

富山県の国際物流の現状について

総合的拠点港 伏木富山港

- ・国際海上コンテナ
- ・国際フェリー・国際RORO船
- ・外航クルーズ

2014年3月12日(水)

富山県商工労働部立地通商課

TEL:076-444-3400 Mail:arichitsusho@pref.toyama.lg.jp



コンテナ取扱個数の推移

コンテナ取扱個数が過去最高！

●外貨

73,059TEU (対前年11.8% 増)

●外貨+内貨

76,904TEU (対前年12.1% 増)

外貨コンテナ取扱個数の過去10年間の年平均増加率

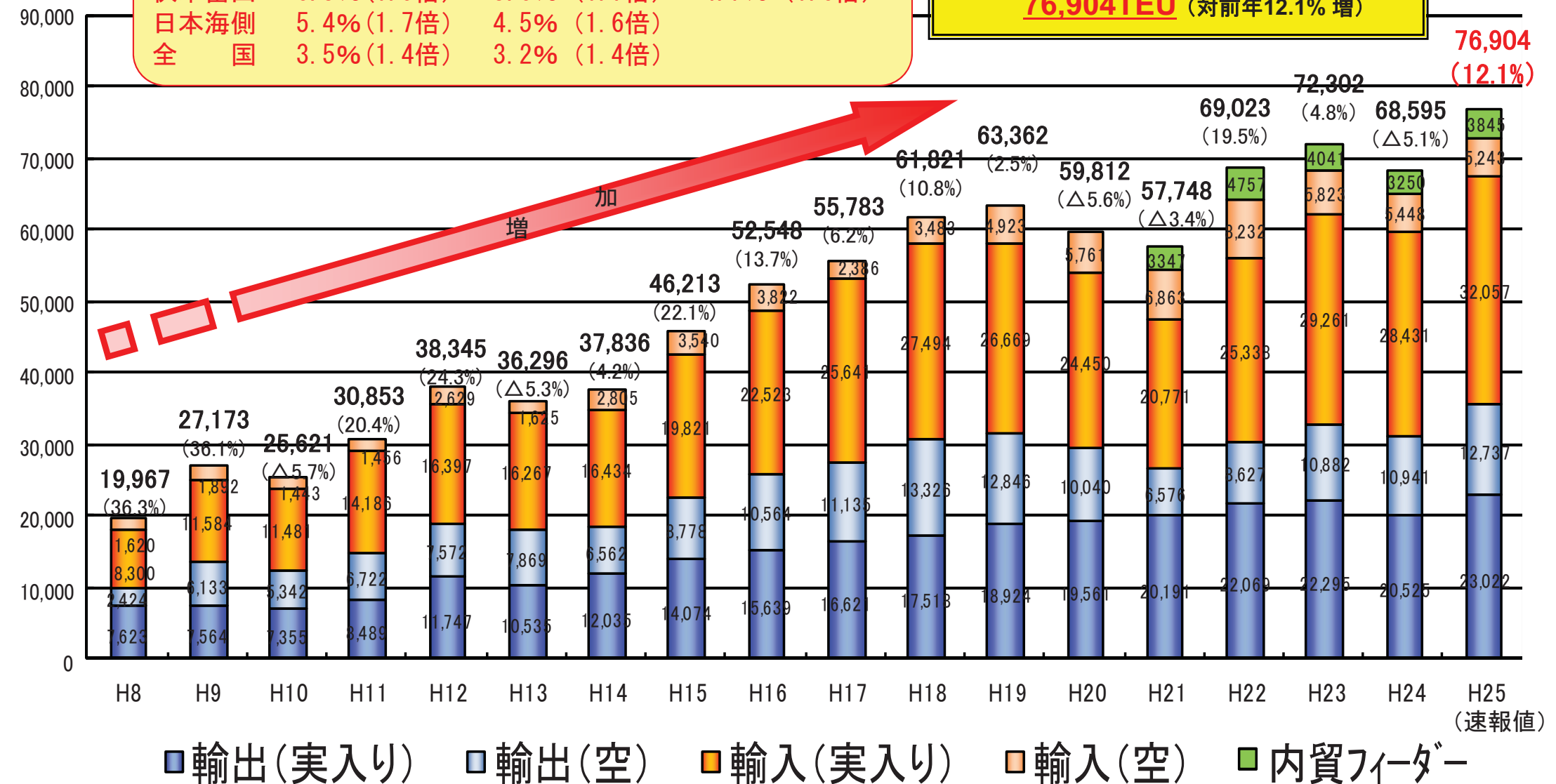
H13→H23

H14→H24

H15→H25

伏木富山	6.5% (1.9倍)	5.6% (1.7倍)	4.7% (1.6倍)
日本海側	5.4% (1.7倍)	4.5% (1.6倍)	
全 国	3.5% (1.4倍)	3.2% (1.4倍)	

