「現代版北前船構想」の取組について

平成30年3月15日

国土交通省北陸地方整備局

「現代版北前船構想」の方向性

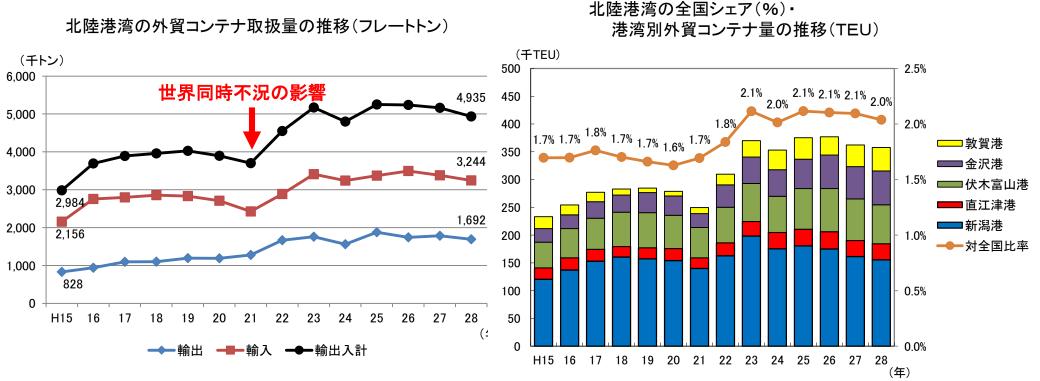
- ○「現代版北前船構想」は、江戸時代に繁栄した北前船をモチーフに、現代のニーズに即して、
 - ①将来的に成長センターとなり得る「東南アジアに向けたダイレクト航路形成」
 - ②北陸地域の地理的優位性を活かした「北東アジアに向けたダイレクト航路形成」
 - ③ダイレクト航路への集貨促進のための「日本海側内航航路形成」 を目指し、日本海側をステージとした海上輸送網を形成し、北陸地域の経済発展に寄与するもの。



「現代版北前船構想」のイメージ

北陸管内港湾の現状分析(外貿コンテナ貨物量)

- 〇 北陸地域の4県(新潟、富山、石川、福井県)の港湾において取り扱われる外貿コンテナ貨物量は、世界同時不況(平成20, 21年)の影響により減少したものの、この13年間で約1.65倍の取扱量となっている。
- 全国シェアにおいては増加傾向で推移している。



出典:「港湾統計(年報)」(平成15~28年)より北陸地方整備局作成

北陸管内港湾の現状分析(北陸管内の外貿定期航路)

