年の4月頃から海上輸送の遅延も概ね解消され、海上運賃もコロナ禍以前の水準まで下がっている。



資料：Sea-Intelligence社のGLP\_Press\_Release（2024年1月）より、世界の主要60船社を対象とした港への入港遵守率と遅延日数の平均より作成。遵守率が低く、平均遅延日数が多ければスケジュールよりも遅れが発生していることを示す。

図世界の海上コンテナ船のスケジュール遵守率、平均遅延日数



資料：運賃指標は中国輸出コンテナ運賃指数 (CCFI:China Containerized Freight Index) より作成。また、運賃へ影響した出来事は「コンテナ輸送業界の現状と見通しについて」（2023.01.20、日本郵船調査グループ）をもとに作成。なお、CCFIは、中国の上海航運交易所が算出・公表している世界12のルートの運賃と量に基づいた上海発のコンテナ運賃動向を示した指数。基準日を1998年、基準値を1,000ポイントとして運賃指数を算出するもの。

図上海発コンテナ運賃指数 (CCFI) の推移

# ウクライナ情勢による国際物流への影響

- 2022年2月24日に開始されたロシアによるウクライナへの軍事侵攻に対し、日本を含む西側諸国は貿易、投資、金融等の多方面において経済制裁を実施している。
- これにより、日本-ロシア間の特定品目の輸出入が禁止。各国のロシア向け海上輸送、鉄道輸送は、予約・貨物引受のサービスを停止している。

表我が国のロシア・ベラルーシ等輸出入等禁止措置(全体象)

措置		対象品目、団体	施行年月	
輸出等禁止措置	軍事転用可能な品目の輸出禁止	軍事転用可能な品目の輸出禁止措置(ベラルーシ含む)	対象品目: 工作機械、炭素繊維、高性能の半導体等及び関連技術	22年3月18日
		軍事能力等の強化に資すると考えられる汎用品の輸出等の禁止措置	対象品目: 半導体、コンピュータ、通信機器等の一般的な汎用品及び関連技術、催涙ガス、ロボット、レーザー溶接機等	22年3月18日、23年2月3日品目追加(ロシア向けのみ)
		化学・生物兵器関連物品等の輸出の禁止措置	対象品目: 化学物質、化学・生物兵器製造用の装置	22年10月7日、23年2月3日化学物質35物質追加
	軍事関連団体向け輸出禁止	特定団体(軍事関連団体)への輸出等の禁止措置(ベラルーシ含む)	対象団体: ロシア国防省、ロシアの航空機メーカー等 ロシア437団体、ベラルーシ27 外務省告示により、ロシア80団体を追加。	22年3月18日、4月1日、5月17日、7月12日、10月3日、23年2月3日、3月7日、6月2日
	産業基盤関連品目輸出禁止	先端的な物品等の輸出等の禁止措置	対象品目: 量子コンピューター、3Dプリンター等及び関連技術	22年5月20日
		産業基盤強化に資する物品の輸出の禁止措置	対象品目: 貨物自動車、ブルドーザ、 <b>1900ccを超える自動車、ハイブリットエンジン式乗用車等</b>	22年6月17日、23年4月7日、8月9日
		石油精製の装置等の輸出等の禁止措置		22年3月18日、5月20日
ぜいたく品輸出禁止	奢侈品(しゃし品)輸出の禁止措置	対象品目: 酒類、宝飾品等	22年4月5日	
輸入等禁止措置	一部物品の輸出等の禁止措置	対象品目: アルコール飲料、 <b>木材</b> 、機械類・電気機械、 <b>上限価格を超える原油及び石油製品の輸入(及び海上輸送に関連するサービスの提供)</b>	22年4月19日、12月5日、23年2月6日	
輸出入禁止措置	「ドネツク人民共和国」(自称)及び「ルハンスク人民共和国」(自称)との間の輸出入の禁止措置		輸入は22年2月26日、輸出は22年3月18日	

資料: 「外国為替及び外国貿易法に基づく輸出貿易管理令等の改正について」(令和5年3月2日、経済産業省)に特に北陸港湾の物流に関連する項目を赤字で表示

# 海外主要港における対応

- 北陸港湾と航路で結ばれている釜山港、上海港、ウラジオストク港において、新型コロナウイルス感染症やロシアのウクライナ侵攻の影響により、港湾機能の停滞、既存サービスの停止・縮小などの物流混乱が発生した。

表海外主要港における物流混乱の状況と対応

港湾	各港の主な物流混乱の状況と対応
釜山港	<p>【新型コロナウイルスによる影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2021年のコンテナ取扱量は、韓国の港全体で3000万TEUとなり、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年より2.6%増加。</li> <li>釜山港では、<b>新型コロナウイルスの感染拡大に伴う物流混乱と併せ、輸出を待つコンテナ貨物により、コンテナ蔵置場所がひっ迫。</b>普段3~4段程度積だったコンテナが5~6段積になり、新港ターミナルの積コンテナ蔵置場シェアは80~90%水準となった。</li> <li>2021年8月以降、釜山新港及び北港に随時コンテナ貨物を臨時保管できる施設を追加。ただし、日没後は使用不可などの制限があり、大きな効果がない。また、<b>蔵置率が高くなると、コンテナの入出港作業に多くの時間がかかり荷役作業の悪化により、ターミナル生産性が低下した。</b></li> <li>2023年5月時点では、蔵置率は68%にまで減少し、混雑は解消された。(適正な水準は7割とされている)</li> </ul>
上海港	<p>【新型コロナウイルスによる影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中国では、最初の新型コロナウイルスの感染拡大を封じ込めたが、その後再拡大した。</li> <li>2022年3月末から上海市でロックダウンが行われ、物流機能が制限されたほか、中国国内の多くの工場が稼働停止。</li> <li>上海港やその他の沿海港では再び深刻な港湾混雑が発生。上海港や寧波・舟山港の沖合では貨物船およそ500隻のバース待ちが発生し、陸上輸送もロックダウンと感染予防に伴う移動制限のため荷詰まりし、中国経済と世界のサプライチェーンへの影響が懸念された。</li> <li>その後、感染は減少に向かい、2022年6月1日、上海市政府は、約2カ月間続いたロックダウンを解除した。</li> <li>上海港の輸出・移出コンテナ貨物量は2022年3月の約203万TEUに対して4月は約153万TEU(2021年の約80%)まで下落したが、6月には約195万TEU(2021年の約99%)と大きく回復した。</li> </ul>
ウラジオストク港	<p>【新型コロナウイルスによる影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>新型コロナウイルスの感染拡大に伴う海上輸送の混乱などを背景に、2021年はアジアー欧州間など、ロシアを通過する「トランジット」の鉄道貨物が急増した。</b></li> <li>ロシア船社FESCOは、日本ー極東ロシア航路にFESCO単独で800TEU型コンテナ船1隻を追加投入し、2ループ体制とする。需要増への対応のため、コンテナ、スペースの供給量を強化し、航路の安定化が図られた。</li> </ul> <p>【ロシアのウクライナ侵攻による影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ウクライナ侵攻に伴い、FESCO以外の船社は、日本ー極東港(ウラジオストク、ポストチヌイ)の海上輸送サービス停止</b></li> <li>FESCOは日本極東港(ウラジオストク、ポストチヌイ)で1000TEU船を2週3便⇒2週1便に縮小</li> <li>欧州系は、アジアー欧州の鉄道輸送の貨物引受停止。シベリア鉄道は運行継続するが、輸送キャパは1/3に減少</li> </ul>

# 荷主企業等による物流混乱への対応

- コロナウイルスの感染拡大やロシアのウクライナ侵攻による影響がサプライチェーン全体に広がる中で、経済安全保障の確保の観点も踏まえ、サプライチェーンの多元化・強靱化が重要となっている。
- 荷主等においては、サプライチェーンの多元化・強靱化に向けた取組が行われつつある。

表物流混乱への対応

項目	対応
日本海国際フィーダー航路の開設・利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ禍の物流混乱下では、日本・北米間の輸送において、釜山トランシップより直行便の方が、一時的にリードタイムが短くなった。直行便の利用環境を向上する近年の変化として、国際フィーダー航路の充実が挙げられる。</li> </ul>
新規ルート確保等の物流の多元化、強靱化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省では、国際物流の多元化・強靱化に向け、新規の直行航路の誘致に取り組むほか、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実証輸送を実施し、その有効性を検証することとして、アメリカ西海岸を避けた北米・アジア間の輸送航路など、新たな航路開拓が行われている。</li> </ul>
国内・域内への回帰	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型コロナウイルスの感染拡大や地政学的リスクの高まりなどを背景に、海外からの原材料・商品等の調達難および価格の高騰が続いている。</li> <li>・ こうしたなか、一部の企業では生産拠点や調達先などの国内への回帰のほか、国産品への切り替えの動きが表れている。</li> </ul>
調達先の分散	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流の混乱により、物資調達に係るリードタイムが長くなった。そのため、危機に備えて残す安全在庫が不足することになった。特に、多くの日本企業は、在庫を最小化するリーン生産方式を志向していたことから、在庫不足は顕著であった。2021年以降、自動車や電気機械産業などでは在庫は不足気味で展開してきた。</li> <li>・ 経済産業省では、特に海外依存度が高い製品や部素材の国内調達でサプライチェーンの分断リスク低減や非常時の円滑な供給体制を構築するため、国内回帰とともに「多元化」を支援している。</li> <li>・ 日本貿易振興機構(JETRO)の事業として、2020年度以降、特にアジア地域における生産の多元化等によるサプライチェーンの強靱・日ASEAN経済産業協力関係の強化を目的として、ASEAN等において製造拠点の多元化等を行うことを目的とした設備導入・実証試験・FS調査等を支援する「海外サプライチェーン多元化事業」を実施している。</li> </ul>
標準化・共有化・共通化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和3年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」では、1つ目の柱として「①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)」を掲げている。</li> <li>・ 大綱では、新型コロナウイルス感染症の流行により、非接触・非対面型の物流への転換が喫緊に求められているところ、これまで生産性向上等の観点からその必要性が認識されながらもなかなか進捗しなかった物流の機械化やデジタル化、そしてそれらの前提となる物流標準化(パレットやEDIの仕様など、モノ・データ・輸配送条件を含む業務プロセスの標準化)を推進するとしている。</li> </ul>

