

# 「現代版北前船構想」の取組について

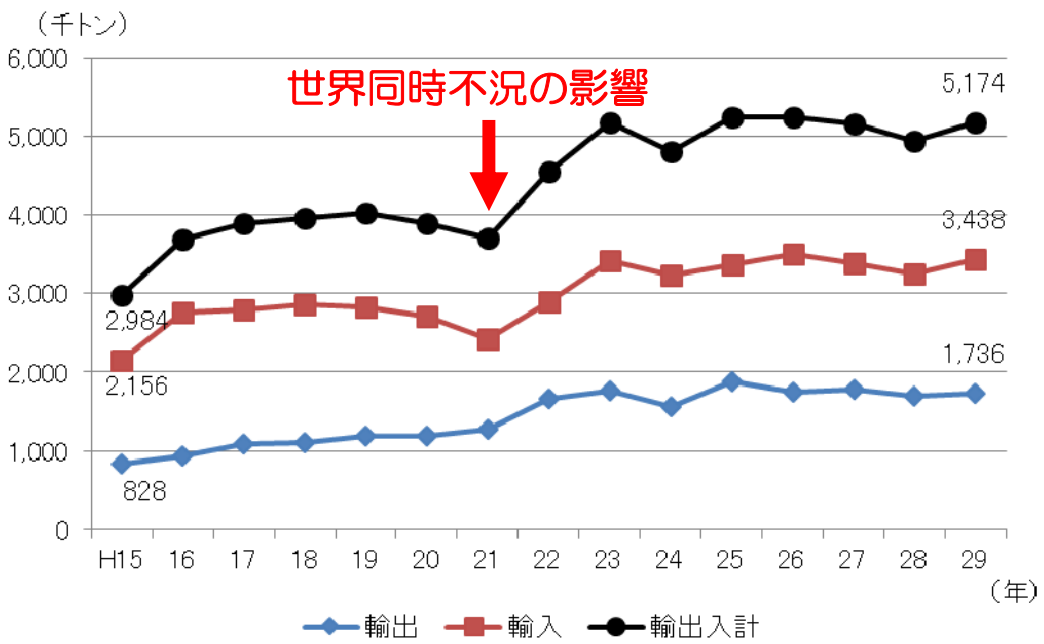
平成31年2月15日

国土交通省 北陸地方整備局

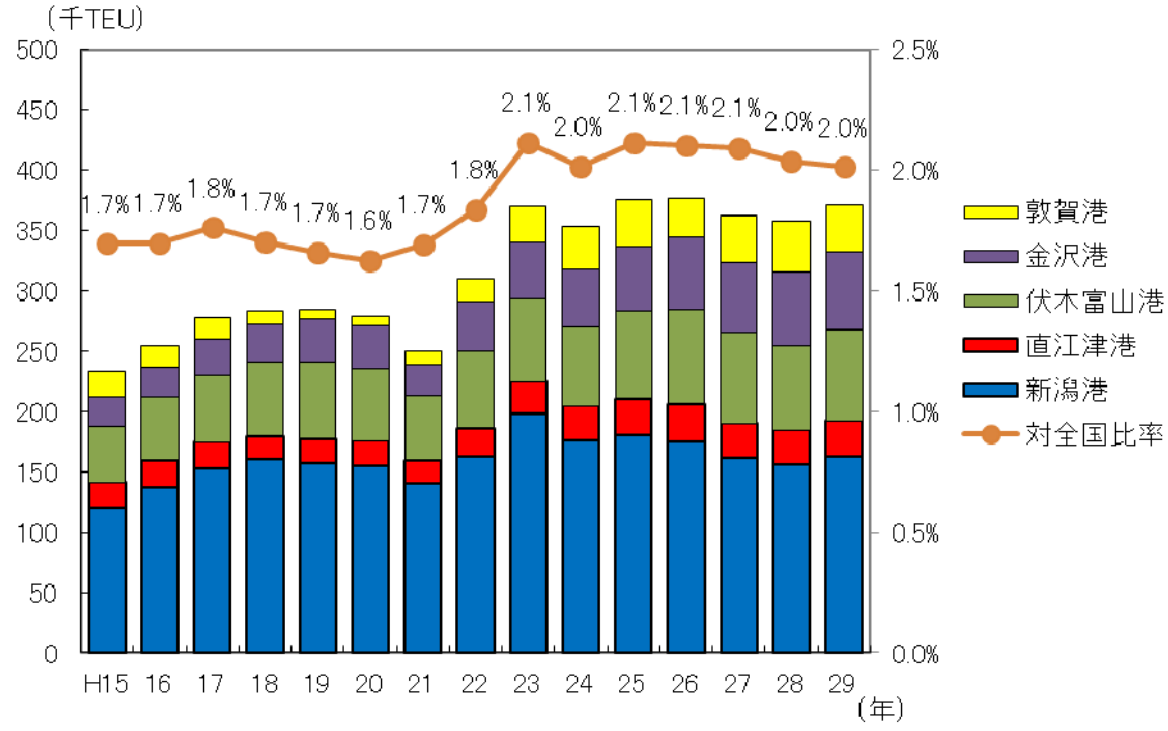
# 北陸管内港湾の現状分析（外貿コンテナ貨物量）

○ 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14年間で約1.73倍の取扱量となっており、増加傾向である。