単位: TEU



※ () の数値は対前年比

太平洋側主要港湾の代替機能を有する災害に強い港湾

地震・台風が極めて少なく、波の影響を受けにくい

地震が少ない

ア 過去30年間(1982～2011)の震災回数

震度3以上 27回

震度4以上 4回

全国最少

(気象庁資料より算出)

イ 今後30年以内の地震発生確率

富山県の震度6弱以上の地震
の発生確率は非常に少ない
(0.1%～6.0%)

ウ 東日本大震災に係る余震の発生状況
(震度4以上)

●東日本大震災時の 伏木富山港の代替機能

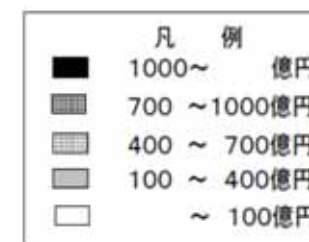
代替機能を
発揮



台風が極めて少ない

過去10年間(2001～2010)

都道府県別水害被害累積額分布図
(2000価格)

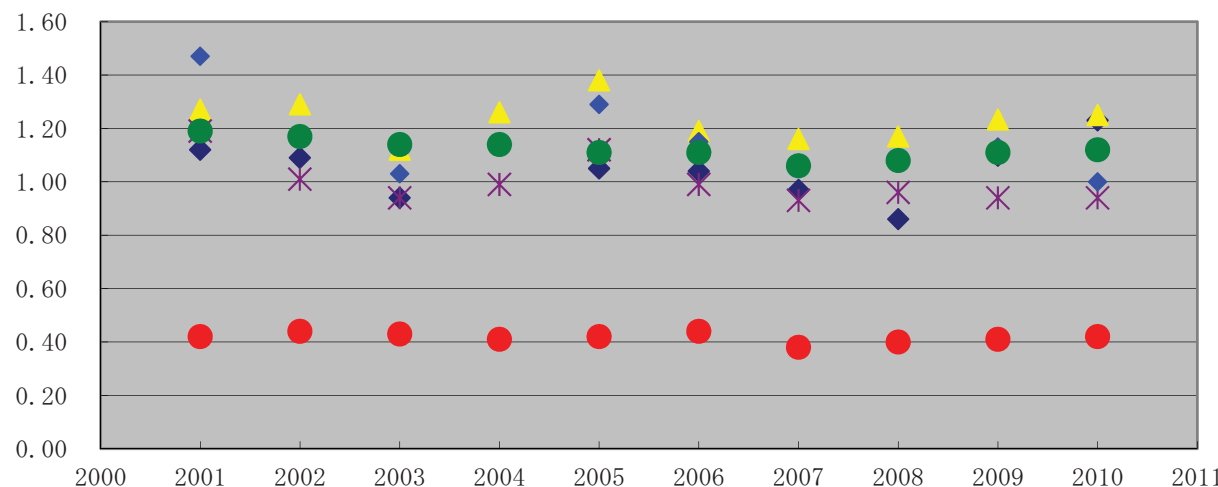


(国土交通省:水害統計)

波高が比較的低い

過去11年間(2001～2011)
平均有義波高

(地震調査研究推進本部:今後30年以内に
震度6以上の揺れに見舞われる確率の分布図)



* 有義波高とは、波高の高い方から、全体の1/3を平均化したもの

- ◆ 秋田 (秋田港)
- ▲ 酒田 (酒田港)
- ✱ 新潟 (新潟港)
- ◆ 金沢 (金沢港)
- 舞鶴 (舞鶴港)
- 伏木富山 (伏木富山港)

日本海側の中央に位置する対岸諸国へのゲートウェイ

◆ コンテナ船航路はH24.11月から中国・韓国航路が増便、上海への寄港が週3便。

◆ H24.10月からロシア極東RORO船航路が定期運航【月5便体制(6日間隔)】。

韓国航路（週5便）

寄港地: 釜山

所要日数: 輸出2~4日、輸入2~4日
(木、金、土)

ロシア極東航路（月2便）

寄港地: ポストーチヌイ、ウラジオストク

所要日数: 輸出2~3日、輸入約10日

中国航路（週2便）

寄港地: 上海、青島、大連

所要日数: (月、水・月)

	輸出	輸入
大連	6	8
青島	7	7
上海	4~9	5

中国・韓国航路（週2便）

寄港地: 釜山、蔚山、光陽、
大連、天津新港、寧波、上海

所要日数: (水、日)