# 物流混乱を踏まえた北陸港湾での物流方策

## ＜対応策＞

### ○ソフト面の課題への対応策：物流混乱に強い港湾に向けたサービス強化

#### 国際フィーダー航路の利用促進

・官民協働による国際フィーダー航路のPRや支援により利用を促進、航路定着を図る。

#### 東南アジア航路の開設

・航路の多元化の一つとして、近年貨物量が増加傾向にある東南アジア間の航路開設に取り組んでいく。

#### ポートセールス及び船社への働きかけによるサービスの向上

・荷主へのポートセールス等による貨物の集荷の促進、船社への働きかけ等により、リードタイムの短縮や頻度の増加などの既存サービスの高質化を図る。

#### ポートセールスによる輸出入バランスの適正化

・各港湾又は地域内の複数港湾において輸出入のバランスを考慮して、ポートセールスによる集荷を行っていく。

#### 大陸横断鉄道に接続する対岸航路の維持

・航路の多元化のため、対岸航路の維持に引き続き取り組んでいく。

### ○ハード面の課題への対応策：物流混乱に強い港湾に向けた港湾環境の整備

#### コンテナ船の将来的な大型化に対応した岸壁の整備、ヤードの拡張

・将来の大型化を見据えて、必要なガントリークレーンや岸壁、ヤード等のコンテナターミナルの整備を進めていく。

#### 倉庫の整備

・需要に応じた公共上屋の整備や行政支援による民間による倉庫整備の促進を図る。

#### 脱炭素燃料へのシフトも見据えた代替エネルギー取扱港湾の整備

・将来的な脱炭素燃料へのシフトも見据え、国際情勢の変化に強く、エネルギーを安定的に取扱える港湾の整備に努める。



### 3. 2024年問題に伴う物流への影響整理

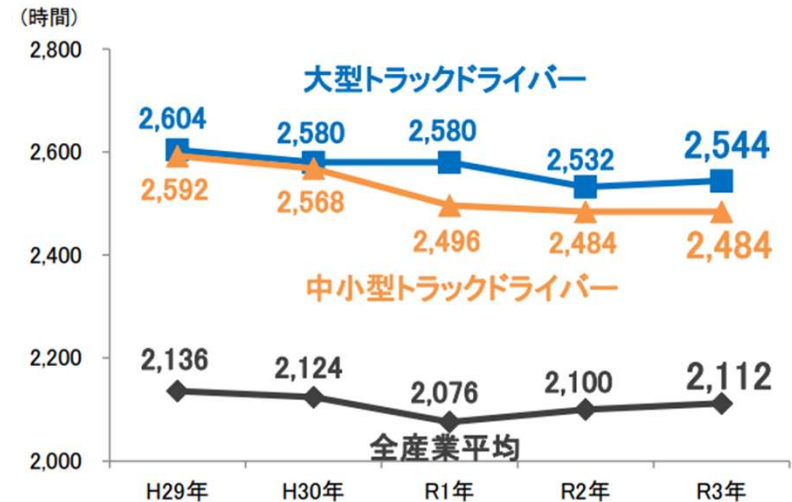
# 自動車運転業務の時間外労働時間の上限規制適用に係る法改正と2024年問題

- 労働基準法及び改善基準告示の改正により、2024年4月から、トラックドライバーには時間外労働の上限規制（年960時間）及び拘束時間の上限規制（年3,300時間（原則））が適用される。
- 中でも、長距離輸送トラックへの影響が深刻である。トラックドライバーは、R3年、大型で2,544時間、中小型で2,484時間の労働時間であり、全産業平均と比べ300～400時間程度多い。全日本トラック協会の実施したアンケートによれば、年時間外労働時間が960時間を超える長距離ドライバーは48.1%を占めている。
- 2024年問題により、長距離輸送されている貨物が、これまで通りに運べなくなることが懸念される。

表 労働基準法及び改善基準告示の改正内容

項目	施行/適用時期		項目	現状	適用後	
	年	月				
労働基準法	2024年	4月	時間外労働上限	1,176時間 (休日労働含む)	960時間 (休日労働を含まず、罰則(※1)あり)	
			拘束時間上限	年	原則 (記載なし) 特例 3,516時間 (労使協定による)	3,300時間 3,400時間 (労使協定による)
改善基準告示	2024年	4月	拘束時間上限	月	原則 293時間 特例 320時間 (労使協定による。年6回まで)	284時間 310時間 (労使協定による。年6回まで、連続3ヶ月まで)
				日	原則 13時間 特例 16時間 (15時間超は週2回まで)	13時間 15時間 (長距離輸送のみ、かつ住所地以外での休息を行う週は2回を限度に16時間まで)
			休息時間下限 (勤務間インターバル)	8時間	11時間を基本とし、9時間 (長距離輸送のみ、かつ住所地以外での休息を行う週を2回を限度に8時間以上。ただし、休息が9時間未満となった場合、当該輸送後に12時間以上の休息が必要)	
			運転時間上限	日	9時間(2日平均)	9時間(2日平均)
				週	44時間(2週平均)	44時間(2週平均)
			連続運転時間上限	4時間	4時間 (やむを得ない場合は30分まで延長可)	

※1 6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金  
※2 長距離輸送とは、ドライバーが事業所を出発してから当該事務所に帰着するまでの走行距離が450km以上の貨物輸送をいう



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より、全日本トラック協会が作成

図 トラックドライバーの労働時間



資料：公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の2024年問題について」(令和4年10月6日)

図 時間外労働時間960時間超えとなるトラックドライバーの有無

# 2024年問題に伴う貨物の輸送力の低下

- 経済産業省・国土交通省・農林水産省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」によると、2024年問題の影響等により、2019年比で、2024年には全国で14.2%（約4.0億トン）、北陸甲信越で10.8%の輸送力が低下が予想されている。
- 2024年度の時間外労働時間の上限規制、加えて2030年にはトラックドライバー不足の進行が相まって輸送力の大幅な減少が見込まれており、2024年問題への対応は喫緊の課題である。
- これに対して、全国的に、共同輸送や拠点輸送等、海運利用や鉄道利用等の様々な対応策が検討・実施されている。

※持続可能な物流の実現に向けた検討会：第1回（2022年9月2日）～最終取りまとめ（2023年8月31日）。

表 不足する輸送能力(2019年比)

	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

表 業種別輸送能力(2019年比)

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
建設業、建材(製造業)	10.1%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品	0.0%

表 地域別輸送能力(2019年比)

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%
<b>北陸甲信越</b>	<b>10.8%</b>
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

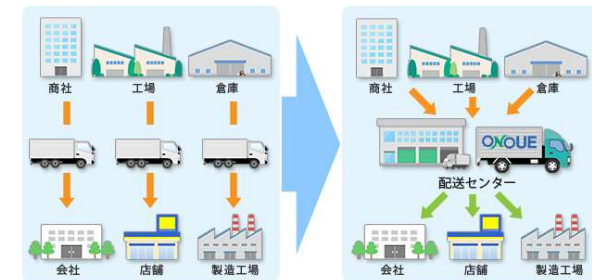


図 共同輸送

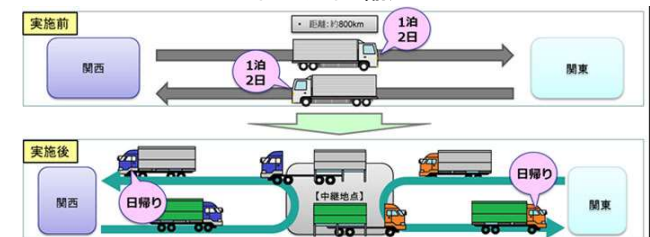


図 中継輸送

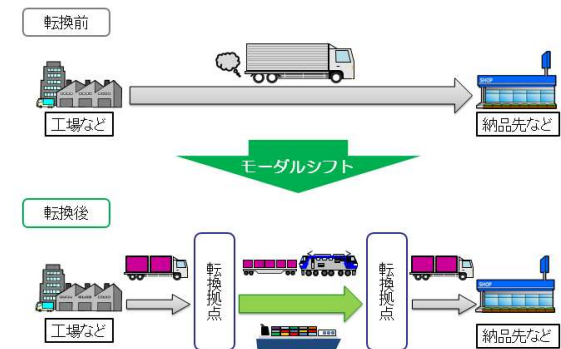


図 モーダルシフト

# 2024年問題に対して海運に期待される役割

- 他地域ではトラックの輸送力不足の対応策として、陸上輸送から海上輸送にモーダルシフト（以下、「海運シフト」という）する動きがみられる。
- 日本長距離フェリー協会の報告によれば、太平洋側港湾では、2023年7月フェリーの利用率が前年年同月比で京浜・北九州間で23%増、阪神・南九州間で10%増となる等、トラックの長距離輸送にかわり、海運利用が増えつつある。
- 北陸地域4県にもそれぞれに港湾があり、フェリー・RORO・内貿コンテナ船が寄港する等、トラック輸送が海上輸送に転換すると考えることができる。
- 特に長距離に陸上輸送されている内貿貨物・外貿貨物に着目して、北陸港湾を利用した海運シフトの可能性について検討した。

船社	航路(赤字は北陸港湾)
新日本海フェリー	新潟－小樽
	敦賀－苫小牧東
	新潟－秋田－苫小牧東－秋田－新潟
	敦賀－新潟
近海郵船	敦賀－苫小牧
	敦賀－博多
井本商運	新潟→富山新港→ひびき→秋田→新潟
	敦賀→舞鶴→境港→神戸→敦賀
鈴与海運	新潟→門司→北九州→新潟

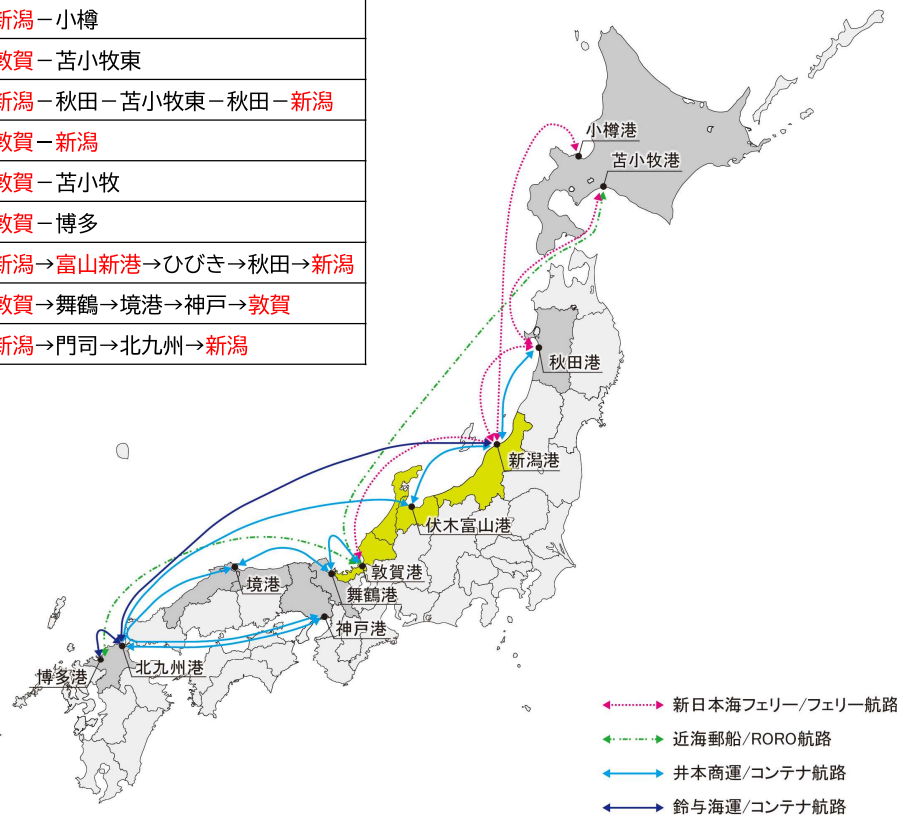


図 北陸港湾に寄港する内貿航路

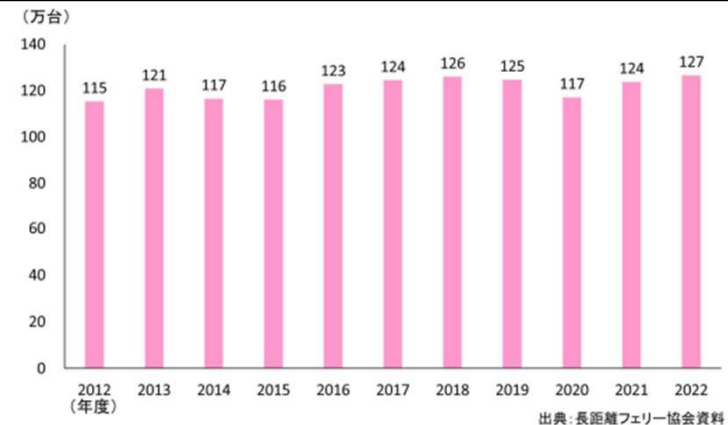


図 長距離フェリーのトラック・トレーラの輸送台数の推移(全国)