北陸港湾の外貿コンテナ取扱量の推移（フレートトン）



北陸港湾の全国シェア（％） ・ 港湾別外貿コンテナ量の推移（TEU）



出典：「港湾統計（年報）」（平成15～29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。

2019年1月1日

港湾名	航路名	船社名	頻度	航路
新潟港	韓国航路	高麗海運	週1便(水)	新潟-酒田-釜山-金沢-(新潟)
		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)
		Xプレス・フィードス	週1便(日)	新潟-伏木富山-金沢-釜山新-(新潟)
	韓国・中国航路	南星海運	週1便(金)	新潟-苫小牧-鎮江-仙台-小名浜-清水-釜山-蔚山-光陽-大連-青島-釜山-(新潟)
		高麗海運	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-浦項-釜山-(新潟)
		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-浦項-釜山-(新潟)
		興亜海運	週1便(木)	新潟-秋田-釜山-蔚山-光陽-青島-大連-釜山-(新潟)
		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-伏木富山-金沢-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)	
直江津港	韓国航路	長錦商船	週1便(火)	直江津-秋田-苫小牧-釜山-釜山新港-(直江津)
	韓国・中国航路	高麗海運 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-浦項-釜山-新潟-伏木富山-(直江津)
伏木富山港	韓国航路	興亜海運 高麗海運 長錦商船 南星海運	週1便(木・金)	伏木富山-新潟-釜山-釜山新-(伏木富山)
		Xプレス・フィードス	週1便(月)	伏木富山-金沢-釜山新-新潟-(伏木富山)
	韓国・中国航路	高麗海運 天敬海運	週1便(日)	伏木富山-直江津-蔚山-釜山-釜山新-光陽-天津新-大連-浦項-釜山-新潟-(伏木富山)
		汎州海運	週1便(水)	伏木富山-金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-釜山-新潟-(伏木富山)
		神原汽船	週1便(火)	伏木富山-小樽-舞鶴-大連-青島-上海-新潟-(伏木富山)
	中国航路	FESCO	月2便(木)	伏木富山-ポストチヌイ-ウラジオストク-仙台-横浜-清水-名古屋-神戸-釜山-(伏木富山)
金沢港	韓国航路	高麗海運	週3便(月・火・金)	金沢-境港-釜山新港-釜山-金沢-境港-釜山-金沢-新潟-酒田-釜山-(金沢)
		興亜海運 長錦商船	週1便(月)	金沢-舞鶴-敦賀-境港-釜山-(金沢)
		興亜海運 長錦商船	週1便(金)	金沢-敦賀-釜山-釜山新港-境港-舞鶴-(金沢)
		Xプレス・フィードス	週1便(火)	金沢-釜山新-新潟-伏木富山-(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-境港-(金沢)	
敦賀港	韓国航路	興亜海運 長錦商船	週1便(水)	敦賀-境港-釜山-金沢-舞鶴-(敦賀)
	韓国航路	興亜海運 長錦商船	週1便(土)	敦賀-釜山-釜山新-境港-舞鶴-金沢-(敦賀)
	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-釜山新-新潟-伏木富山-金沢-(敦賀)

## RORO船航路(国際)

港湾名	船社名	頻度	航路
伏木富山港	INDERTON	月5便	伏木富山-ウラジオストク-(伏木富山)
伏木富山港	NAVIS SHIPPING	月5便	伏木富山-ウラジオストク-(伏木富山)
金沢港	韓サンスターライン	週2便(火・金)	金沢-馬山-釜山新-敦賀-金沢-馬山-釜山新-敦賀-(金沢)
敦賀港	韓サンスターライン	週2便(月・木)	敦賀-金沢-馬山-釜山新-敦賀-金沢-馬山-釜山新-(敦賀)

## コンテナ航路(国内)

港湾名	船社名	頻度	航路
敦賀港	井本商運株	週1便(月)	敦賀-大竹-神戸

## RORO船(国内)

港湾名	船社名	頻度	航路
敦賀港	近海郵船株	週6便(月~土)	敦賀-苫小牧-(敦賀)

## 長距離フェリー(国内)

港湾名	船社名	頻度	航路
新潟港	新日本海フェリー株	週6往復	新潟-小樽
		週6往復 ※うち敦賀からは週1往復	(敦賀)-新潟-秋田-苫小牧
敦賀港	新日本海フェリー株	週7往復	敦賀-苫小牧
		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

# 「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

## 【背景】

北陸管内港湾の外貿コンテナ貨物の大半は、目的地までの間に釜山港などで積み替え（トランシップ）せざるをえず、荷傷みや接続ミスなどの積み替えリスクを抱えている。

全国的なトラックドライバー不足やモーダルシフトが進み、一方で北陸発着貨物の対北海道・九州貨物は慢性的にインバランスの傾向があり、長距離輸送における地理的優位性を活かした北陸管内港湾に更なる改善の余地がある。

北陸地域では、農林水産品輸出の取り組みが進展しているが、海上輸送に係る品質確保や集荷なども併せて対応する必要がある。



## 【今年度の取組】

### ○ 北陸管内港湾における港湾物流にかかる現況把握及び動向分析

北陸管内・アジア諸国の社会経済動向や国内関連産業の動向などのシーズと、荷主等へのアンケート調査による北陸管内港湾の利用に関するニーズを把握する。

### ○ 今後の北陸管内港湾が果たすべき役割や中長期の物流方策の検討

今後の北陸管内港湾が果たすべき役割や中長期の物流方策について検討する。

※平成30年7月に国土交通省がとりまとめた港湾の中長期政策である「PORT2030」も踏まえ、検討する。

# 今年度の取り組み

## 港湾物流に係る現況把握及び動向分析

- 今後更なる物流の拡大が期待できる貿易相手国や国内関連産業を把握
- 現在の物流状況を把握し、北陸管内港湾の利用拡大に向けたニーズを把握

### ① 国内関連産業の動向分析

- 産業別の国内や北陸管内の生産状況や生産活動の見通しを把握し、今後更なる物流拡大が期待できる国内産業を把握

### ② 荷主企業へのアンケート調査の実施

- 北陸管内港湾の主要品目を扱う全国約9,300社の荷主企業に対して、物流状況に関する調査を実施

### ③ ヒアリング調査の実施

- 上記アンケートを踏まえ、北陸管内港湾の利用可能性のある主要企業等に対して、北陸管内港湾の利用拡大に向けたニーズを把握
- 将来の北陸管内港湾において必要となる港湾施設・機能等に関する課題の整理