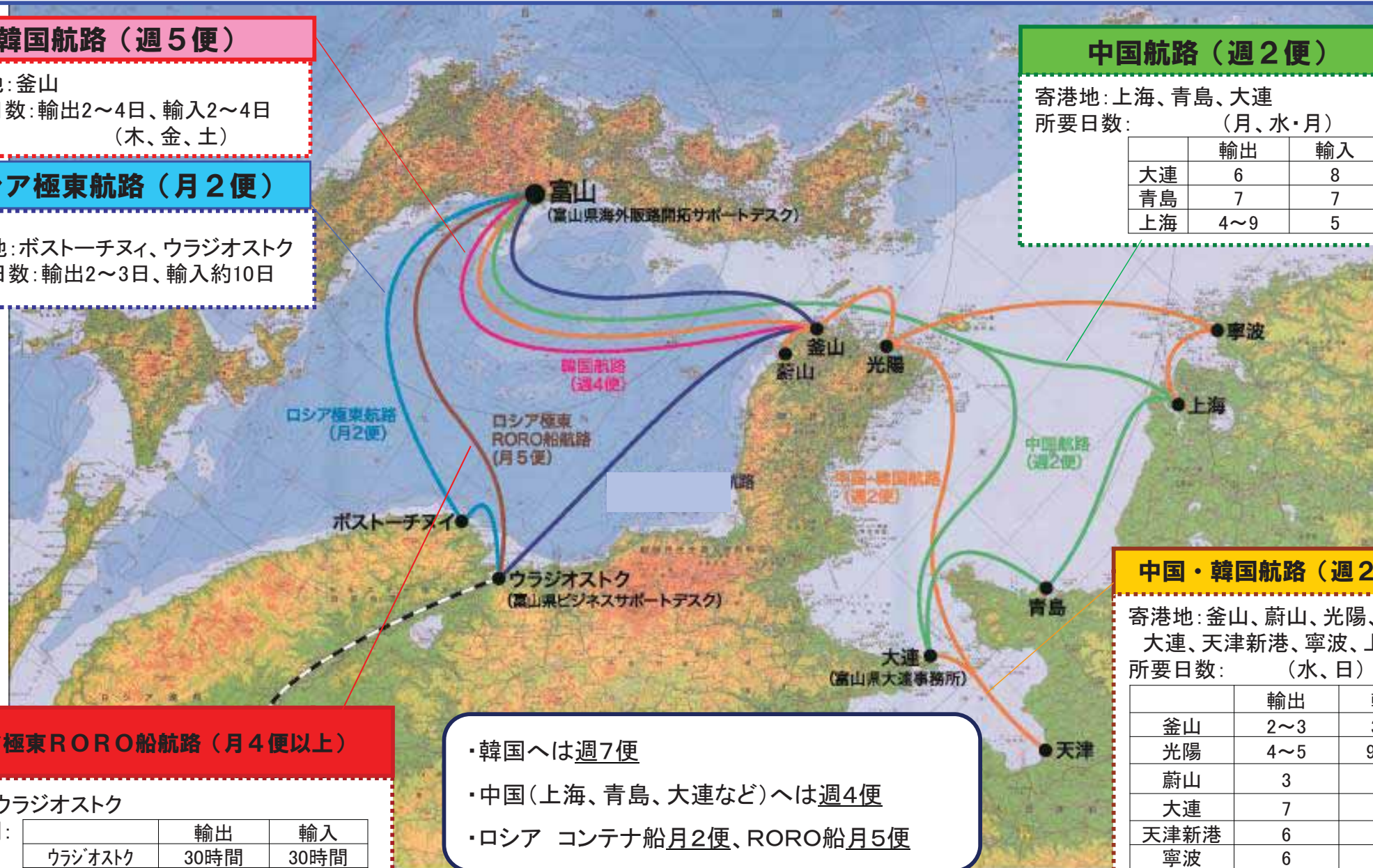
	輸出	輸入
釜山	2~3	3~4
光陽	4~5	9~10
蔚山	3	11
大連	7	7
天津新港	6	8
寧波	6	8
上海	7	7

ロシア極東RORO船航路（月4便以上）

寄港地: ウラジオストク

所要時間:	輸出	輸入
ウラジオストク	30時間	30時間

- ・韓国へは週7便
- ・中国(上海、青島、大連など)へは週4便
- ・ロシア コンテナ船月2便、RORO船月5便



伏木富山港の航路拡充

◆H23年11月の日本海側「総合的拠点港」の選定を境に、伏木富山港への寄港の動きが活発化。

国際コンテナ船航路

- ① 中国航路の改編により、増便ニーズの高い上海港への寄港が「週1便」から「週2便」へ（平成24年9月）
- ② さらに、中国・韓国航路が新規開設され、上海港への寄港が「週2便」から「週3便」へ（平成24年11月）