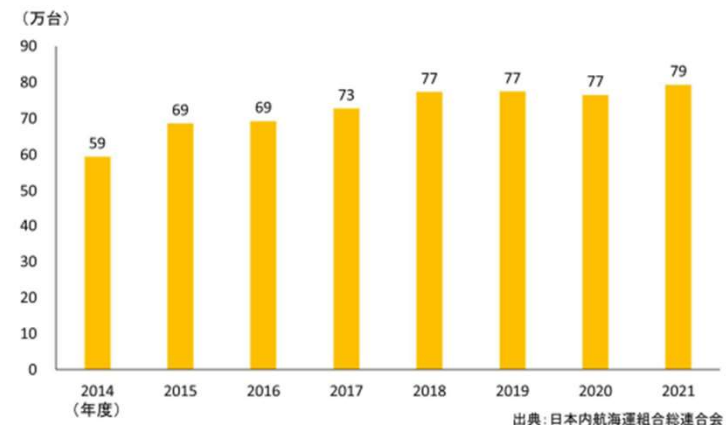


図 RORO船のトラック・トレーラ輸送台数の推移(全国)

# 北陸地域における海運シフトのニーズの検討（トラック貨物：発貨物）

- 貨物旅客地域流動調査をもとに、北陸地域を発地（北陸地域発→他地域着）とするトラック貨物（全32品目）のうち北陸港湾を利用して海運シフトする可能性がある貨物量を算出した。
  - 新潟県：5,690千トン/年
  - 富山県：1,290千トン/年
  - 石川県：2,255千トン/年
  - 福井県：761千トン/年

表 海運シフトの可能性がある北陸地域を発地とする貨物量(単位:千トン)

	北海道	青森県	岩手県	宮城県	福島県	秋田県	山形県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県
新潟県	48	61	110	-	-	-	-	284	-	-	967	603	429	697
富山県	0	0	0	12	3	0	0	39	87	-	25	77	145	61
石川県	7	0	0	30	64	38	18	34	92	26	144	42	28	226
福井県	0	0	0	10	51	0	0	11	53	8	30	14	12	27

	新潟県	石川県	福井県	山梨県	静岡県	岐阜県	愛知県	三重県	滋賀県	京都府	奈良県	和歌山県	大阪府	兵庫県
新潟県	-	668	110	31	72	47	282	16	145	119	25	9	359	311
富山県	-	-	-	-	107	-	-	115	-	-	28	22	150	334
石川県	1,127	-	-	-	112	-	-	-	-	-	-	0	-	-
福井県	18	-	-	4	229	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	島根県	岡山県	広島県	山口県	香川県	愛媛県	徳島県	福岡県	佐賀県	熊本県	鹿児島県	合計	トラック総輸送量	合計/トラック総輸送量
新潟県	5	145	0	0	3	19	17	102	0	0	8	5,690	107,696	5%
富山県	0	14	32	0	0	26	0	13	0	0	0	1,290	44,358	3%
石川県	21	119	53	6	14	45	0	0	0	9	0	2,255	62,257	4%
福井県	2	51	96	69	0	0	0	70	5	1	0	761	55,514	1%
												9,996	269,825	4%

※貨物旅客流動調査は、鉄道・自動車・内航海運の各輸送機関別に国内における都道府県間で年間に発生している貨物等の流動状況を把握するための調査  
 ※ヒアリング調査等をもとに、時間外労働時間の上限規制が適用後の1日当たりの輸送可能距離を300kmと設定し、地域間の距離が300kmを超過する貨物量を抽出した。  
 ※「0」は貨物がない、「-」は300kmを超過しないことを表している。なお、北陸4県とも「貨物がない」、「300kmを超える貨物がない」組み合わせは上表に記載していない。  
 ※「合計」は時間外労働時間の上限規制適用によって輸送が出来なくなる貨物量、「トラック総輸送量」は北陸地域一と地域間で発生しているトラック貨物量の総量を表している。

# 北陸地域における海運シフトのニーズの検討（トラック貨物：着貨物）

- 貨物旅客地域流動調査をもとに、北陸地域を着地（他地域発→北陸地域着）とするトラック貨物（全32品目）のうち北陸港湾を利用して海運シフトする可能性がある貨物量を算出した。
  - 新潟県：43,715千トン/年
  - 富山県：1,651千トン/年
  - 石川県：20,513千トン/年
  - 福井県：1,108千トン/年

表 海運シフトの可能性がある北陸地域を発地とする貨物量（単位：千トン）

	北海道	青森県	岩手県	宮城県	福島県	秋田県	山形県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	新潟県	石川県
新潟県	45	38	42	-	-	-	-	501	-	-	1,764	1,387	3,994	33,161	-	175
富山県	0	18	21	7	40	0	0	36	70	-	52	64	1	59	-	-
石川県	9	0	21	54	93	16	57	94	91	391	163	80	202	104	18,566	-
福井県	0	11	11	26	120	0	0	27	8	14	39	6	75	51	246	-
	福井県	山梨県	静岡県	岐阜県	愛知県	三重県	滋賀県	京都府	奈良県	和歌山県	大阪府	兵庫県	鳥取県	島根県	岡山県	広島県
新潟県	36	133	731	124	410	137	56	64	0	1	388	156	16	0	100	35
富山県	-	-	128	-	-	170	-	-	7	64	305	447	0	0	26	45
石川県	-	-	172	-	-	-	-	-	-	17	-	-	0	15	275	41
福井県	-	42	77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	74	34
	山口県	香川県	愛媛県	徳島県	高知県	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	合計	トラック総輸 送量	合計/トラッ ク総輸送量	
新潟県	0	14	22	0	0	132	34	4	0	4	0	11	43,715	126,482	35%	
富山県	33	0	6	5	26	17	0	0	0	0	2	0	1,651	47,645	3%	
石川県	0	0	47	0	0	0	0	0	7	0	0	0	20,513	69,991	29%	
福井県	130	11	0	0	38	28	0	0	0	16	0	13	1,108	55,209	2%	
													66,987	299,327	22%	

※貨物旅客流動調査は、鉄道・自動車・内航海運の各輸送機関別に国内における都道府県間で年間に発生している貨物等の流動状況を把握するための調査  
 ※ヒアリング調査等をもとに、時間外労働時間の上限規制が適用後の1日当たりの輸送可能距離を300kmと設定し、地域間の距離が300kmを超過する貨物量を抽出した。  
 ※「0」は貨物がない、「-」は300kmを超過しないことを表している。なお、北陸4県とも「貨物がない」、「300kmを超える貨物がない」組み合わせは上表に記載していない。  
 ※「合計」は時間外労働時間の上限規制適用によって輸送が出来なくなる貨物量、「トラック総輸送量」は北陸地域一と地域間で発生しているトラック貨物量の総量を表している。

# 北陸地域における海運シフトのニーズの検討（外貿コンテナ）

- 全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき、時間外労働時間の上限規制適用後の1日で往復可能な輸送距離帯を設定（約300km）し、外貿コンテナの生産地・消費地から利用港までの距離が超過する貨物量（＝海運シフトの可能性のある貨物量）を整理したところ、輸出コンテナは3,903TEU（輸出全体の24%）、輸入コンテナは2,240TEU（輸入全体の14%）であった。
- 福井県は近隣港湾（北陸港湾、名古屋港、阪神港等）を利用しており、2024年問題の影響が小さい。
- 一方で、石川県のように遠方港湾を利用している地域は2024年問題の影響が大きく、海運シフト等での対策が特に必要である。

表 海運シフトの可能性のある輸出コンテナ貨物量(単位:TEU)

船積港 生産地	北陸	関東			中部			近畿		中国	九州				合計	全輸出量	合計/ 全輸出量
	新潟	東京	横浜	川崎	名古屋	清水	四日市	大阪	神戸	下関	博多	北九州	伊万里	八代			
新潟県	－	548	1,093	1	120	3	2	13	119	1	4	1	2	4	1,911	7,301	26%
富山県	－	129	200	0	－	1	－	55	337	31	1	0	0	0	754	3,661	20%
石川県	12	33	68	0	－	0	－	182	810	0	2	1	0	0	1,108	3,704	30%
福井県	0	17	111	0	－	0	0	－	－	0	2	0	0	0	130	1,903	7%
合計	12	727	1,472	1	120	4	2	250	1,266	32	9	2	2	4	3,903	16,571	24%
	北陸:12	関東港湾:2,200			中部港湾:126			近畿:1,516		中国:32	九州:17						

表 海運シフトの可能性のある輸入コンテナ貨物量(単位:TEU)

船卸港 消費地	北陸	関東			中部		近畿		中国				九州	合計	全輸入量	合計/ 全輸入量
	新潟	東京	横浜	千葉	名古屋	清水	大阪	神戸	広島	福山	水島	下関	博多			
新潟県	－	469	188	7	52	23	35	12	28	1	38	3	0	856	7,847	11%
富山県	－	88	17	0	－	0	214	71	0	0	0	2	0	392	2,591	15%
石川県	10	9	15	0	－	0	781	84	0	0	0	2	1	902	3,705	24%
福井県	－	81	5	0	－	4	－	－	0	0	0	0	0	90	2,230	4%
合計	10	647	225	7	52	27	1,030	167	28	1	38	7	1	2,240	16,374	14%
	北陸:10	関東港湾:879			中部港湾:79		近畿港湾:1,197		中国港湾:75				九州:1			