## 今後の北陸管内港湾が果たすべき役割や中長期の物流方策の検討

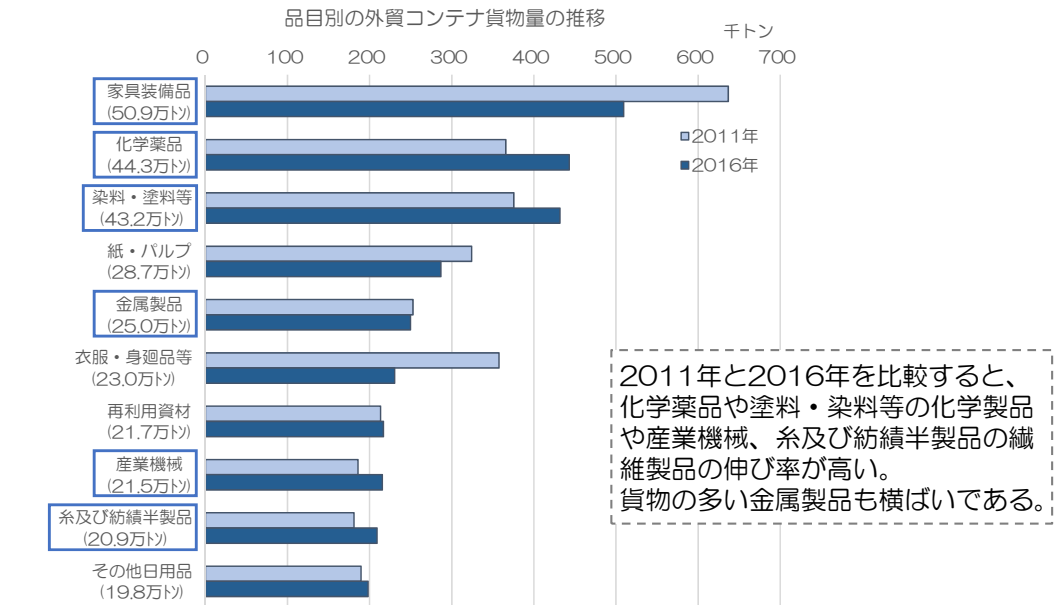
- 北陸管内港湾からの新たな国際海上輸送ネットワークの検討
- 日本海側内航コンテナ航路の検討
- 内航フェリー・ROROといった内航航路を活用した効率的な輸送体系の検討
- 小口輸送・農林水産品等の輸出促進方策の検討

# ①-1 国内関連産業の動向分析（製造業）

○ 北陸管内港湾において取扱量が増加している品目の関連産業と北陸4県を代表する産業は一致しており、北陸管内の代表産業が成長産業である。今後もグローバルな産業成長を期待できる見通し。

◆ 外資コンテナ取扱貨物量は、化学薬品、塗料・染料等、金属製品、産業機械や糸及び紡績半製品が多い。

■ 北陸港湾における品目別の外資コンテナ取扱貨物量の推移  
(上位10品目、凡例内の数値は2016年実績)



◆ 北陸4県の代表産業は、繊維、生産用機械、金属製品等

■ 産業中分類別の全国に占める北陸4県の生産額シェア(2016年実績)

No	業種	全国シェア (%)	製品出荷額 (億円)
1	繊維	15.3%	5,827
2	電子部品	9.2%	13,324
3	生産用機械	8.4%	15,280
4	金属製品	7.8%	11,232
5	家具装飾品	7.6%	1,497



※化学薬品や化学薬品や塗料・染料等の化学工業は北陸4県で最も製品出荷額が高い産業(2016年17,361億円)。

出典：「平成28年港湾統計(年報)」、経済産業省「平成29年工業統計調査」

◆ 今後も関連製品のグローバル需要は拡大する見通し

業種	代表産業の最近のトピック
<b>繊維</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 北陸は日本を代表する合繊テキスタイル(生地)の産地</li> <li>◆ 日本のテキスタイルに占める合繊シェアは約8割、日本のテキスタイルの約7割は北陸で生産</li> <li>◆ 繊維の主用途である衣類の世界市場見通しは、2015年の約146兆円から2025年は約300兆円へと10年間で倍増へ</li> <li>◆ 東レの日覺社長は「高い技術力を持つ北陸産地と連携し、高付加価値化の促進とグローバル展開を図る」とし、北陸への参画を強める意向を表明(日本経済新聞2018.3.2)</li> </ul>
<b>生産用機械(建設機械・工作機械等)</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ みずほ総研によると、我が国の工作機械メーカーの受注見通しは、外需の自動車や半導体関連産業の発展に伴い、2016年の1.2兆円から2023年には1.8兆円まで1.5倍に拡大</li> <li>◆ 三菱UFJ銀行によると、我が国の産業機械メーカーの受注見通しは、外需の資源関連投資の堅調に伴い、2020年まで前年度比+0.6~1.5%増で推移</li> <li>◆ 建設機械の世界市場第2位のコマツは、2019年通期予想を上方修正し、11年ぶりに過去最高益を更新する見通し。インドネシアなどのアジアを中心に販売が伸びる予想(日本経済新聞2018.10.29)</li> </ul>
<b>金属製品</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ みずほ総研では、アルミ形成素材のグローバル需要は2023年まで年率4.2%の増加と予想。2017年5,985万トンから2023年は7,671万トンまで拡大</li> <li>◆ YKKグループでは、第5次中期経営計画において、AP事業の2020年度までの見通しとして、米国やインドネシア市場の堅調な推移と台湾市場の回復を見込んでいる。</li> </ul>
<b>化学</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ みずほ総研によると、医薬品のグローバル需要は2017年115百億ドルから2023年は160百億ドルまで1.4倍に拡大</li> <li>◆ 同資料では、2023年まで中国の年平均成長率を+8.2%、ASEANを+6.9%と予想</li> </ul>