○ 北陸地域で就航している外貿定期航路は韓国航路が大部分を占め、その他の航路は中国航路、極東ロシア航路が就航している。

				2018年1月1日			
港湾名	航路名	船社名	頻度	航 路			
		高麗海運	週1便(水)	新潟-酒田-釜山-金沢-(新潟)			
	韓国航路	日本郵船	週1便(月)	新潟-釜山-苫小牧-(新潟)			
	++111/0/140	興亜海運	週1便(火)	新潟-酒田-秋田-釜山-(新潟)			
		長錦商船	週1便(土)	新潟-釜山-釜山新-伏木富山-(新潟)			
		長錦商船 天敬海運	週1便(火)	新潟—秋田—苫小牧—酒田—釜山新—釜山—蔚山—光陽—上海—釜山—釜山新—(新潟)			
新潟港		南星海運	週1便(月)	新潟-苫小牧-仙台-八戸-酒田-釜山新-釜山-蔚山-光陽-上海-掌波-釜山-釜山新-清水-常陸那珂-小名浜-仙台-釧路-釜山-蔚山-光陽-掌 波-上海-釜山-釜山新-(新潟)			
471737.6		南星海運	週1便(金)	新潟-函館-苫小牧-釧路-八戸-仙台-常陸那珂-釜山新-釜山-蔚山-光陽-大連-青島-釜山-釜山新-(新潟)			
	韓国・中国航路	高麗海運	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	한당 () 노벨리 구부도 보니 오니 오니란 고래 구부한 노부 오니 보죠 (한당)			
		天敬海運	週1便(土)	新潟-伏木富山-直江津-蔚山-釜山-釜山新-光陽-天津新-大連-釜山-浦項-(新潟) 			
		興亜海運	'用*(压(士)	が33 App 全山 禁山 東朝 東南 上地 全山 (於32)			
		高麗海運	週1便(木)	新潟-秋田-釜山-蔚山-光陽-青島-大連-釜山-(新潟) 			
		汎州海運	週1便(火)	新潟一伏木富山一金沢一敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-(新潟)			
	中国航路	神原汽船	週1便(月)	新潟-伏木富山-小樽-舞鶴-大連-青島-上海-(新潟)			
	韓国航路	長錦商船	週1便(木)	直江津一金沢-敦賀-釜山-釜山新-境港-舞鶴-(直江津)			
直江津港	*** + = ****	高麗海運					
	韓国・中国航路	天敬海運	週1便(月)	直江津-蔚山-釜山-釜山新-光陽-天津新-大連-釜山-浦項-新潟-伏木富山-(直江津)			
	韓国航路	興亜海運 高麗海運 長錦商船 南星海運	週1便(木)	伏木富山-新潟-釜山-(伏木富山)			
伏木富山港	韓国・中国航路	高麗海運 天敬海運	週1便(日)	伏木富山一蔚山一釜山一光陽一天津新一大連一釜山一浦頂一新潟一直江津一(伏木富山)			
八八田山心		汎州海運	週1便(水)	伏木富山一金沢一敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山新-釜山-新潟-(伏木富山)			
	中国航路	神原汽船	週1便(火)	伏木富山一小樽一舞鶴一大連一青島一上海一新潟一(伏木富山)			
	4F#=1 =44.0b	FESCO	DoŒ(I)	(6.1-46.1)			
	極東ロシア航路 商船三井		月2便(土)	伏木富山一ポストチヌイーウラジオストクー仙台-横浜-清水-名古屋-神戸-伊予三島-(伏木富山)			
			週1便(月)	金沢-境-釜山-(金沢)			
		高麗海運	週1便(火)	金沢一新潟-酒田-釜山-(金沢)			
			週1便(金)	金沢一境一釜山一(金沢)			
金沢港	韓国航路	興亜海運 長錦商船	週1便(月)	金沢-舞鶴-敦賀-境-釜山-(金沢)			
		興亜海運 長錦商船	週1便(金)	金沢-敦賀-釜山-釜山新-境-舞鶴-直江津-(金沢)			
	韓国・中国航路	汎州海運	週1便(木)	金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-新潟-伏木富山-(金沢)			
	中国航路	神原汽船	週1便(火)	金沢-上海-境-(金沢)			
敦賀港	韓国航路	興亜海運 長錦商船	週2便 (水) (金)	敦質-境-釜山-釜山新-金沢-境-釜山-舞鶴-金沢-敦質-釜山-釜山新-舞鶴-(敦質)			
	韓国・中国航路	汎州海運	週1便(金)	敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-新潟-伏木富山-金沢-(敦賀)			

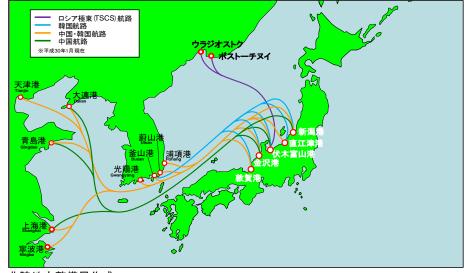
RORO船航路(国	RORO船航路(国際)					
港湾名	船社名	頻度	航 路			
伏木富山港	NAVIS SHIPPINNG	月5便	伏木富山-ウラジオストク-(伏木富山)			
金沢港	梯サンスターライン	週2便(火・金)	金沢-馬山-釜山新-敦賀-(金沢)			
敦賀港	樹サンスターライン	週2便(月・木)	敦賀-金沢-釜山-(敦賀)			

コンテナ航路(国内	3)		
港湾名	船 社 名	頻度	航 路
敦賀港	井本商運附	週1便(月)	敦賀-大竹-神戸-大竹-(敦賀)