※全国輸出入コンテナ貨物流動調査は、外貿コンテナの生産地から消費地までの輸送形態、品目、輸送量等を把握するための調査。5年に1度、11月の1ヶ月間を対象として実施。  
 ※ヒアリング調査等をもとに、時間外労働時間の上限規制が適用後の1日当たりの輸送可能距離を300kmと設定し、コンテナ貨物の生産地/消費地から港湾までの距離が300kmを超過する貨物量を抽出した。  
 ※「0」は貨物がないこと、「－」は超過する貨物がないことを表している。なお、4県とも「貨物がない」「300kmを超える貨物がない」組み合わせは上記の表には記載していない。

# 海運側の受入余力（航路及び船舶の利用状況）の検討

- 北陸地域に就航しているフェリー・RORO船、コンテナ船の利用状況をもとに、北陸港湾において海運シフトする貨物量を受け入れられる余力があることを確認した。
- コンテナ船は貨物を受け入れられる余力が大きい。また、フェリー・RORO船は1便あたりの余力は小さいものの便数が多いため、余力も大きい。

表 北陸港湾に寄港するフェリー・RORO・コンテナ船の航路状況

船種	船社	航路状況		
		航路(赤字は北陸港湾)	積載可能量	便数
フェリー	新日本海フェリー	新潟－小樽	らべんだあ(150台) あざれあ(150台)	週6便
		敦賀－苫小牧東	すずらん(158台) はまなす(158台) すいせん(158台)	週7便
		新潟－秋田－苫小牧東－秋田－新潟	らいらっく(146台) ゆうかり(146台)	週6便
		敦賀－新潟		週1便
RORO船	近海郵船	敦賀－苫小牧	ひだか(160台) つるが(160台) ほくと(160台)	週7便
		敦賀－博多	なのつ(152台)	週3便
内貿 コンテナ船	井本商運	新潟→富山新港→ひびき→秋田→新潟 ※ひびきで神戸向けの国際フィーダー航路に積替可	かいふ(1,096TEU) さくら(400TEU) さがみ(400TEU)	週1便
		敦賀→舞鶴→境港→神戸→敦賀	だいこく(189TEU)	週1便
	鈴与海運	新潟→門司→北九州→新潟	みわ(199TEU)	週1便



# 2024年問題に対する北陸港湾における物流方策

## ○内航船の種類(フェリー・RORO、コンテナ)別の海運シフトの条件等を踏まえた既存航路の空き容量の活用(ハード面・ソフト面)

<b>コンテナ利用のための施設整備の促進</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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(パレット化含む)を可能にする施設設備(スロープ等)を促進する。</li> <li>・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コンテナの普及・活用を図る。</li> </ul>
<b>コンテナ化に対応できる事業者との連携</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主等がコンテナのバンニング等に対応可能な事業者を確保できるように、倉庫協会等を通じてコンテナのバンニング等ができる事業者を荷主等に紹介する体制を構築する。</li> </ul>
<b>荷主のニーズに適したフェリー・RORO船、内航コンテナ船のポートセールス</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・海運シフト事例等を用いたポートセールス等によりフェリー・RORO船、内航コンテナの積極的な利用を促進する。</li> </ul>

## ○内航船の輸送容量の増大(ハード面)

<b>船舶の大型化による輸送容量の増大</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的な需要を踏まえた船舶の大型化の支援、大型化に対応した港湾施設整備。</li> </ul>
<b>航路の増便、寄港地の拡充</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的な需要を踏まえた航路の増便及び寄港地の拡充を支援。</li> </ul>
<b>次世代高規格ユニットロードターミナル形成への対応</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験等を通じた行政による導入支援、及び、得られた結果の北陸他港湾への横展開により効率的・効果的に次世代高規格ユニットロードターミナルの形成を図る。</li> </ul>

## ○外航航路(国際フィーダー航路を含む)の利便性の向上(ソフト面)

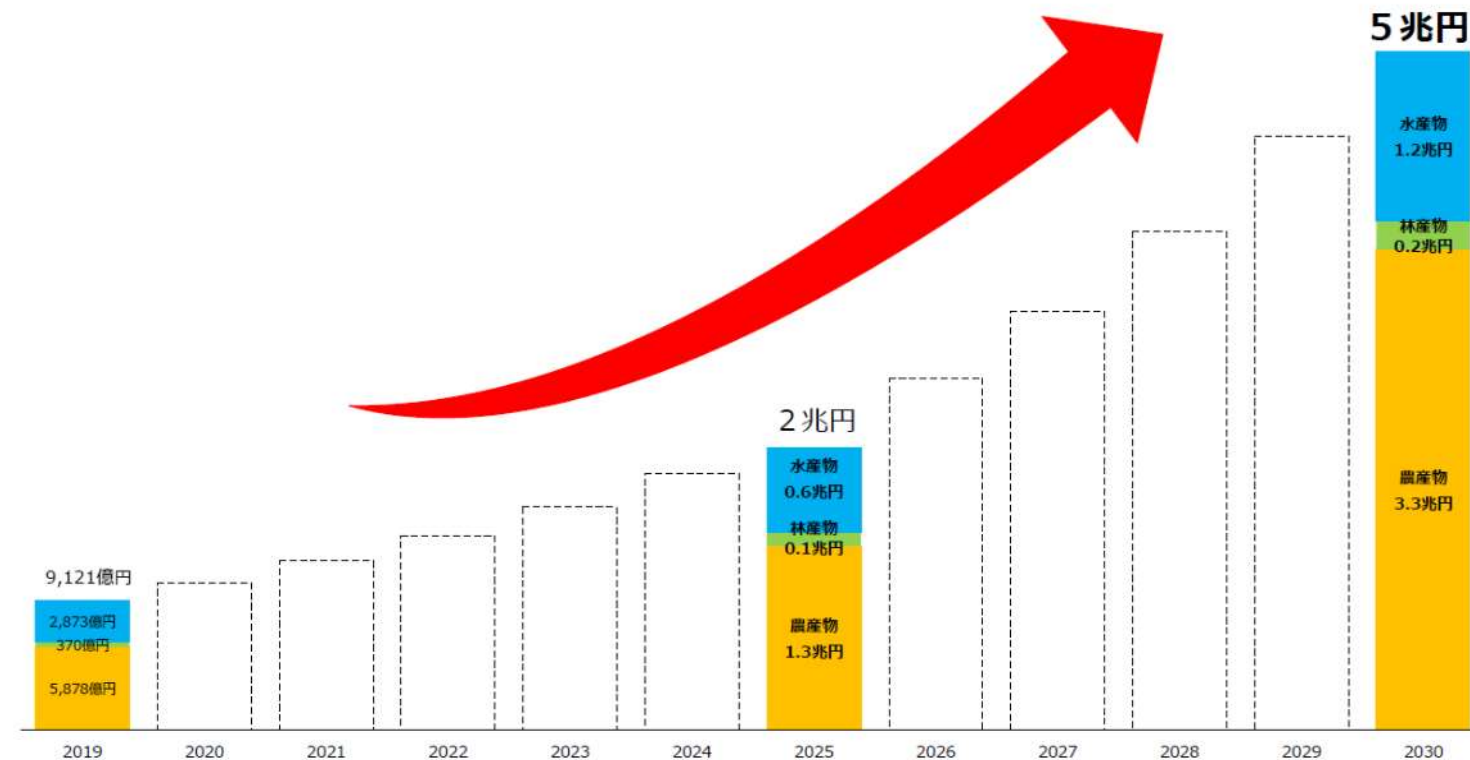
<b>既存外航航路の増便(国際フィーダー航路、中国韓国航路)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポートセールスを通じて北陸港湾への貨物の集荷に取り組み、北陸港湾の既存外貿航路の増便につなげる。</li> </ul>
<b>東南アジアダイレクト航路の開設</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主等へのポートセールス等による貨物の集荷、船社への働きかけ等を通じて東南アジアへのダイレクト航路の開設に取り組む。</li> </ul>

## 4. 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた現状整理

# 農林水産物・食品の輸出に係る計画

## 農林水産物・食品の輸出額の政府目標

- 食料・農業・農村基本計画（令和2年3月31日閣議決定）において、2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標を設定。
- 経済財政運営と改革の基本方針2020・成長戦略フォローアップ（令和2年7月17日閣議決定）において、中間目標として、2025年までに農林水産物・食品の輸出額を2兆円とする目標を設定。
- 第16回農林水産物・食品の輸出拡大のための輸出国規制への対応等に関する関係閣僚会議（令和4年10月5日）において、円安による外需の拡大を最大限に活用し、2025年2兆円の目標を前倒しで達成できるように、オールジャパンで輸出に取組む体制を強力に推進し、輸出を伸ばすことで農林水産物の成長産業化を図り、地域経済を活性化していくことが示された。



※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

# 農林水産物・食品の輸出に係る計画

## 北陸4県における農林水産物・食品の輸出計画

- 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。
- 新潟県、富山県、福井県では輸出実績のある品目（新潟県：錦鯉、米、富山県：コメ・コメ加工品、日本酒等、寿司産物・水産加工品、福井県：米）を重点品目等とし、具体的な目標額も設定されている。また、その他の輸出可能性のある品目について、新潟県ではチャレンジ品目、富山県では重点品目以外として挙げている。
- 石川県では、石川県産ブランド農林水産物「百万石の極み」を選定し、ブランド化を図り、輸出拡大に向けた取組みを推進している。
- 2020年度実績比の輸出目標額として、新潟県は約1.4倍（2024年度目標）、福井県は約1.5倍（2024年度目標）、富山県は約10倍（2026年目標）、石川県は2022年実績比の輸出額として、約1.9倍（2032年目標）を設定。