※表中の円グラフは、北陸4県の製品出荷額(2016年実績)の割合を占めたもの

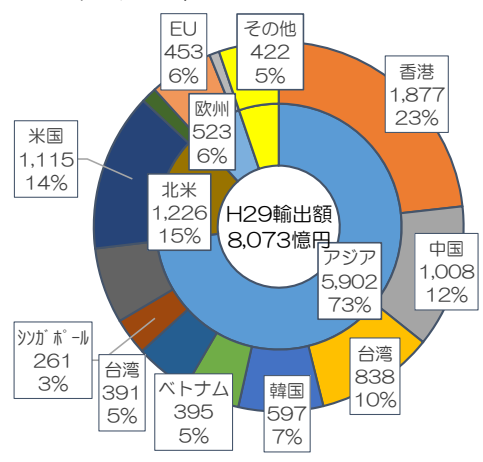
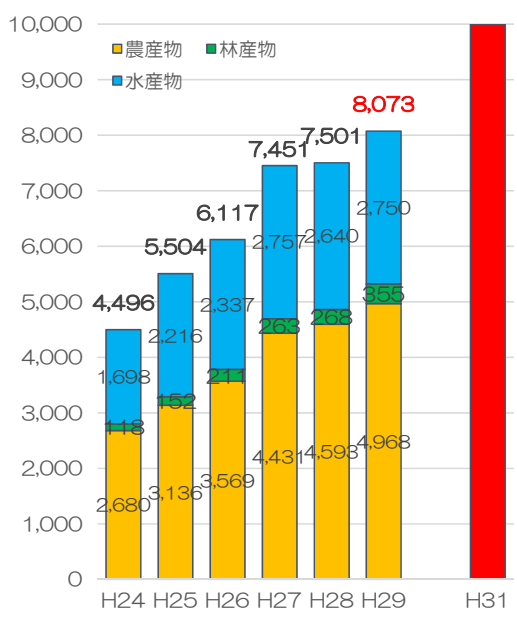
# ①ー2 国内関連産業の動向分析（農林水産品）

- 我が国では「平成31年の農林水産物・食品の輸出額1兆円の実現」を目標に掲げて様々な取り組みを実施し、輸出額は年々増加しており、平成29年輸出実績は8,073億円。
- 日本産米輸出量のシェア1位を誇る新潟県産米の中国への輸出再開や、海外での和食人気に伴う日本酒を中心とした酒類の大幅な輸出増加など、農林水産品を取り巻く環境は大きく変化してきている。

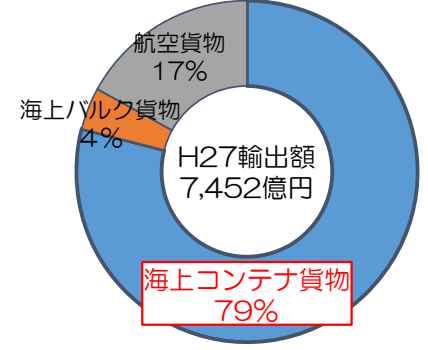
- ◆ 我が国の農林水産物の輸出額は年々増加傾向にある
- ◆ 輸出先はアジア圏が約7割
- ◆ 輸送手段はコンテナによる海上輸送が約8割

■ 我が国の農林水産物の輸出実績と政府目標 ■ 農林水産物・食品の輸出国・地域 (平成29年)

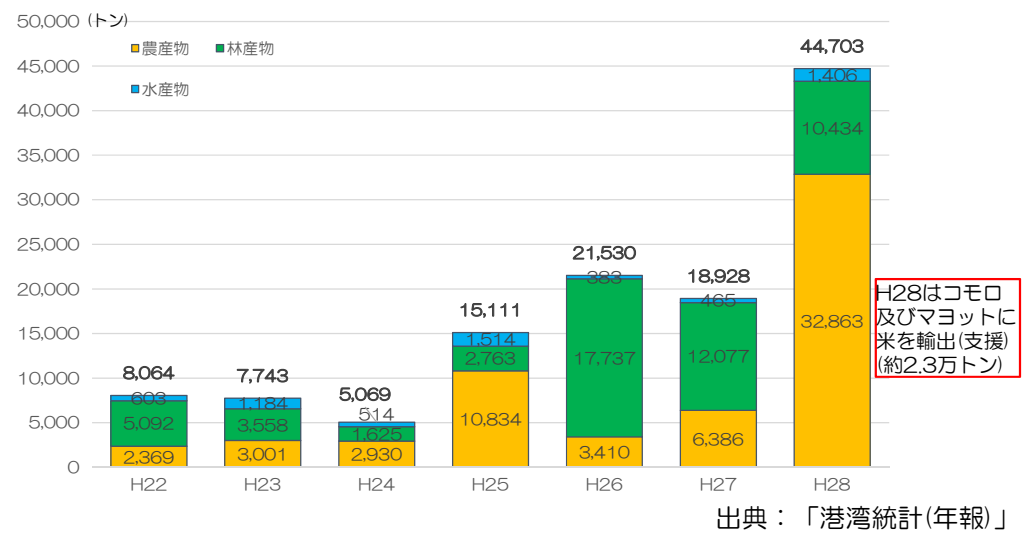
政府目標：平成31年に1兆円



■ 農林水産物・食品の輸出手段別割合 (平成27年)



■ 北陸港湾における農林水産物の輸出実績



H28はコモロ及びマヨットに米を輸出(支援) (約2.3万トン)

出典：「港湾統計(年報)」

## ◆ 米の生産量日本一を誇る新潟県において、中国による輸入規制から県産米が解除され、出荷が再開

新潟県は今年1月8日、8年ぶりに中国へのコメ輸出を再開。まずは新潟産コシヒカリ1トンを上海の小売店で販売。増加している富裕層に売り込む。

新潟県の花角知事は「最近は嗜好が多様化しているのでニーズはある」と強調。JA全農の神出理事長は「北京にも広げたい」と展望を語った。

新潟県は日本のコメ輸出の3分の1を占める。世界最大のコメ消費国である中国への輸出解禁は需要開拓につながる。中国大使館の宗公使は「中国はこれからも高い品質を求める消費者のニーズに合う農産物の輸入を拡大する」と語った。