上海港「週3便」

小口混載輸送サービスが充実！

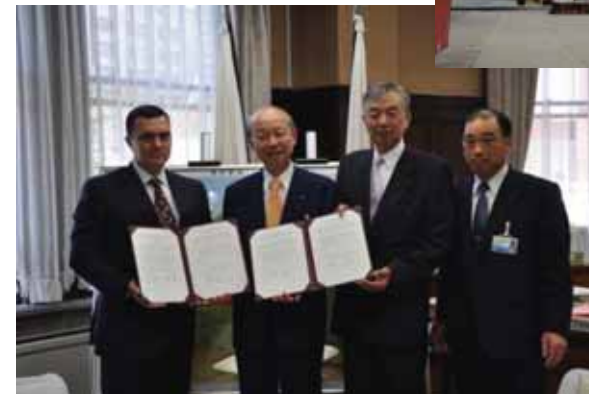
- ① ローコスト
- ② 安心輸送
- ③ 環境対策

国際RORO船航路

- ④ これまで不定期だった伏木富山港～ウラジオストク港間の直行RORO船が定期化され「月5便」運航。（平成24年10月）

日ロ間で初

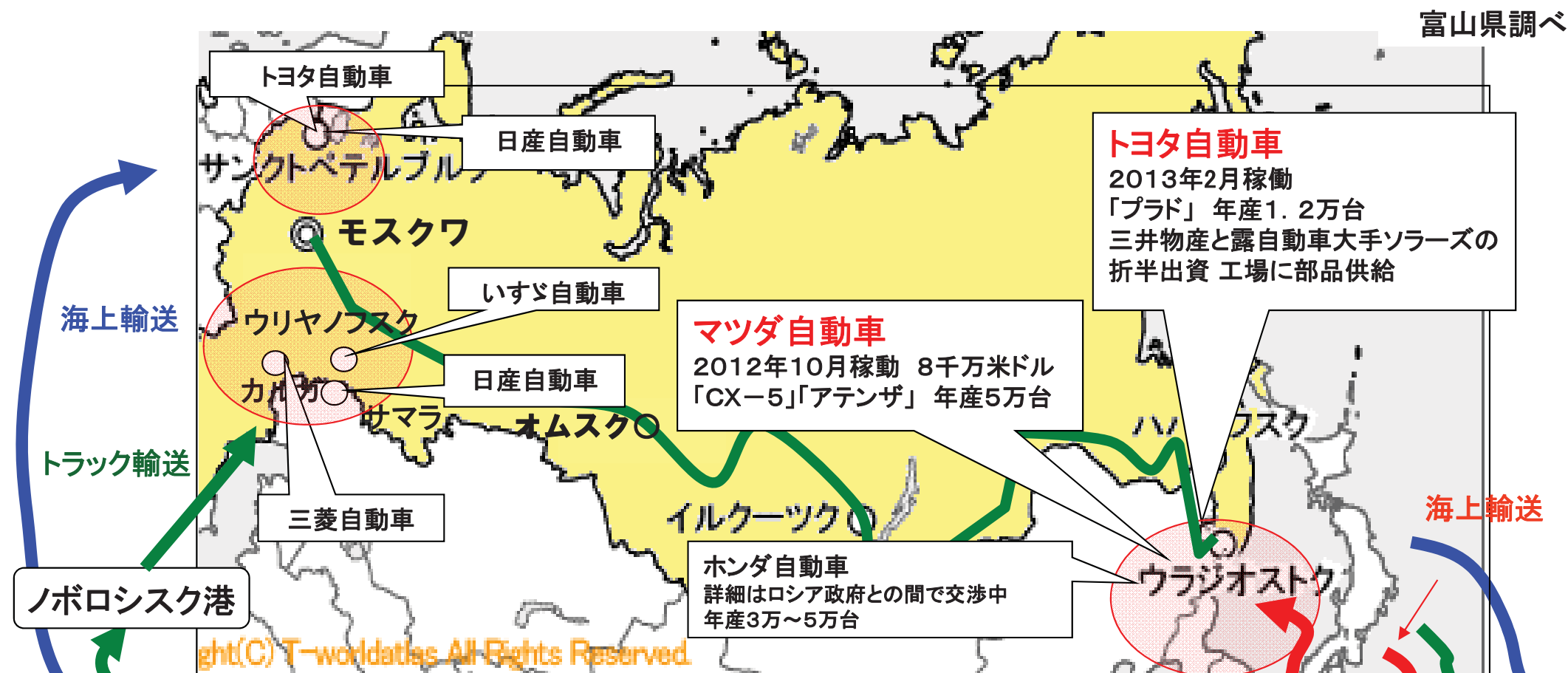
➡ 事前のスケジューリングが容易となり、大型機械などの輸出が便利に。



シベリア・ランド・ブリッジ(SLB)

◆ロシアの経済発展、日系自動車メーカー等の進出に伴い、シベリア鉄道を活用した物流(シベリアランドブリッジ)への期待が高まっている。

※ロシア鉄道が2012年から3年で総額2兆7500億円を投資



○ロシアWTO加盟

- ・2012年8月22日ロシアが正式にWTO加盟
- 全品目平均輸入関税率10.0%→7.8%
- 乗用車の輸入関税率30.0%→15%
- (9月1日から「自動車リサイクル税」導入)

○APEC開催

- ・2012年9月2日～9日ウラジオストクでAPEC2012開催

ロシア極東RORO船航路

月5便(全国初)

ロシア極東コンテナ船航路

月2便

今後ロシアとの貿易活動が拡大!