### ■北陸4県の農林水産物・食品の輸出に係る計画の内容

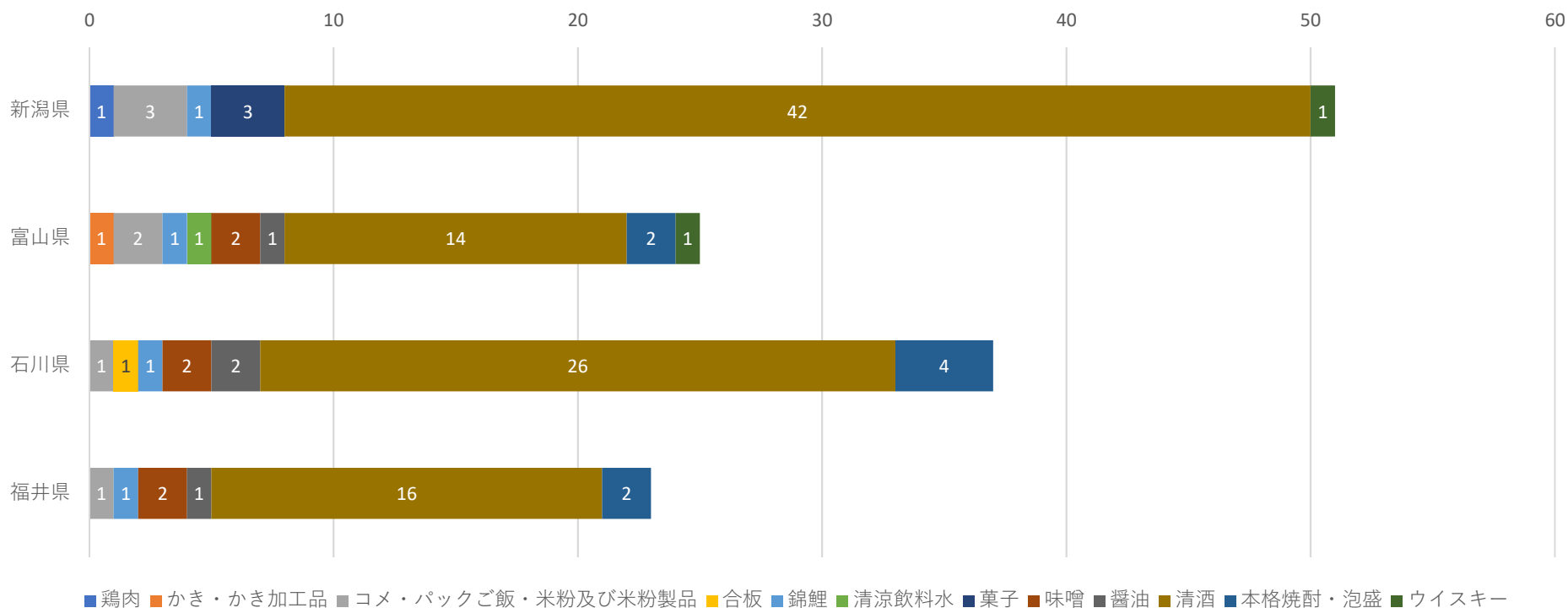
各県の計画	品目	主な輸出相手国の想定	実績		目標	
○新潟県産農林水産物輸出拡大実行プラン (令和4年3月)	錦鯉	・北米、東アジア、東南アジア、南アジア、欧州など	25億円	2020年度	30億円	2024年度
	米	・シンガポール、台湾、香港、豪州、米国、欧州、中国、タイ、中東など	10.1億円		18億円	
	園芸品目(チャレンジ品目) (花卉、ぶどう、もも、いちご、かき、日本なし、ル・レクチュ)	・中国、香港、シンガポール、タイ、マレーシア	0.06億円		0.5億円	
	畜産物他(チャレンジ品目) (牛肉、鶏肉)	・米国、香港、ベトナム	0.98億円		1.2億円	
	計		36.4億円		50億円	
○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	・香港、シンガポール、台湾、中国、豪州、欧州、米国	2.7億円	2020年度	10億円	2026年度
	日本酒等	・欧州、中国、韓国、香港、台湾、米国、シンガポール、東南アジア	3.3億円		65億円	
	水産物・水産加工品	・香港、東南アジア、台湾、中国、韓国、EU、米国、シンガポール	4.3億円		15億円	
	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)	・香港、シンガポール、台湾、東南アジア等	1.7億円		30億円	
	計		12億円		120億円	
○石川県成長戦略(令和5年9月)	・「百万石の極み」20品目 ・県産米や米粉・米加工品	-	2.6億	2022年	5億円	2032年
○福井県海外市場への売り込み強化事業	食品 うち米	・重点地域(アジア)	13億円 1.4億円	2020年度	20億円 6億円	2023年度

# 北陸地域における農林水産物・食品の輸出取組事例

## （「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」の「輸出産地」）

- 農林水産事業者の利益の拡大を図るとともに、輸出の拡大を実現するため、2020年12月に、農林水産業・地域の活力創造本部で「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」が決定。海外で評価が高く、輸出促進活動が効果的な29品目の輸出重点品目を選定。
- マーケットインの発想に基づく輸出産地の育成・展開を図るため、主として輸出向けの生産を行う「輸出産地」をリスト化し、輸出産地の形成に必要な施設整備等を国が重点的に支援。
- 北陸地域の輸出産地の登録を見ると、各県とも酒造会社等の「清酒」の輸出産地登録件数が最も多い。

■北陸地域の品目別輸出産地件数(単位:件)



※1 品目は「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」の29品目の輸出重点品目に基づく  
 ※2 複数の都道府県を産地とするものはそれぞれの都道府県で計上  
 資料: 農林水産省「輸出産地リスト(令和4年12月5日掲載)」より作成

# 北陸地域における農林水産物・食品の輸出取組事例

## (農林水産省「GFPグローバル産地づくり推進事業」の「採択産地」)

- 農林水産省が推進する日本の農林水産物・食品輸出プロジェクトであるGFP※では、産地づくりに取り組んでいる。
- GFPグローバル産地づくり推進事業では、海外市場のニーズ、需要に応じたロットの確保、相手国の求める残留農薬規制・衛生管理などに対応した生産・加工体制を構築するための輸出事業計画の策定及び計画の実施体制の構築、事業効果の検証及び改善、本事業の趣旨に資する取組について支援。
- 北陸地域でのGFPグローバル産地づくり推進事業の採択産地（令和5年度）は新潟県では8件、富山県では2件、石川県では1件、福井県では3件。
- 北陸地域の採択産地の品目は、コメ・コメ加工品が14件中6件と最も多く、次いで、酒類が4件、果物が3件と多い。

※GFP：Global Farmers / Fishermen / Foresters / Food Manufacturers Projectの略称

### ■ GFPグローバル産地づくり推進事業の採択産地

県	事業者	品目	R2d	R3d	R4d	R5d
新潟県	にいがた有機農業輸出促進協議会	コメ			○	○
	新・新潟米ネットワーク(同)	コメ		○	○	○
	(株)想樹	梨		○	○	○
	新潟県酒造組合	日本酒		○	○	○
	新発田市米輸出促進協議会	コメ	○	○	○	
	(株)くにみ農産	コメ・かき・かき加工品・そら豆加工品			○	○
	(有)エコ・ライス新潟	コメ			○	○
	越後製菓(株)	コメ加工品・パックご飯			○	○
	(同)新潟小規模蒸溜所	ウイスキー			○	○
	弥彦村	枝豆加工品			○	
富山県	(株)ライスグローワーズ	コメ		○		
	(有)グリーンパワーなのはな	コメ・コメ加工品	○	○	○	
	伏木富山港冷凍水産加工品輸出拡大コンソーシアム	水産品				○
石川県	(農)富山干柿出荷組合連合会	干柿		○	○	○
福井県	(有)わくわく手づくりファーム川北	クラフトビール		○	○	○
	(株)エコファームみかた	梅酒	○	○	○	
	(株)ペントフォーク	コメ・コメ加工品			○	
	福井県農業協同組合	コメ		○	○	○
	(株)マイセンファインフード	大豆加工品		○	○	○
	シンフォニー吉田酒造(株)	日本酒			○	○
(株)アジチファーム	米加工品	○	○			

### ■ 令和5年度 GFPグローバル産地づくり推進事業採択産地(北陸地域)



※ 令和元年度は北陸地域の採択産地なし  
資料：農林水産省「GFPグローバル産地づくり推進事業における採択産地(令和元年度～令和5年度)」

# 北陸地域における農林水産物・食品の輸出取組事例

## (北陸農政局「北陸地域の農林水産物・食品の輸出取組事例集」)

- 北陸農政局では、北陸地域において農林水産物・食品の輸出に取り組まれている事例を「北陸地域の農林水産物・食品の輸出取組事例集」として、平成20年度から情報更新を行いながら紹介。
- 新潟県では15件の取組事例があり、コメが6件と最も多く、次いで日本酒が3件ある。
- 富山県では、16件の取組事例があり、日本酒が4件と最も多く、次いでコメ・コメ加工品が3件ある。
- 石川県では、13件の取組事例を紹介。醤油・味噌などの調味料、魚肉練製品などの水産加工品が3件と最も多い。
- 福井県では、14件の取組事例を紹介。日本酒が3件と最も多く、ついで昆布製品等が2件ある。

### ■北陸地域の農林水産物・食品の輸出取組事例

No	市町名	事業者名	主な品目	No.	市町名	事業者名	主な品目
<b>【新潟県】</b>				<b>【石川県】</b>			
1	新潟市	新潟麦酒(株)	ウイスキー、ビール、発泡酒	32	金沢市	直源醤油(株)	醤油、粉末醤油、つゆ、ドレッシング等
2	佐渡市	(株)北雪酒造	日本酒	33	白山市	(株)車多酒造	日本酒
3	三条市	(株)ネクスティ	鰹節、つゆ、だしパック等	34	金沢市	北陸製菓(株)	ビスケット、カンパン、揚げあられ他
4	妙高市	(有)かんずり	香辛調味料(かんずり)	35	金沢市	羽二重豆腐(株)	がんもどき
5		錦鯉養殖業者	錦鯉	36	七尾市	(株)スギヨ	魚肉練り製品(かまぼこ等)
6	新潟市	(株)新潟クボタグループ (株)新潟農商	コメ(玄米・精米)	37	川北町	(有)わくわく手づくりファーム川北	クラフトビール
7	新潟市	(株)港製菓	和菓子	38	金沢市	(株)ヤマト醤油味噌	醤油、味噌
8	佐渡市	(株)佐渡相田ライスファーム	コメ(精米・玄米)	39	能登町	(株)和平商店	いか加工品
9	田上町	ジョイントファーム(株)	コメ(玄米)	40	金沢市	(株)金沢大地	コメ、コメ加工品等
10	新発田市	新発田市米輸出促進協議会	コメ	41	加賀市	(株)Ante	サイダー、シャンメリー、ポテトチップス
11	新潟市	一正蒲鉾(株)	水産練り製品(なると、ちくわ、カニかま等)	42	白山市	加賀味噌食品工業協業組合	味噌
12	加茂市	(株)ライスグローワーズ	有機栽培米	43	小松市	(有)ジャパンファーム	コメ
13	新潟市	新・新潟米ネットワーク(同)	コメ	44	七尾市	(有)大根音松商店	乾燥なまこ、なまこ加工品
14	新潟市	新潟県酒造組合	清酒(日本酒)	<b>【福井県】</b>			
15	佐渡市	尾畑酒造(株)	日本酒	45	越前市	マルカワみそ(株)	有機みそ
<b>【富山県】</b>				46	越前市	(株)新珠食品	大福餅、茶碗蒸し
16	南砺市	日の出屋製菓産業(株)	米菓	47	若狭町	(株)エコファームみかた	リキュール(梅酒)
17	富山市	五洲薬品(株)	清涼飲料水、健康食品	48	福井市	(株)室次	醤油、醤油加工品、昆布加工品
18	砺波市	富山県花弁球根農業協同組合	チューリップ球根	49	敦賀市	(株)奥井海生堂	昆布製品
19	入善町	(有)ドリームファーム	米、米加工品(米粉ラーメン、うどん)	50	坂井市	久保田酒造(資)	日本酒
20	黒部市	皇国晴酒造(株)	日本酒	51	敦賀市	(株)北前船のカワモト	だしパック、昆布製品、菓子、海産物
21	射水市	(有)京吉	ほたるいかに一夜干し、ほたるいかの沖漬け等	52	越前市	(株)武生製麺	冷凍なまそば
22	南砺市	三笑楽酒造(株)	日本酒	53	大野市	(株)南部酒造場	日本酒
23	高岡市	山元醸造(株)	味噌、醤油、つゆ、かば焼きのたれ	54	福井市	福井県農業協同組合	コメ
24	富山市	(株)耕田酒造店	日本酒	55	鯖江市	(株)マイセンファインフーズ	大豆と玄米のベジミート
25	氷見市	(株)海津屋	乾めん	56	福井市	(株)ベントフォーク	米粉、米粉加工品
26	入善町	(株)ウーケ	無菌包装米飯	57	坂井市	(有)粹	冷凍寿司、冷凍丼
27	砺波市	トナミ醤油(株)	ゆず果汁、ゆずこしょう、ゆずみそ、昆布醤油等	58	永平寺町	黒龍酒造(株)	日本酒
28	高岡市	(有)仁光園	卵				
29	富山市	(有)グリーンパワーなのはな	コメ、コメ加工品				
30	富山市	富美菊酒造(株)	日本酒				
31	南砺市	(農)富山干柿出荷組合連合会	干柿、あんぼ柿				