横浜港での出荷式の様子

(日本経済新聞2019.1.8)

出典：農林水産省「農林水産物・食品の輸出について」  
財務省「貿易統計」



## ② アンケート調査結果

- 北陸管内港湾の利用が見込まれる地域（北陸だけではなく、北海道、関東、中京、関西（近畿北部）、九州を対象）の荷主について、外貿・内貿に関するアンケートを実施。
- 北陸管内港湾における外貿及び内貿について更なる利用拡大の意向を確認。

### 外貿

#### ■ アンケートの主な内容

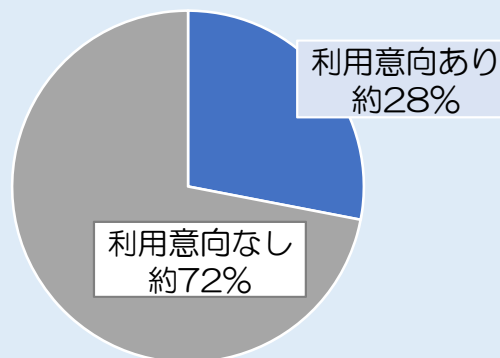
- ・北陸管内港湾の利用が期待できるアジア方面※に対する輸出入貨物量

※ロシア、韓国、中国、香港、台湾、シンガポール、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア、インドネシア、バングラデシュ、インド

- ・北陸管内港湾を利用しない場合における理由
- ・北陸管内港湾とアジア方面に対するダイレクト航路が就航した場合の利用意向

#### ■ アンケート結果

- ・北陸管内の港湾にアジア方面のダイレクトコンテナ航路が就航された場合の利用意向について



#### ■ 今後北陸管内港湾の利用が期待できるアジア方面



### 内貿

#### ■ アンケートの主な内容

- ・北陸管内港湾の利用が期待できる地域間※に対する移出入貨物量

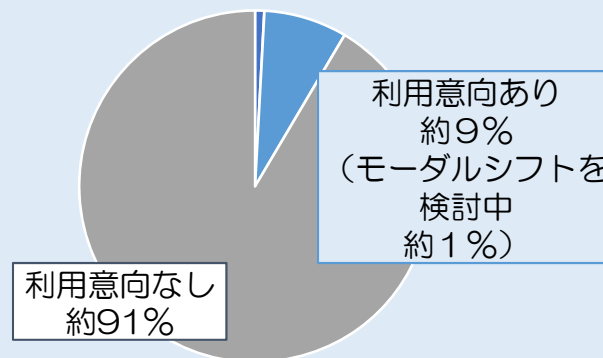
※以下の二つの地域間の貨物を想定。

- ①九州～北陸・近畿北部・中京・関東、
- ②北海道～北陸・近畿北部・中京・関東

- ・北陸管内港湾を利用しない場合における理由
- ・北陸管内の港湾を利用したモーダルシフトの検討状況や利用意向

#### ■ アンケート結果

- ・北陸管内の港湾を利用したモーダルシフトの検討状況や北陸管内港湾の利用意向について



#### ■ アンケートを実施した企業の立地エリア



# ③-1 企業ヒアリング結果（外貿貨物）

- 北陸港湾の利用拡大に向けた課題の把握に関する企業ヒアリングを実施。
- 高付加価値の日本産品であるため、製品により貨物輸送に求められる条件や機能は様々。
- 荷主側からはアジア貨物について、北陸港湾の利用促進の意向がみられた。新たな外貿ダイレクト航路の就航に向けては更に多くの貨物量確保が求められている。

## 荷主・運送事業者の北陸港湾の利用意向

## 新たな航路開設に対する船社の意見

業種	北陸港湾の利用意向・今後の見通し	貨物輸送に求められる条件・機能
A社 (金属製品)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伏木富山港～インドネシア・インド方面のダイレクト便がないため管外港を利用</li> <li>・インドネシア向けは拡大の見通し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイムを重視</li> <li>・T/S便の積み替えによる荷傷みや荷崩れによる品質低下が懸念</li> <li>・港湾背後の倉庫でバンニングが必要</li> </ul>
B社 (建設機械)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀港～青島港(中国)のダイレクト便があれば利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイムと輸送コストのバランスを重視</li> </ul>
C社 (アルミ製品)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太倉港(中国)とのダイレクト便があれば300～400TEUをシフト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイムを重視</li> </ul>
D社 (建設機械)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢港の利用を現状の5割から8割まで拡大したいが、他社との輸出混載が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイムを重視</li> </ul>
E社 (自動車部品)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後に倉庫があれば不可能ではない(韓国向けで過去に机上検討したが、便数が少ないため断念)</li> <li>・今後も輸出拡大の見通し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トランシップ便は極力利用しない(積み忘れがある)</li> <li>・港湾背後の倉庫でバンニングが必要</li> </ul>
F社 (アルミ製品)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伏木富山港～台北港(台湾)の航路があれば利用(トランシップ可)</li> <li>・大連(中国)からの輸入増の見通し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイレクト便を優先利用(日程が確実でリードタイムが短いため)</li> </ul>
G社 (繊維)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢港を積極的に利用したい(トランシップ可)。輸送実験を検討中。(管外港利用の全量シフト見込み)</li> <li>・今後、海外製造の原料を輸入する可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性を重視</li> <li>・港湾背後の倉庫でバンニングと在庫調整(1,000トン程度)が必要</li> </ul>
F社 (家電製品)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中国生産から日本生産へのシフトによる中国向け輸出拡大中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流コストを重視</li> <li>・リードタイムと安定性の向上が必要</li> <li>・新潟の低コスト物流サービスを活用</li> </ul>

### ◆ アジアの国際物流の重心は、中国から東南アジアへ南下

- ・近年のアジア貨物増加の大きな要因は、東南アジア(インドネシア、ベトナム等)貨物の拡大。
- ・中国が生産国から消費国に変わり、生産拠点の重心は中国から東南アジアへ南下、モノの流れが変わってくる。