RORU版(国内)							
港湾名	船社名	頻度	航 路				
敦賀港	近海郵船構	週6便(月~土)	敦賀一苫小牧一(敦賀)				

大正州ノエリー(国内/					
港湾名	船社名	頻度	航 路		
		週6往復	新潟-小樽		
新潟港		週6往復 ※うち敦賀からは 週1往復	(敦質) —新潟—秋田一苫小牧		
敦賀港	新日本海7±リー株)		教質一苫小牧		
1		週1往復(月)	敦賀-新潟-秋田-苫小牧		

管内の外貿定期コンテナ航路図

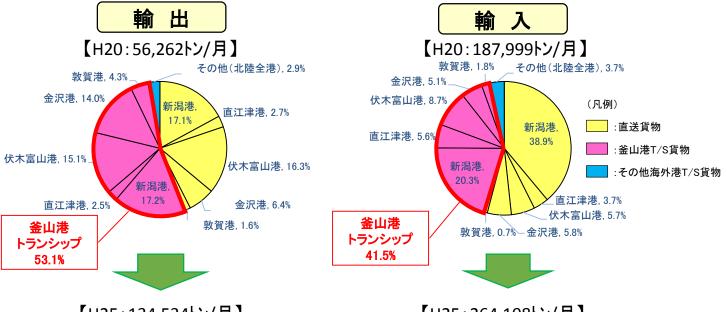


北陸地方整備局作成

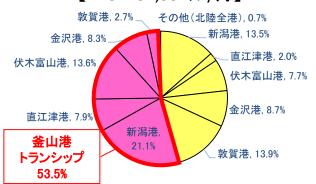
北陸管内港湾の現状分析 (北陸管内港湾のトランシップ割合とその方面)

- 〇平成20年度から平成25年度にかけて、北陸管内港発着コンテナ貨物のうち、特に輸入貨物について、 釜山港トランシップの割合が増加。
- 〇相手国別では、輸出入とも東アジアは直送率が6割を超えているが、東南アジアはほぼ全数が積み替えでの 輸送。

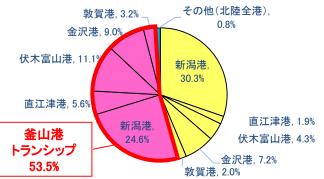
管内における各港外貿コンテナ貨物取扱量の割合(直送、トランシップ別)



【H25:134.534トン/月】



【H25:264.108トン/月】



北陸港湾の輸出入相手国別トランシップ率(H25)

				(単位:	:トン/月)
		輸出		輸入	
東アジア	直送	60,325	68.3%	118,724	61.8%
	積替	28,051	31.7%	73,312	38.2%
	計	88,376	100.0%	192,036	100.0%
東南アジア	直送	0	0.0%	73	0.2%
	積替	22,288	100.0%	39,873	99.8%
	計	22,288	100.0%	39,946	100.0%
その他アジア	直送	0	0.0%	0	0.0%
	積替	4,917	100.0%	2,882	100.0%
	計	4,917	100.0%	2,882	100.0%
北米州	直送	41	0.5%	101	0.8%
	積替	8,298	99.5%	12,327	99.2%
	計	8,339	100.0%	12,428	100.0%
南米州	直送	0	0.0%	0	0.0%
	積替	551	100.0%	1,231	100.0%
	計	551	100.0%	1,231	100.0%
欧州	直送	1,293	15.0%	1,770	11.7%
	積替	7,305	85.0%	13,303	88.3%
	計	8,598	100.0%	15,073	100.0%
太平洋州	直送	0	0.0%	0	0.0%
	積替	1,425	100.0%	512	100.0%
	計	1,425	100.0%	512	100.0%
アフリカ州	直送	0	0.0%	0	
	積替	40	100.0%	0	
	計	40	100.0%	0	
	直送	61,659	45.8%	120,668	45.7%
合 計	積替	72,875	54.2%	143,440	54.3%
	計	134,534	100.0%	264,108	

港別の外貿コンテナ貨物の 釜山港トランシップ率の推移(H20→H25)