資料：北陸農政局「北陸地域の農林水産物・食品の輸出取組事例集」

# 北陸地域の農林水産物・食品の輸出額（2022年）

## 主な北陸地域各港の輸出品・輸出額 （資料：貿易統計2022年）

### ○新潟港

- ・玄米（シンガポール・香港）→3.04億円
- ・鶏卵（香港）→3.14億円
- ・丸太（中国・台湾など）→1.04億円
- ・清酒（韓国・米国など）→7.30億円

### ○伏木富山港

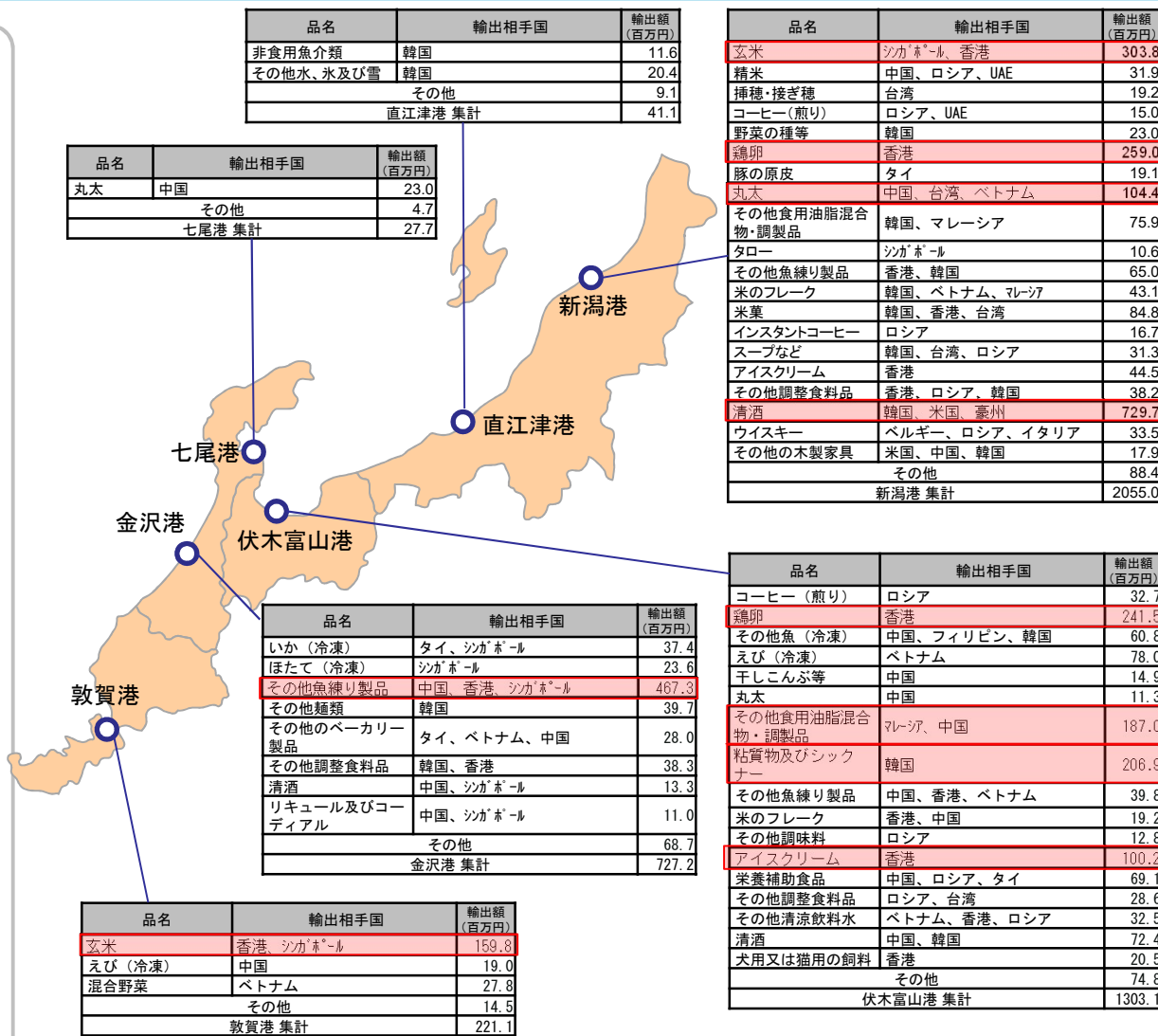
- ・鶏卵（香港）→2.42億円
- ・その他食用油脂混合物・調製品（マレーシア・中国など）→1.87億円
- ・粘質物及びシクナー（韓国）→2.07億円
- ・アイスクリーム（香港）→1.00億円

### ○金沢港

- ・その他魚練り製品（中国・香港など）→4.67億円

### ○敦賀港

- ・玄米（香港・シンガポールなど）→1.60億円



※品目はHSコード9桁の品目のうち、輸出額が10百万以上のものを抽出  
相手国名は、貿易相手国上位3位までの国を標記

※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)



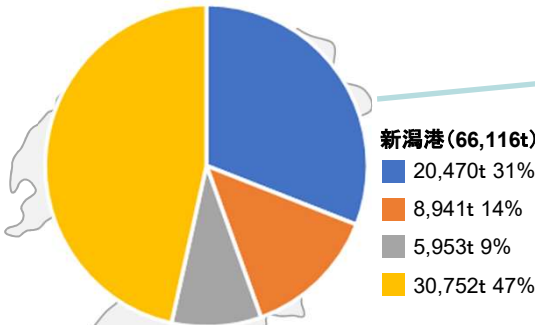
# 北陸港湾における農林水産品・食品の輸出取扱量

北陸管内(資料:令和2年(2021年)港湾統計年報より作成)

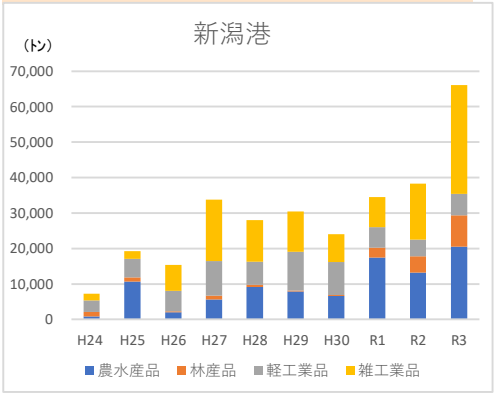
○北陸港湾において、農水産品の輸出取扱いがあるのは、新潟港、金沢港、伏木富山港、敦賀港であり、うち新潟港が66千トンと最も輸出量が多い港湾

「港湾調査に用いる品種コード(82品種)」のうち、以下品目計上  
▼  
農水産品、林産品、  
軽工業品(砂糖、製造食品、飲料、水、  
その他食料工業品)  
雑工業品(木製品)

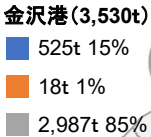
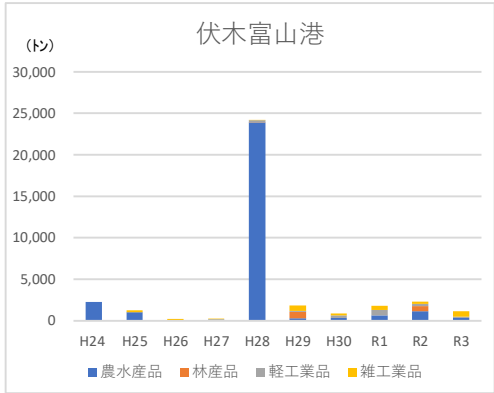
- 農水産品
- 林産品
- 軽工業品
- 雑工業品



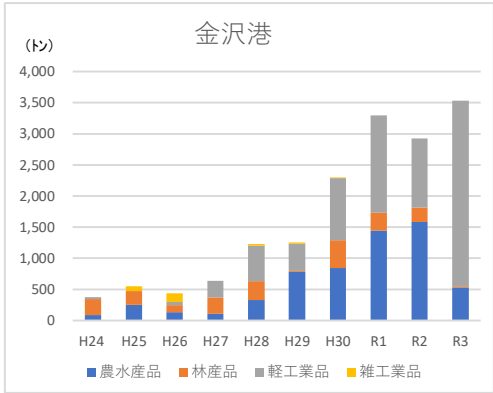
農水産品及び雑工業品が増加傾向にある。



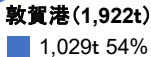
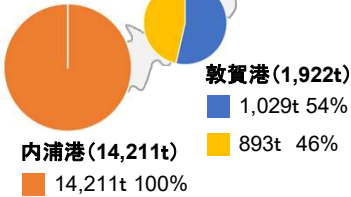
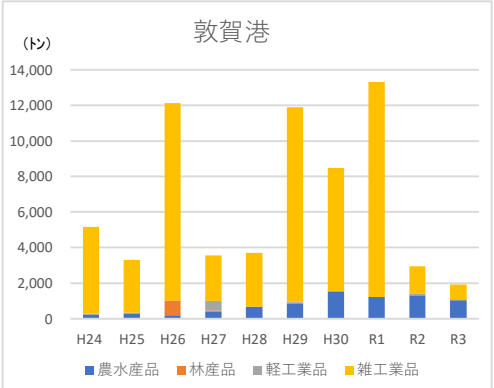
H28の農水産品(米)の取扱量がスポット的に増加。相手国はコモロ諸島等である。その後は水産品の取扱量が増加傾向にある。