### ◆ 外貿ダイレクト航路の開設には、同一方面の貨物の集貨対策が必要

- ・同一方面の外貿貨物を特定の港湾へ集約するなど貨物量の確保に関する対策が必要。
- ・ウィークリーサービスの場合、積みで100TEU/回、卸しで100TEU/回程度必要(年間1万TEU)。
- ・2020年の東京オリ・パラの需要増や、京浜港の混雑から他港利用する荷主もいる。

# ③-2 企業ヒアリング結果（内貿貨物）

- 国内物流については、各社からトラックやドライバー不足の懸念や環境対策の観点などからモーダルシフトを促進させる意向が聞かれた。
- 昨今の多数の大規模災害等を背景に、モーダルシフト先として海上輸送を想定している企業が多い。
- 北陸港湾としては、北海道や九州北部との内貿貨物について利用ニーズがある。

## 国内物流に対する意見のまとめ（船社・物流業者・荷主企業等）

トラックドライバー不足や環境対策を背景に、各社、モーダルシフトを促進させる動き

昨今の大規模災害等による鉄道輸送の定時安定性に対する不安感から、「海上輸送」への転換を検討する企業が多い

- ◆ 今年4月から始まる敦賀～博多航路は、各社とも好印象。荷主各社の新たな輸送モードの選択肢となっている。  
（主な意見）
  - ・ 九州向け貨物は全量転換する予定〈建機〉
  - ・ 十分に転換の可能性はある〈アルミ、食料品〉
  - ・ 若干のコスト増でも転換する可能性はある〈繊維〉

【サービス概要】  
航路：敦賀港～博多港(635km)  
運営開始：2019年4月より週3便  
同年夏より週6便体制  
使用船舶：RORO船1隻  
（※同年夏より2隻体制）  
総トン数：9,800トン級  
トレーラー積載台数：約120台



北陸港湾の地理的優位性から、北海道や九州北部との内貿貨物の利用ニーズがある

- ◆ 北陸地域に加え三大都市圏のいずれにも近いこと、それら地域と北海道や九州北部との内貿貨物の利用ニーズがある。  
（主な意見）
  - ・ 金沢港に航路があれば積極的に利用。500km以上の輸送距離の場合は、海上輸送への転換を積極的に進める〈建機〉
  - ・ 金沢港を利用したい〈繊維〉
  - ・ 伏木富山～九州・北海道航路があれば積極的に利用。工場間の部品融通に利用〈アルミ製品〉
  - ・ 農作物の収穫時期は北海道からの貨物が多く、新潟～北海道航路に当社貨物が積めなかった〈食料品〉
- ◆ 阪神港や京浜港の混雑から、地方港への転換ニーズがある。

- （主な意見）
  - ・ 労働力不足等の影響を受けて、関東のドレージがとりづらいため、新潟港を利用〈物流〉
  - ・ 瀬戸内航路の航行と阪神港のヤード混雑がある。名古屋向けを阪神港から敦賀港への転換を検討〈船社〉

出典：近海郵船株式会社HP

# ③-3 企業ヒアリングの結果（主な農林水産品）

○ 農林水産品は、品目に応じて港湾や輸送に求められる性能が大きく異なる特徴がある。農水産品などの高付加価値品に対する品質保持や混載サービスの充実による小口貨物の集約への対応などが必要。

## 米・日本酒



### ◆ 北陸産地の農水産品の集約が必要

- コンテナ1本仕立てる貨物量の確保が困難
- 商社を介して他社製品との混載による輸出が多い(貨物量の多い京浜港の利用)
- 北陸産の米や日本酒のほか、混載可能な農水産品の集約が必要
- 港湾背後に鮮度保持倉庫と窒素充填施設などがあれば利用価値は高まる

### ◆ 各社とも輸出拡大の見通し

- (A社) 日本酒輸出量は毎年2桁の伸び率
- (B社) 将来的に当社輸出の日本酒シェアを3%から10%程度へ拡大
- (C社) 当面は東アジアを、将来的にはアメリカと東南アジアへも輸出拡大を図る

### ◆ 新たな輸出方法のPR

- 世界的な日本酒ブームの中、海外にも多数の日本酒醸造所が進出。しかし、海外の醸造所の多くは、海外の現地米から日本酒を醸造。日本米による日本酒をPRし、酒米として輸出するなど販路拡大の動きあり

## 水産加工品



### ◆ リーフアーコンテナによる輸送環境の改善が必要

- 確保できるリーファーコンテナの数が減少
- リーフアーコンテナは3週間前に釜山から調達
- 電源プラグの数が少なく空きがないため利用できていない
- コンプレッサーの不具合の改善やフリータイムの延長を期待

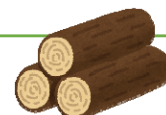
### ◆ 東アジア・東南アジアとの貨物量が拡大

- 従来の中東アジアに加え、近年は東南アジア貨物も増加
- 国内外からの注文増により、生産量は増加
- 中国の輸入規制が緩和されたら、更なる拡大も見込める

### ◆ 現地生産せず国内生産で対応

- 国内全工場、フル稼働の状態
- 海外、特に中国向けの輸出が増加しているが、中国への工場建設は考えていない。国内工場に対応

## 林産品



### ◆ 林産品の輸出には乾燥・燻蒸工程が必要

- 建築材を輸出するためには、国内で乾燥と燻蒸を行い、防腐処理を施す必要がある
- 国内の乾燥施設等の整備は整っていない

### ◆ 丸太等の木材製品の輸出拡大に期待

- 丸太等の木材製品の拡大に期待
- 関連企業が背後に立地する七尾港は有効利用できる
- 将来的な内需減に伴い、荷主は輸出に販売シフトする見込み
- 現状、輸出品として十分に商品開発/販売を行っていない。荷主の戦略次第では、大きく拡大する可能性がある
- 中国の建築基準法の改正も(建築材として日本材が使用可能に)輸出拡大の後押しになる