平成20年度 伏木富山港を活用したロシア向けトライアル輸送

- ◆富山県からの積極的提案を受け、09年2～3月に実施。
- ◆輸送品質の安定性、名古屋港～極東港と比較した場合の時間短縮効果(8.4日 → 2.4～4.0日)を確認。課題は、日本国内陸送費のコスト高、極東港での通関手続き遅延。
- ◆伏木富山港として優位性発揮可能な新規航路(例:日本海側のみ寄港航路)の開設が望まれる。



ロシア極東・中国東北地方向け輸出産品発掘トライアル事業（平成21年度）

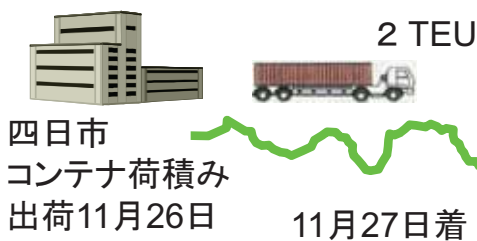
ロシア極東コンテナ航路臨時ラストポート化によるモデル輸送

- 国内陸送費など輸送コストの一部助成をインセンティブとし、モデル輸送への参加を新規荷主企業に働きかけ
- 結果、引き合い案件の中から、輸出のタイミングなど条件が折り合った県外3社(6TEU)の貨物を引き受け(新規貨物掘り起こしに一定の成果)
- 釜山経由ルートと比較した場合の大きな時間短縮効果が太平洋側の荷主企業にとっての魅力
- 今回の集荷・輸送実績を県内外の荷主企業や船社にアピールし、極東～日本海航路実現への伏線としていく

貨客船(ルーシー号)、RORO船、大連向けコンテナ船によるモデル輸送も随時実施



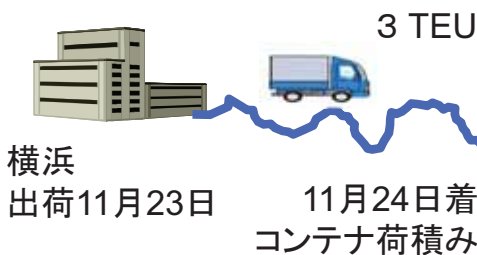
●タイヤ
(新品)



●缶コーヒ
他



●加工食品
(レトルト食品等)



定期コンテナ船



11月30日発

臨時ラスト
ポート化

VOSTOCHNY
VLADIVOSTOK

12月2日着

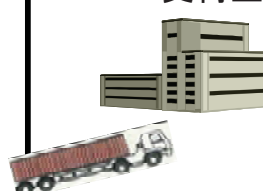


ウラジオストク港

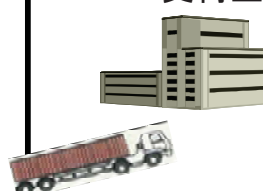
受荷主



受荷主



受荷主



- 自動車部品、オイル
埼玉、川崎
- りんご
高岡

2パレット
1ケース

伏木富山港



12/4 発
12/6 着

ウラジオ
ストク港



受荷主

- 新生児用
衣料品

4パレット

大阪、神戸

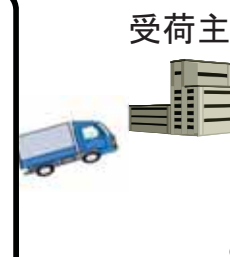


伏木富山港



11/30 発
12/2 着

ウラジオ
ストク港



受荷主

平成22年度 充実したロシア極東への物流ルートを活用した輸送実験

(1)モスクワまで通信機器及びタイヤ等を輸送
(従来はノボシビルスクまで中古車)

平成23年2月19日(土)

ロシア極東コンテナ航路

主なルート: 横浜→

伏木富山港→ウラジオストク

→モスクワ近郊

計 11TEU



Moscow



Ekaterinburg

Novosibirsk

シベリア鉄
道

Krasnoyarsk

Irkutsk

ウラジオストク港

伏木富山

概要

(1)ロシア極東航路とシベリア鉄道を活用し、モスクワまで輸送
(2)コンテナ船のラストポート化を受け、富山県産品(切り花、りんご)をウラジオストクへ輸送

検証結果

- ①他港利用と比較し、5.5～8.5日の輸送時間短縮を確認
- ②荷役品質について問題なく輸送

(4)ウラジオストク現地商談会

①日 時 11月16日(火) 14時30分～17時30分

②場 所 ヒュンダイホテル(ロシア・ウラジオストク市)