農水産品と軽工業品が増加傾向にある。

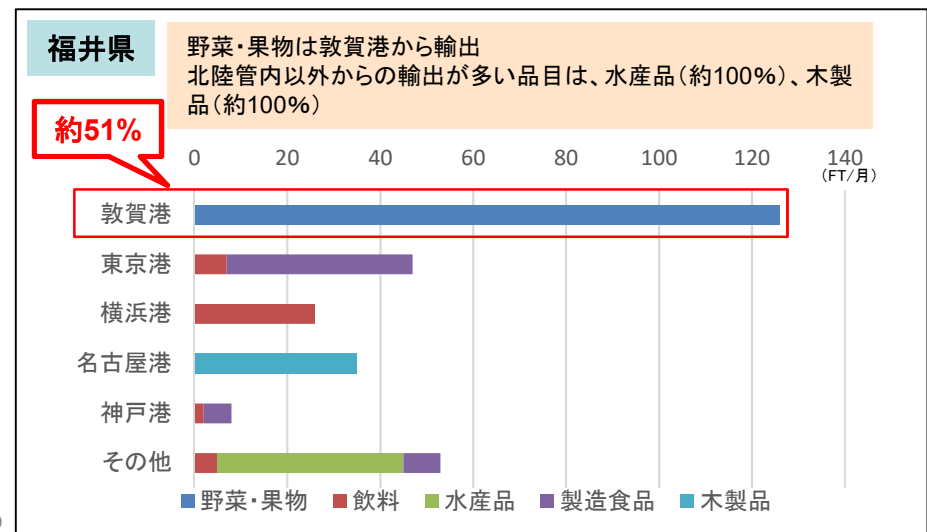
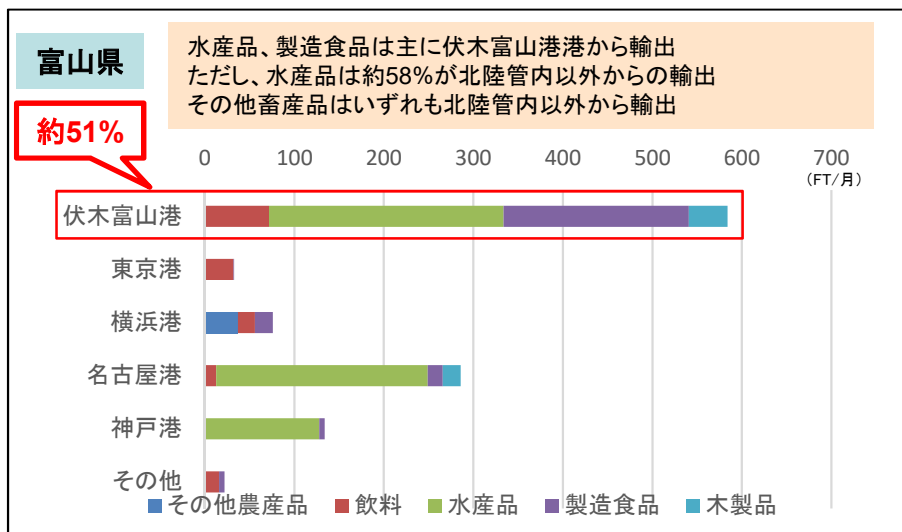
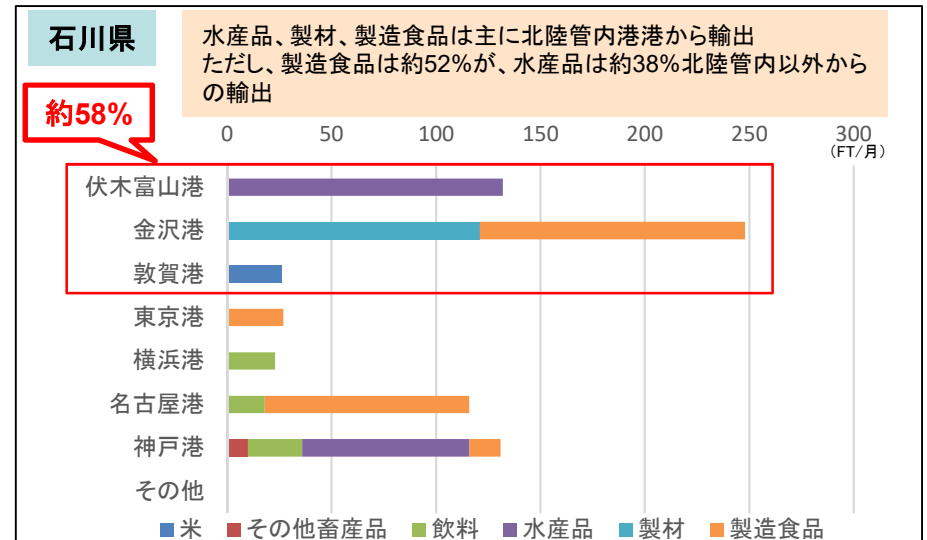
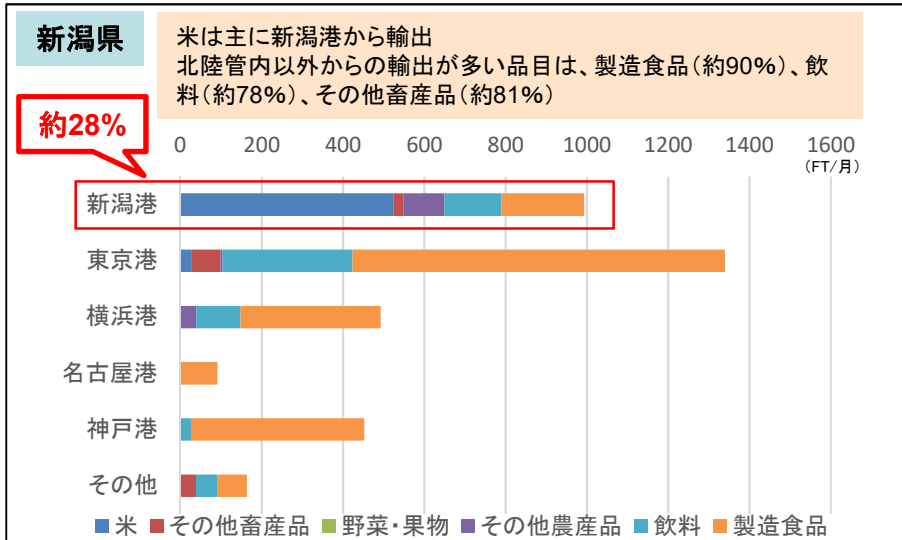


木製品取扱が近年は減少傾向。  
農水産品(米)は増加傾向にある。



# 北陸地域の農林水産物・食品の輸出港湾

- 全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき、北陸地域で生産された農林水産物・食品の輸出に利用される港湾を整理。
- 北陸4県の北陸港湾の利用率は、新潟県が約28%、富山県が約51%、石川県が約58%、福井県が約43%であり、北陸港湾以外からの輸出が多く、北陸港湾からの輸出は潜在的に拡大可能性がある。



# 注力すべき品目の整理

○ 北陸各県の農林水産物・食品輸出に係る計画や輸出取組事例の件数、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、コメ・コメ加工品（2品目）、果物（2品目）、畜産品（2品目）、水産品・水産加工品（4品目）、製造食品（8品目）、飲料（3品目）の合計21品目を抽出。

## ■注力すべき品目の設定

<注力すべき品目の抽出方法>

以下の絞り込み観点のうち、いずれか2つを満たす品目を注力すべき品目として抽出

- ① 北陸各県における輸出計画で取り上げられている品目
- ② 国の施策や輸出事例で取り上げられている品目（輸出に積極的な生産者がいる品目）
- ③ 海上輸送による一定以上の輸出額・貨物量の実績がある品目
  - ・過去10年において、5千万円以上の輸出額の実績が2年以上ある品目
  - ・過去10年において、1,000トン以上の輸出量の実績が2年以上ある品目
  - ・県生活圏の北陸港湾以外からの貨物量が40トン/月以上ある品目

※カッコ書きは貿易統計品目や輸出事例等において品目の詳細がわかるもの。

◎: 各県の計画で重点品目・個別に取り上げられている品目

☆: 各県の計画において重点品目以外で取り上げられている品目

○: その他、絞り込み観点いずれか2つを満たす品目

注力すべき品目		新潟	富山	石川	福井
コメ・コメ加工品	コメ	◎ (玄米)	◎	◎	◎ (玄米)
	パックご飯・コメ加工品	○	◎		○
果物	かき・かき加工品	☆	☆		
	なし	☆			
畜産品	鶏肉	○			
	鶏卵		☆		
水産品・水産加工品	水産物		◎ (えび、ぶりなど)	☆ (なまこ、貝類、ズワイガニ)	○
	水産練製品	○	◎	○	
	水産加工品		◎ (イカ加工品)		○ (昆布加工品)
	鰹節、だしパック等	○			○
製造食品	大豆加工品				○
	乾麺		☆		
	冷凍なまそば、冷凍寿司等				○
	菓子	○ (米菓など)	◎ (米菓)		○
	茶わん蒸し				○
	醤油・味噌		☆		○
	調味料	○ (かんずり)	☆		
飲料	健康食品		○		
	清涼飲料水		○	○	
	清酒	○	○	☆	
	ウイスキー	○			