### ◆ ロシア材の輸入拡大に期待

- 主流のヨーロッパ材に加え、ロシア材の輸入を開始する動きがある

# 課題と今後の方向性（外貿貨物）

- 北陸地域を発着するアジア貨物のうち、約3分の1が北陸港湾以外を利用して輸出入されている。
- アジア方面とのダイレクト航路を開設し、北陸港湾の利便性向上による逸失貨物の取り込みが必要。

## 課題

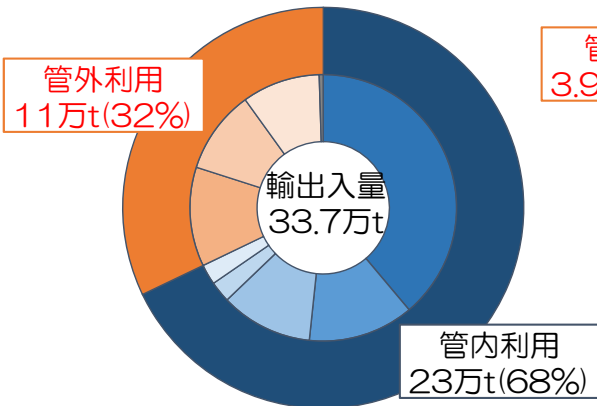
- 北陸地域を仕出（向）地とする東アジア・東南アジア貨物のうち、約1/3(15万トン/月)が管外港湾から輸出入されている
- 北陸地域を仕出(向)地とするアジア貨物について、東アジア貨物の約32%、東南アジア貨物の約40%が管外港湾を利用
- 東南アジア先進国であるタイやマレーシアなどのほかに、今後著しい経済成長が見込まれるインドネシアやベトナムとの貨物が多い

■ 東南アジア貨物の主な貿易相手国と利用港湾

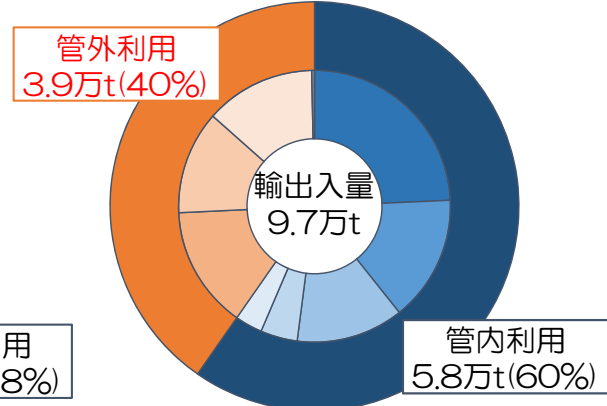
相手国	貨物量(t)	主な港湾	貨物量(t)
タイ	30,549	バンコク	16,840
		レムチャバン	10,351
インドネシア	17,700	ジャカルタ	13,348
ベトナム	15,020	ホーチミンシティ	9,135
		ハイフォン	4,843
マレーシア	14,162	ポートクラフ	7,918
フィリピン	11,438	マニラ	10,865
シンガポール	6,359		
合計	96,603		

出典：「平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

■ 国内船積卸港別の貨物量  
〈東アジア貨物〉



〈東南アジア貨物〉



- 新潟
- 金沢
- 伏木富山
- 敦賀
- 直江津
- 阪神
- 京浜
- 名古屋
- その他

## 今後の方向性

- 北陸地域を仕出（向）地とする貨物のうち北陸港湾以外を利用している貨物の取り込み
  - 未就航でありながら、今後著しい経済成長が見込まれる東南アジア方面をターゲットに新たな外貿ダイレクト航路の開設に向けた検討を行う
  - 今年度実施した荷主アンケート調査によると、北陸港湾に東南アジア方面とのダイレクト航路が就航すれば、管外港湾を利用している多くの北陸地域貨物が転換する可能性がある。

# 課題と今後の方向性（内貿貨物）

- 内貿貨物の出入りのバランスがとれていないので、航路の安定化に支障をきたしている。
- トラックドライバー不足により、海上輸送がモーダルシフト先として海上輸送が期待されている。
- 長距離トラック輸送の貨物の取り込みによる貨物量確保と出入りのバランスの解消の対策が必要。

## 課題

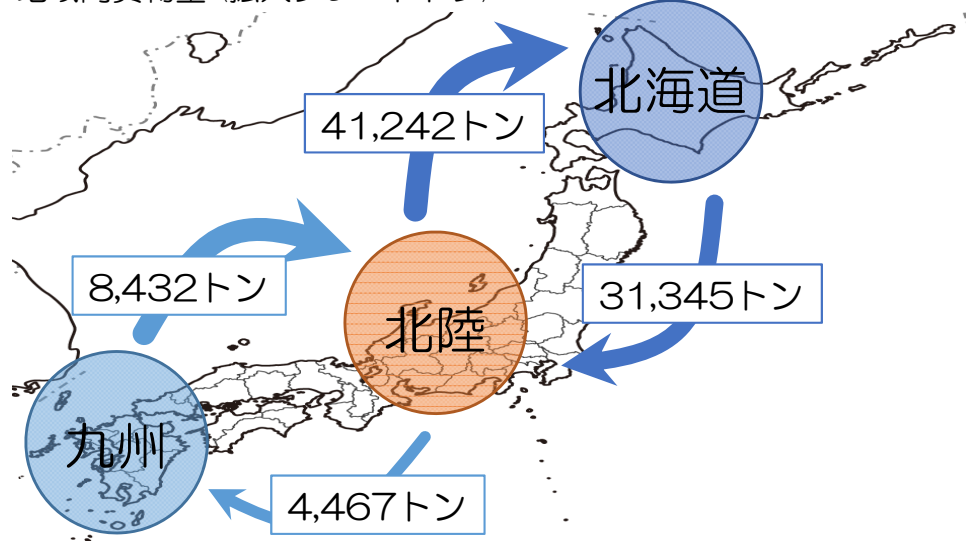
- 内貿フェリー・RORO貨物の出入りのバランスがとれていない
- 物流トラックドライバー不足の深刻化が予測されている
- 各地域のマーケット規模や産業特色が異なる(例えば、農産物は秋に集中するなど季節変動がある) ことから、貨物のインバランスが生じている
- 更なるトラックドライバー不足の深刻化が予測される中、労働環境の厳格化も進み、運送事業者各社は対応に迫られている