③参加企業数

・富山県企業 6社

・ロシア企業 約30社

(参加者数約50名)

④商談件数 35 件

(内容: 土産品、入浴剤、菓子
健康食品、ミネラルウォーター、
繊維製品、肥料)



(3)農産物(りんご)

平成23年2月5日(土)

ロシア極東コンテナ航路

県内～ウラジオストク市内

1TEU



(2)切り花

平成23年3月19日(土)

ロシア極東コンテナ航路

県内～ウラジオストク市内

1TEU



23年度 富山・岐阜～北東アジア新規物流ルート開拓事業



岐阜県と連携して、ロシア・中国バイヤーを招へいた商談会等を開催し、ロシアや中国向けの新たな輸出産品を掘り起こすとともに、ロシア極東港を活用したモンゴルや中国東北部との新たな物流ルートを開拓し、新規貨物の充実を図る。

(4)溶接機を輸送
滋賀県～伏木富山港～エカテリンブルグ(ロシア)
平成24年2月17日
ロシア極東コンテナ航路&シベリア鉄道
20フィート×1本
＜実績＞ 2/17 富山新港出港
19 ポストーチヌイ港到着
4/ 2 エカテリンブルグ着荷

(3)園芸用はさみを輸送
関(岐阜県)～伏木富山港～ウラジオストク(ロシア)
平成24年2月17日
ロシア極東コンテナ航路
20フィート×1本
＜実績＞ 2/17 富山新港出港
20 ウラジオストク港到着
3/27 ウラジオストク着荷

(1)日用雑貨(粉ミルク・インスタント
コーヒー・化粧品)を輸出
兵庫県～伏木富山港～琿春(中国)
平成24年2月17日
ロシア極東コンテナ航路&トラック
20フィート×1本
＜実績＞ 2/17 富山新港出港
20 ウラジオストク到着
3/ 2琿春着荷

概要

- (1)従来、大連港及び中国内陸鉄道經由による輸送を、ロシア極東港から陸路で中国東北部へ輸送
- (2)ロシア極東港を経由して、今回初めてシベリア鉄道を活用し、モンゴルへ輸送
- (3)岐阜県との共同事業の成果として、岐阜県産品(関刃物)を輸送。
- (4)ロシア向け貨物を、ラストポートである伏木富山港からロシア内陸部へ輸送

検証結果

- ①荷役品質については問題なく輸送、②通常ルートと比較し、5日程度のリードタイム短縮を確認



(2)軍手印刷機を輸送
射水市～伏木富山港～ウランバートル(モンゴル)
平成24年2月17日
ロシア極東コンテナ航路&シベリア鉄道
40フィート×1本
＜実績＞ 2/17 富山新港出港
19 ポストーチヌイ到着
3/28 ポストーチヌイ出荷
4/20 ウランバートル着荷(予定)

～24年度 ロシア極東港向けRORO船定期化運航実験～

- ・スケジュールの事前告知により、中古車以外の新規貨物を対象に荷主企業を県内外から広く募集し、新規貨物の集荷促進効果を検証。
- ・コンテナ貨物として馴染まない重機や建築資材などの非コンテナ貨物のリードタイム、コスト比較などを通じてRORO船が有する輸送メリットを明確化。
- ・定期コンテナ船との同一貨物(日用品雑貨)を同時輸送し、荷役品質、通関諸手続き等を分析し、コンテナ航路と同一のサービス提供を検証。



'12. 10. 4
ロシア・極東海運 クルダコフ取締役来県
RORO船定期運航を報告

極東地域へ
シベリア鉄道など
ウラジオストク港

・ 7 / 19 (木) ～ 8 / 15 (水) 実施
・ 月 5 便 (6 日間隔) 体制

概要

- (1) ロシア極東RORO船のスケジュールを事前告知
- (2) コンテナ船と比較するため、従来コンテナ船で輸送していた貨物を輸送

検証結果

- ① コンテナ船と比較し、1. 5 日の輸送時間短縮を確認
- ② デバンニングに伴うダメージリスクを回避されるなど荷役品質について問題なく輸送

	輸出	輸入
ウラジオストク	30時間	30時間

伏木富山港

平成24年10月から
定期RORO船航路開設

- 定間隔ダイヤの事前公表による荷主企業の利便性向上(出荷計画の立案等が容易)
- 安定的な運航形態となったことで、中古車等の輸出のみならず、他の産業用貨物への利用拡大が図られる。
- ウラジオストク港との直行便のため、リードタイムの面からも集荷圏拡大が期待