# 注力すべき品目の輸送形態、輸送上留意すべき事項

注力すべき品目		主な輸出相手国・ターゲット	輸出に係る手続き等で特に留意すべき点	輸送形態・輸送環境等
コメ・コメ加工品	コメ	香港、シンガポール、米国、台湾、中国 など	・中国に精米を輸出するためには、 <u>指定精米工場における精米及び登録くん蒸倉庫(北陸地域に該当施設なし)</u> におけるくん蒸が必要。	・長期間の保管、夏場、寒冷地などへの輸送はリーファー推奨 ・匂い移りがあるため混載は推奨されていない
	パックご飯・コメ加工品	-	-	・常温保管可、ドライコンテナ可能
果物	かき・かき加工品	香港、タイ、シンガポール、マレーシア など	・台湾(梨)、タイ、ベトナム： <u>生産園地・選果こん包施設等の登録</u> 、病害虫に対する検疫措置、輸出向けの徹底選果、輸出検査等が必要	・鮮度を保つための工夫が必要 ・荷崩れしない梱包等の工夫が必要
	なし	香港、台湾、ベトナム、タイ、米国 など	-	-
畜産品	鶏肉	香港、ベトナム など	・ <u>相手国の条件にあった認定施設での処理</u> ・ <u>食肉衛生検査所の発行する食肉衛生証明書</u>	・主に冷凍。鮮度維持管理が必要
	鶏卵	香港、台湾、シンガポール など	・香港： <u>「対香港輸出卵取扱施設」のみ輸出可能</u> ・シンガポール： <u>食品庁(SFA)が認定した食品事業所からのみ輸出可能</u>	・卵が衛生的な方法で取り扱われ、消毒された包装材での包装 ・温度管理
水産品・水産加工品	水産物	香港、東南アジア、台湾、中国、韓国、EU、米国、シンガポールなど	・ <u>中国：原産地が日本である水産物(食用水産動物を含む)の輸入を全面的に停止</u> ・香港：ALPS処理水放出に伴う輸入規制強化により、 <u>新潟県の水産物・海藻等の輸入を禁止</u> ・ <u>相手国当局の認定加工・保管施設等が必要</u> ・ <u>HACCPに基づく衛生管理</u>	・主に冷凍での輸出 ・商品鮮度維持に必要な冷却包装、荷崩れしない梱包
	水産練製品			
	水産加工品 鰹節、だしパック等			
製造食品	大豆加工品	香港、中国、米国、台湾、シンガポール、EUなど	・香港：冷凍菓子(アイスクリーム含む)を輸出する場合、輸入ライセンスを取得する必要あり。 ・ <u>相手国当局の認定加工・保管施設等が必要。</u> ・ <u>容器包材や食品表示の相手国規制への対応。</u> ・イスラム圏では <u>ハラール認証</u> が必要。 ・添加物・原材料規制として、原材料に含まれると <u>輸出不可になる添加物が多く存在する</u> 。代替原材料が日本で入手困難なものあり。	・水分量の多い食品等冷凍に向かない食品に関しては冷凍対応は難しい ・冷凍品輸送時のコールドチェーン確保や現地で解凍する際の賞味期限印字対応
	乾麺			
	冷凍なまそば、冷凍寿司等			
	菓子			
	茶わん蒸し			
	醤油・味噌			
	調味料 健康食品			
飲料	清涼飲料水	中国、香港、米国など	・ <u>相手国当局の認定加工・保管施設等が必要</u>	・パレット等での輸出
	清酒	米国、中国、香港、EU・英国、台湾、香港、シンガポールなど	・香港： <u>「アルコール度数30%を超える酒類」は、輸入ライセンスの取得が必要</u>	・アルコール度数により、引火性液体として国際輸送法上の危険物扱いなる場合あり ・酒瓶が割れない梱包
	ウイスキー		・ <u>シンガポール：食品庁(SFA)が認定した食品事業所からの輸出</u>	

## 北陸地域の地域商社の取組み

- 北陸農政局「北陸農政局管内における輸出取組事例」では、北陸地域において農林水産物・食品の輸出を行っている地域商社6社が掲載されている。
- そのうち、3社が北陸港湾を利用しており、1社が北陸港湾の今後利用を検討している。

事業者名	所在地	輸出国	取扱商品	調達地域	利用港	主な仕向先	その他
(株)トライウェイ	新潟県 新潟市	香港 ※日本酒:台湾、マカオ、 米国への輸出拡大を検 討	・日本酒 ・加工食品 ・精米 ・果物	北陸地域	主に東京港 ※北陸の港湾から香港向けの輸送コストが 太平洋側に比べて競争力がでてくれば、北 陸港湾からの輸出を検討	・日系ストア、香港小売 /EC、日本食レストラン	
ec-Trading (有限会社グリーン パワーなのはな)	富山県 富山市	・イギリス ・アメリカ ・カナダ ・豪州 ・シンガポール 等	・米 ・コメ加工品 ・米菓 ・調味料 ・ラーメン ・日本酒 等	主に富山県内 で 商品仕入れ	主航空便利用(関東)	越境ECによるBtoC販売	
(株)アルジャス ワールド	福井県 福井市	コーカサス3国(アゼル バイジャン、ジョージア、 アルメニア)	・和牛 ・調味料(山葵) ・冷凍加工食品 ・その他 ※生鮮海産物、調味料(味 噌、醤油)、日本酒、ウイ スキー、ビールの輸出を検討	全国	主に成田空港、東京港	現地高級スーパー、現 地高級レストラン、卸商	アゼルバイジャン に現地法人あり
愛宕商事(株)	新潟県 新潟市	・モンゴル ・台湾 ・シンガポール ・東欧 ※中東やその他アジア への輸出を検討	・加工食品 ・菓子類 ・精米 ・日本酒 等	新潟・北陸地 域をはじめと する日本全国 のメーカー	横浜港・新潟港	スーパー、日本食レスト ラン、卸売業者	
(株)ネクスティ	新潟県 三条市	・アジア ・オセアニア ・中東 ・欧州 ・北米	・調味料 ・日本料理食材	新潟県、北海 道、静岡県	主に新潟港	日本食レストラン、食料 品問屋	フタバ(鯉節メー カー)の海外事業 部を商社として分 社化
(株)横山商会	石川県 白山市	・香港 ・シンガポール ※マレーシア、タイをは じめ東南アジア各国、 欧州、北米などに販路 拡大を計画中	・日本酒 ・加工食品 ・鮮魚 ・菓子類	主に北陸地域	主に金沢港 ※今後、北陸地域にて自社で一手に貨物の 集約ができれば、小口混載コンテナを仕立 てることを検討	日系スーパー、日本食レ ストラン、ECサイト	香港、シンガポー ルに現地法人を設 立

資料:北陸農政局「北陸農政局管内における輸出取組事例」(地元港を活用した混載物流促進に関する情報交換会 資料4、2022年11月)

## 北陸地域からの農林水産物・食品の輸出の現状

- 地域商社及び港湾運送事業者へのヒアリングにより、現状北陸からの輸出品目は小ロットであり、利便性の面で太平洋側港湾を利用していることが多いこと、農林水産物・食品の輸出に係る施設やサービス（燻蒸施設、低温CFS、リーファー小口混載サービス、ダイレクト航路等）が不足していることを把握。

農林水産物・食品の輸出状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸出にあたっては、新潟県内で商品をパレットにまとめて、トレーラで東京港まで陸上輸送し、東京港の混載サービスで輸出。陸送トラックの路線便を利用しているため、陸上輸送費を安く抑えられている。</li> <li>・調達地が北陸以外の地域もある品目、集めやすい京浜港でドライコンテナにバンニングして輸出。</li> <li>・日本酒は新潟県産が9割程度あり、リーファーコンテナで横浜港から出荷。</li> </ul>	
輸出に係る条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足が早い果物などはエア一便で輸送。</li> <li>・鮮魚等の冷凍品は鮮度保持のためにコールドチェーンの確保・保持が必要である。</li> <li>・玄米の輸出に関しては、JAの低温倉庫で集荷した後に、バンニングして輸出しているため、港内には低温倉庫等は必要としない。夏場のリーファー利用でも+20度になるように設定。</li> <li>・荷崩れ起こさないようにバン詰めには立ち合い確認を行っている。</li> <li>・新港地区には富山県が整備した燻蒸施設があるが、中国への輸出には中国当局のチェック・登録を受ける必要がある。</li> </ul>	
混載輸送等の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混載など特別なことはコストがかかるため行っていない。</li> <li>・北陸の1港湾で農林水産物・食品を混載してもコンテナ1本つくるのが難しい。</li> <li>・電子部品輸出の際、納期に余裕がある場合は、同じドライコンテナにパレット化した電子部品と加工品等を混載し輸出。</li> <li>・三温度帯の設定が可能なコンテナを利用して実証実験を行ったが、発泡スチロールを処分することによる環境問題や、処分費用がかさむことが課題。</li> <li>・ミルクラン方式で貨物の集荷を行ったが、荷主の都合により、集荷の予定がうまく組めず2日にまたがるなどが課題。</li> </ul>	
太平洋側港湾と北陸港湾との比較	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京港の方が欠航に対する代替便も比較的容易に確保できる等スケジュール面を考慮すれば東京港利用の方が有利である。（ダイレクト航路がないなど）</li> <li>・日本海側と太平洋側の港湾はどちらを利用しても品質面や納期面、費用面では大差はないが、便数などが太平洋側港湾の方が多いため、北陸港湾の利用メリットはあまりない。</li> </ul>	
北陸港湾からの農林水産物・食品の輸出拡大に向けた課題	ソフト面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸における農林水産物・食品の輸出はロットが小さく、混載する必要があるが、リーファーの小口混載サービスがない。</li> <li>・また、リーファーコンテナの温度帯で混載できるかわ変わる。</li> <li>・混載の貨物を増やすためには、地域商社がシッパーとなり、コンテナが埋まらなくても出すといった取組みをしないと相乗りしようとする荷主は出てこない。コストの負担が大きいため行政等の支援が必要である。</li> <li>・北陸港湾は冬場の抜港が特に多いうえ、代替便が確保できないデメリットがある。</li> <li>・北陸港湾には香港などへのダイレクト航路がないため韓国等を経由することになり、リードタイムが長くなる。</li> </ul>
	ハード面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港の近くに保税の冷凍・冷蔵倉庫がなく、整備する必要がある。</li> <li>・冷凍倉庫があっても輸出品で利用されている等で輸出の利用ができない。</li> </ul>

# 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物流方策

## ○少量多品目の混載による出荷単位の大口化を可能にする体制の整備(ソフト面)

### 北陸版広域プラットフォームの設立

・北陸地域広域で連携した農林水産物・食品輸出のプラットフォームにより、販路拡大や優先順位に基づいた北陸港湾からの混載輸出等を実施する。

### 地域商社への助成・育成

・複数品目を混載して北陸港湾から輸出する地域商社への補助等を行い、北陸地域全体で貨物を集荷し、地域商社を育成する。

## ○鮮度維持輸送への対応(ソフト面)

### 生鮮食品を北陸港湾から輸出可能なダイレクト航路の開設

・将来的に北陸地域から一定量の生鮮食品を輸出するために、台湾・香港、東南アジア等へのダイレクト航路開設に長期的に取り組んでいく。

### 北陸港湾の利便性を補うCAコンテナ等の技術の活用

・生鮮食品を現状の航路で輸出できるよう、需要に応じて、長いリードタイムでもCAコンテナ等の鮮度保持技術を活用した海上輸送サービスを模索する。

## ○輸出条件へ対応するための取組み(ソフト面)

### 輸出条件に係る環境整備や規制緩和に向けた行政等と一体となった取組

・防疫所・検疫所の開設や中国の燻蒸施設許可・輸出規制緩和に向けた行政と一体となった取組により、北陸地域での輸出条件に係る環境を整備する。

## ○混載が可能な港湾環境の整備(ハード面)

### 倉庫等の整備

・北陸港湾での混載が可能な倉庫・低温CFSを整備する

### 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、エアシェルター、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。

5. 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、

- (1) 2024年問題への対応
  - ・実際に生じた“2024年問題”の物流影響・課題とその解決策
- (2) 港湾における農林水産物・食品の輸出拡大
  - ・“注力すべき品目”の輸出拡大に向けた方策検討
- (3) 能登半島地震を踏まえた港が担う役割検討
  - ・能登半島地震による北陸港湾における物流影響
  - ・半島における大規模災害発災時に港が担う役割