- 2030年の物流トラックドライバー推計
  - 高齢化の進展により、トラックドライバーをやめる数に対して新たな手数が少なく、供給不足となっている。
  - 将来的に、トラックドライバーの供給不足の深刻化が予想されている。

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	933,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	29,118人	▲106,211人	▲85,946人

出典：公益社団法人鉄道貨物協会「平成25年度本部委員会報告書」（平成26年5月）

### ■ 地域間貨物量（拡大フレートトン）



出典：「平成29年度 内外貿ユニットロード貨物流動調査」

## 今後の方向性

- 貨物量確保とインバランスの解消
  - 既存の内貿フェリー・RORO航路を活用し、北陸港湾の地理的優位性を活かしながら、長距離トラック輸送から海上輸送への転換に向けた検討を行う
  - アンケート調査では、北海道～近畿、九州北部～関東の貨物について、北陸港湾を利用したモーダルシフトを検討中との回答あり

# 課題と今後の方向性（農林水産品）

○ 農林水産品の輸出拡大に向けては、「品質管理」に関する輸出インフラ整備と北陸産の「集貨」に関する対策が必要。

## 農林水産品の特徴

- 工業製品と異なり品質が劣化しやすく、品目によって求められる品質基準も異なる
- 混載の場合は、品目ごとの相性(温度管理など)の調整が必要
- 一般的に高付加価値品であり、梱包や保管を適切に行うことが必要
- 輸出先の衛生基準に適合させるための施設などが必要

顧客が求めるロットを安定的に確保できない、小ロットでは輸送コストが割高になる等、輸出しづらい状況

## 課題

- 「品質管理」と「集貨」に関する対策が必要
- 海上輸送は、大量輸送が可能で貨物量がまとまればコストを低く抑えることができる。一方で、輸送時間が長いので品質保持対策が必要である

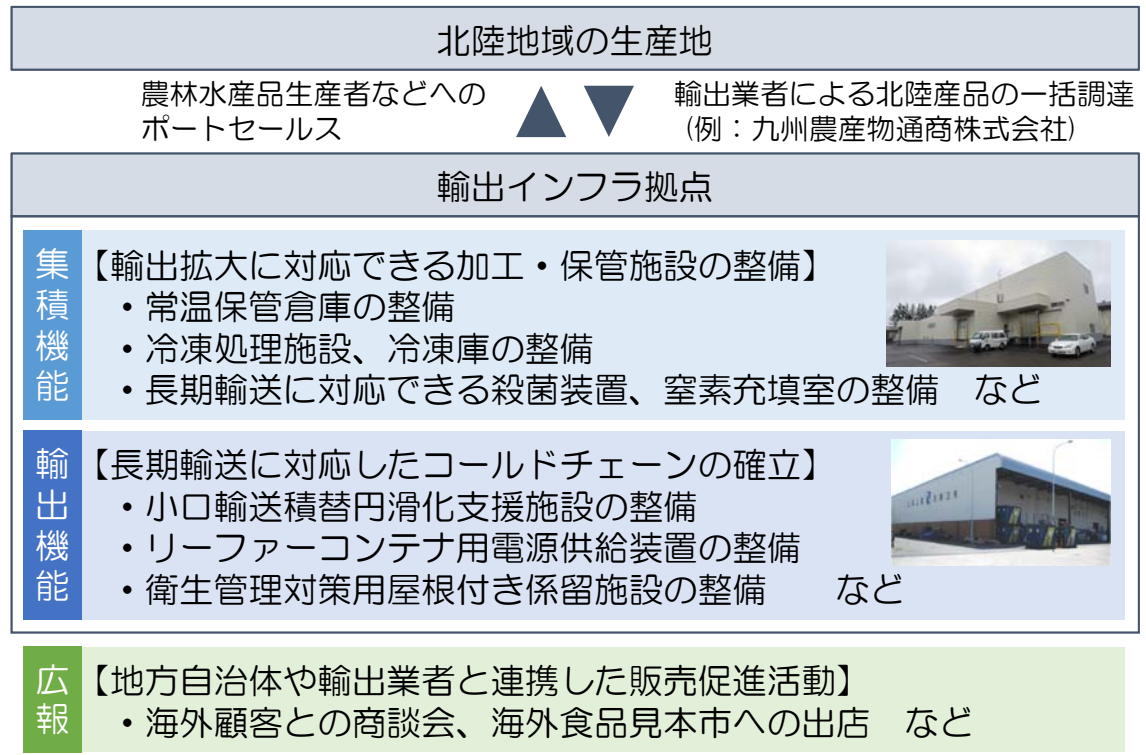
- 鮮度保持輸送に向けた対策は進んでいる
  - CA(Controlled Atmosphere)コンテナ
  - スーパーフレッシュコンテナ
  - NECK'S など



出典：株式会社MTIホームページ

## 今後の方向性

- 輸出業者との協働による輸出インフラ拠点の形成



- 北陸～東南アジア・中国華南航路の形成と北東アジア航路の拡充を図る  
⇒船社に対する共同ポートセールスなど航路需要の検討
- 北陸港湾の地理的優位性を活かし、北海道や九州北部地域と三大都市圏間との輸送を担う内航航路の充実を図る  
⇒長距離輸送における北陸港湾利用の潜在需要の把握及び港湾内物流の効率化の検討
- 小口貨物や農林水産品の輸出促進のための、輸出業者との協働による輸出インフラ拠点の形成を図る  
⇒北陸港湾における輸出インフラ拠点を形成するための課題の抽出及び方策の検討