			輸出	(%)	輸入	(%)
			H20	H25	H20	H25
新	澙	港	46.3	60.3	32.2	44.5
直江	I 津	港	47.4	78.4	60.5	74.9
伏木	富山	港	48.1	63.5	60.3	70.6
金	沢	港	68.5	48.8	46.8	54.9
敦	賀	港	73.3	16.1	70.9	61.2

(出典:全国輸出入コンテナ貨物流動調査)

今年度の取り組み

【背景】

- ○外貿航路の<u>我が国への直接寄港が少なくなる</u>と、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、<u>海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク</u>等も懸念される。
- 〇北陸管内の輸出入貨物の内、半数以上が釜山港トランシップ航路を利用して輸送。



【今年度の取り組み】

〇北陸管内港湾の現状分析 荷主が航路を選択する意思決定要因の把握、選択する航路毎の特徴の整理を行い、ダイレクト航路形成の可能性について把握。

北陸管内港湾の現状分析(荷主が航路を選択する意思決定要因)

〇荷主が航路選択で最も重要視しているのは、仕出地から最終仕向地までのトータルな輸送コストである。 〇輸送時間に関しては海上のリードタイムの短縮よりも輸送の利便性、安定性の確保を望んでいる傾向。

事業所	①北陸管内港発着の釜山港トランシップ航路 (現行の航路)	②北陸管内港発着のダイレクト航路 (荷主の希望航路)	③陸送+北陸管外主要港発着の国際航路 (現行の航路)
A社	・最寄港湾が利用できるため。輸送コストと輸送時間が削減できる。	・インド、中東は需要が増えていく可能性があり、輸出が拡大する可能性があるため。	・船足が短く、直行で行けて納期が短縮できるため。
B社	・最寄港が最も利便性の高い港湾であるため。	・東南アジアは農業国が多いので、今後需要が増えていく可能性があるため。 ・ベトナムは雑貨一般の多くの品目の生産体制(軽工業の基盤)があるため。	・欧米航路に関しては、シッパーの指定のため。
C社	・最寄港湾が利用できるため。輸送コストと輸送時間が削減できる。	・メキシコへの貨物(医薬、工業用を含め)は結構な量があるため。・ベトナム、マレーシア、シンガポールなどが今後増えていくと考えられる地域であるため。	・最寄港から出ていない航路があるため。 ・欧州航路に関しては、最寄港より主要港の方が一週 間早いため。
D社	・最寄港湾が利用できるため。輸送コストと輸送時間が削減できる。 ・釜山TSで、ベトナム、中国、韓国向けの便があるため。	・釜山TSに比べ、コスト、リードタイムが縮小される ため。	・LCLの取扱いがあるため。 ・インド、バングラデシュ向けのダイレクト便があるた め。
E社	・最寄港湾が利用できるため。輸送コストと輸送時間が削減できる。	・繊維機械市場に関して、インドの市場の拡大が著しいため。 ・輸出仕向地としては、今後もインド中心となるため。	・利便性が高い(航路、便数が多い。)ため。
F社	・最寄港湾が利用できるため。輸送コストと輸送時間が削減できる。	・釜山TS便は、12月~2月あたりは寄港予定の半分以上スケジュールが乱れることがあるので、これを解消したいため。	・サウジアラビア、台湾からの船が利用できるため。

北陸管内港湾の現状分析(選択する航路毎の特徴)

- ○釜山港トランシップ航路は現状の貨物量で定期的に寄港されているが、一方で輸送時間、荷傷みリスク等の 懸念がある。
- 〇一定の貨物量が期待できる場合、直行便があれば「輸送時間」、「荷傷みリスクの軽減」において優れている。

	項目	①北陸管内港発着の釜山港トランシップ航路	②北陸管内港発着のダイレクト航路
ᅌᄛᄽᇷᆦ	輸送時間	ダイレクト輸送よりは <u>時間がかかる。</u>	積替えが無いため <u>時間が短縮される</u> 。
定量的観点	安定性	少量でも定量的な貨物があれば、寄港される。	一寄港当たり一定の貨物量が求められる可能性があ る。
	遅延リスク	釜山での積替えで <u>積み残し等のリスクがある</u> 。	積替えが無いため、 <u>荷傷み積み残し等のリスクは少な</u> <u>い</u> 。
定性的観点	利便性	日本海側からの釜山TS運航頻度は多い。	釜山TSに比べて、頻度は望めない。
	荷傷リスク	釜山港での積替え時、バン・デバン時 <u>に荷傷</u> みのリスクがある。	積替えが無いため、 <u>荷傷みリスクは少ない</u> 。