富山県

対ロシア向け貨物の
輸出拠点としての
地位向上

シベリア・ランド・ブリッジ構想推進事業(H25年度)

- 伏木富山港を基点としたロシア極東航路・シベリア鉄道を活用するロシア・ヨーロッパ向け貨物輸送の実証実験を実施し、新たな物流ルートを開拓。
- 新たな物流ルートの効用(リードタイム、運賃が安定)を検証し、集荷促進を図る。



<概要>

- ・県内のメーカーが参加し、ポーランドまで部材を輸出するなど新規の貨物を輸送

<成果>

- ・荷役品質について問題なく輸送
- ・ヨーロッパまでの鉄道輸送時間(待機時間を除く)はほぼ想定どおり(約33日間) スエズ運河経由と同等のリードタイムを確認

<課題>

- ・通関手続き、列車への積み替え手続きに想定外の日数(48日)を要した。

- スエズ運河経由の代替航路として、新たな荷主企業の利用検討が期待
- 運航主体であるFESCO、国営ロシア鉄道などに対して、輸送手続き、通関手続きなどに対する改善策を要望

ロシアへの物流拠点
「伏木富山港」の
地位向上

シーアンドレール事業費

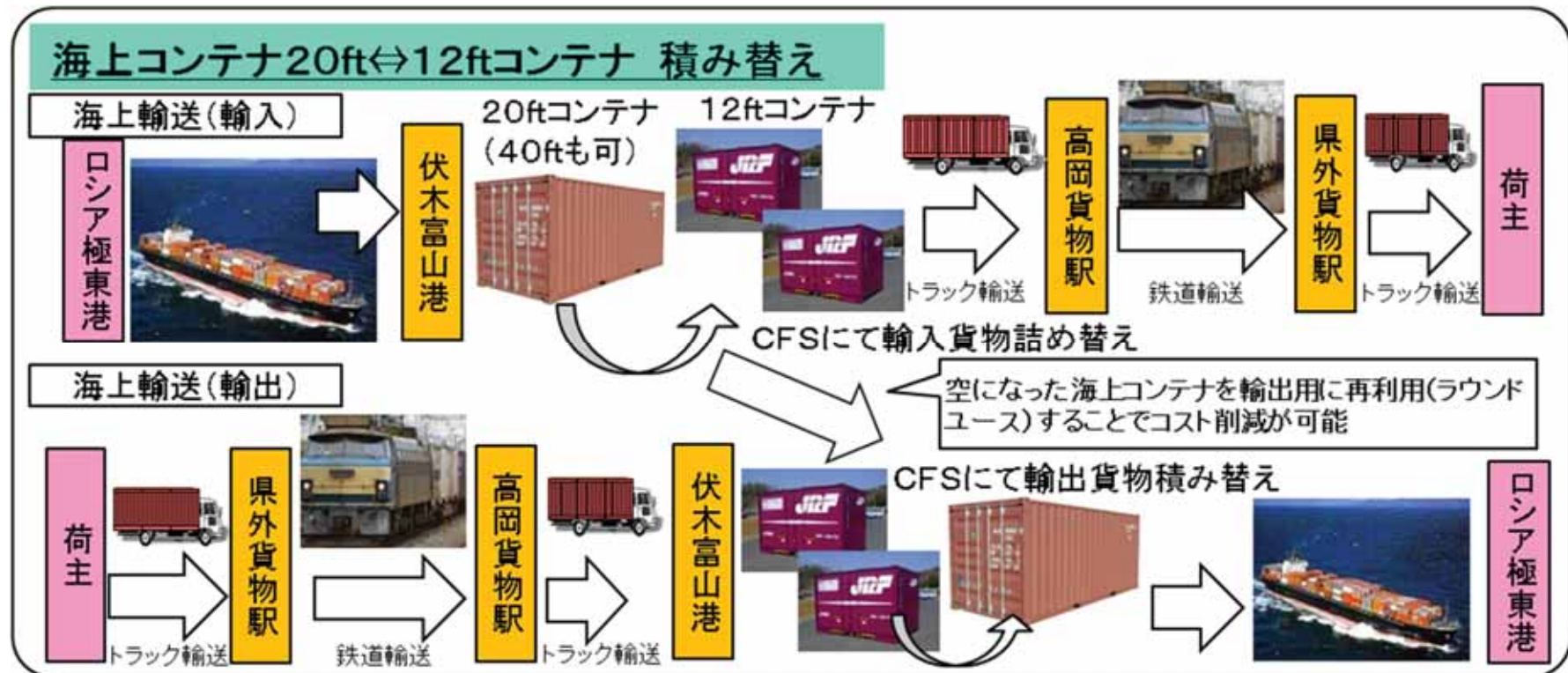
○ 伏木富山港の充実した国際航路を活用し、三大都市圏などの企業から鉄道輸送による伏木富山港利用へのシフトを促すトライアル輸送を実施