○今後、経済成長の著しい東南アジア方面への輸出入貨物の動向を踏まえ、 ダイレクト航路形成が図られる可能性がある。

北陸管内港湾に関する最近の話題①

【新日本海フェリー(株)】

- 〇昨年3月と6月に「新潟ー小樽航路」に2隻新造船を導入。
- 〇新造船は、旧船と比較し航行時間の短縮がなり、新潟発便では、出発時刻を後ろ倒して、宅急便等の集荷拡大を、小樽発便では、出発時間を朝から夕方に変更し、宅急便等の雑貨のほか、当日収穫の農水産品等の出荷がそれぞれ可能となった。



■運航ダイヤ

「小樽発 →新潟]

旧:1030発 → 翌0600着(19h30m)

新:1700発 → 翌0900着(16h00m)差3h30m

[新潟発 →小樽]

旧;1030発 → 翌0430着 (18h00m)

新;1145発 → 翌0430着(16h45m)差1h15m

【近海郵船(株)】

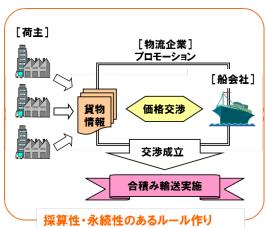
- ○近海郵船(株)は、敦賀港ー博多港(福岡県) 間を結ぶ新規定期航路開設に向けた検討を 開始。
- 〇事業化の可能性を見極めたうえで、来春1隻・ 週3便体制で運航開始し、早期に2隻・デイ リー化を目指す。
- 〇深刻化するトラックドライバー不足に対しモー ダルシフトを促進。



北陸管内港湾に関する最近の話題②

【金沢港 合い積み輸送】

- 〇県内企業の出荷予定を方面・時期・種類別に 集計
- 〇方面·時期等が一致する貨物を集め共同で船 をチャーター
- 〇地元港の利用による荷主の陸上物流コスト縮減、CO2排出量の削減、金沢港の利用拡大 (定期航路化につながる可能性)を期待。







建設機械とボトリング機械を合い積み

【(株)ウーケ(富山県入善町)】

- ○富山県産米のパックご飯の製造企業。
- 〇本社工場を増設し、海外販路の拡大を図ると発表。 表。投資額33億円、就業者は20名の予定。
- 〇中国や香港、シンガポールを主要なターゲットとし、年間輸出量を現在の4倍にあたる100万食規模へ増やす方針。



写真:(株)ウーケHPより

「現代版北前船構想」今後の取り組み

まとめ

- 〇荷主への企業ヒアリングを含め経済成長の著しい東南アジア方面への期待の高まり。
- ○輸出入貨物の内、半数以上が釜山港トランシップ航路を利用して輸送。
- ○荷主の航路選択に係る意思決定要因はコストを最も重要視している。その次に利便性、安定性の確保。
- 〇北陸管内港湾発着の東南アジア方面へのダイレクト航路は、採算のとれるだけの貨物量が集まらないことから、価格交渉の余地もなく、これまで就航していない。
- 〇また、北陸管内においては、内航航路における新造船投入や新規航路開設検討の他、貨物増大に繋がる各種取組が各港において活発化している。
- ■平成30年度はこれまでの取り組みをふまえ、昨今の港湾・海運を取り巻く情勢を考慮して以下の取り組みを実施。

取り組み内容

○将来的に成長センターとなり得る東南アジア方面や北陸地域の地理的優位性を活かした北東アジア方面への輸出入動向や、ダイレクト航路への集荷促進のための日本海側での内航航路形成のための貨物動向や需要の把握を行うとともに、関係者と連携しつつ、ダイレクト航路形成の可能性を模索する。

日本海側をステージとした効率的な海上輸送網を形成し、北陸地域企業の生産性向上と国際競争力の強化、さらには北陸地域の経済発展に寄与。