① コンテナ貨物

県外から12ftコンテナで高岡貨物駅へ輸送し、CFS内で海上コンテナに積み替え、伏木富山港から輸出
(輸入也可)

① RORO貨物

県外から12ftコンテナで高岡貨物駅へ輸送し、国際RORO船に積み替え、伏木富山港から輸出
(輸入也可)



自動車専用船の寄港

○ H25. 12. 30(月)

「ヘラクレスリーダー」寄港

小型バス 約250台を積載し、中東へ輸送



定期的な運航に向けて荷主企業と協議中



安定した貨物量の確保が重要

・合い積み可能な貨物の創貨・集荷を推進
北陸各地・関東内陸など

物流業務施設の立地助成制度

対象業種
補助要件

対象業種

製造業

道路貨物運送業等

小売業、卸売業

施設区分

物流業務施設

	助成額	上限	投資額	新規雇用
新規立地	$\text{投資額} \times 5\%$ (県1/2 市町村1/2)	1億円	5億円以上	10人以上
増設	$\text{投資額} \times 5\%$ (県1/2 市町村1/2)	1億円	15億円以上	15人以上

その他の要件

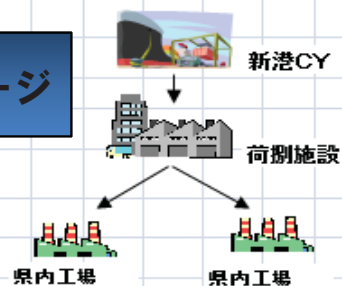
■立地要件
社会資本等(港湾、インターチェンジ、
鉄道貨物駅等)の周辺5kmの区域内

■施設要件
保管、配送に留まらず、在庫管理
や検品、梱包など物流機能の高度
化に資する施設

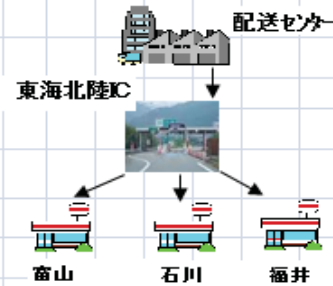
単なる倉庫でなく、
高い物流機能が前提

立地イメージ

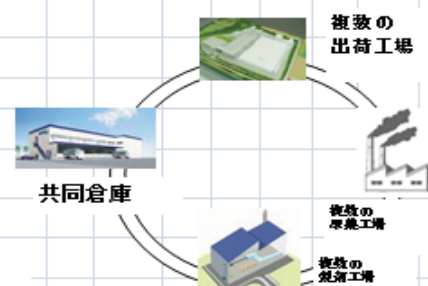
A製造業者が、他港(四日市港)を利用して原材料を輸入し、トラック輸送により県内工場に搬入していたが、港背後地に荷捌き施設を建設し、富山新港のコンテナ利用に切替えた。



B物流業者が、北陸への商圏拡大を狙って、富山、石川、福井を配送エリアとする物流センターをIC付近に集約配置し、各県店舗に商品を配送した。



C倉庫業者が、県内製薬メーカーの製品輸送(出荷物流)及び原材料調達(入荷物流)の共同配送のため、流通業務団地内に配送センターを建設し、物流コストの低減を図った。



企業立地助成制度

■企業立地助成金

- ・進出時だけでなく、増設にも助成
- ・県外からの転勤者も新規雇用にカウント

●1回あたりの助成限度額

最大40億円

●1工場敷地あたりの通算限度額

最大50億円

1 工場等を新規立地又は増設する場合の助成

助成額＝投資額×助成率

対象業種	助成対象	交付要件(投下固定資産額、新規雇用)	助成率	限度額
製造業	・土地 ・建物 ・設備 (設備のみの取得を除く)	【新規立地】 5億円以上かつ20人以上(10人以上)	10% (5%)	2億円 (1億円)
ソフトウェア業		【増 設】 15億円以上かつ30人以上(15人以上)		
デザイン業		【新規立地・増設】 50億円以上または60人以上		5億円 (2.5億円)
		【新規立地・増設】 100億円以上かつ100人以上		30億円 (15億円)

「先端産業」に該当した場合、上記に加えて、「投資額×10%」を上乗せ【限度額】10億円

交付要件、助成率、限度額の()内は、製造業以外

■富山県企業立地促進計画(第2期)

工場(製造業)、物流拠点、コールセンター、データセンターなど

主な支援内容

- 不動産取得税・固定資産税の免除
- 設備投資減税(特別償却の適用 償却率 機械15% 建物8%)
- 工場立地法の特例:工場立地法の規制のうち、緑地面積率・環境施設面積率を緩和