

# '05 港湾物流調査概要



平成18年12月

石川 県

## 金沢港の沿革等

- ・昭和39年 重要港湾指定
- ・昭和45年 開港
- ・昭和38年の「三八豪雪」を契機とした港湾整備から30年余り。

### (今後の方向性)

港湾物流調査を踏まえ、石川県において輸出の多いアジア向け貨物を金沢港に取り戻すため、輸送ルートを自社で決定している荷主企業に対し協力を働きかけながら、「重量貨物に強い金沢港」等を目指して、外貿を促進。

# 現況

## 1. 航路状況

- ①釜山航路は週3便あり、輸入は便利だが輸出は必ずしも便利とはいえない  
(輸入：1～4日、輸出：2～5日)
- ②中国便は9月から神原汽船(本社:日本)により、上海・大連・青島寄港航路(週1便)が就航
- ③北米定期RORO船航路(月1便)がある

## 2. 取扱量(H17) (総取扱量：3,750千t) → シェア(%)：輸出8、輸入10、移出2、移入80

- ①輸出貨物の順調な伸び(H13：131千t → H17：300千t /2.3倍)  
建設機械、産業機械、再利用資材など
- ②輸入は微増(H13：351千t → H17：382千t /1.1倍)  
糸及び紡績半製品、建設機械部品、衣服等身廻品など
- ③移出貨物は微減(H13：81千t → H17：75千t /0.9倍)  
重油、建設機械、産業機械など
- ④移入貨物は減少傾向(H13：3,422千t → H17：2,993千t /0.9倍)  
石油製品、セメント、重油など
- ⑤コンテナ貨物:(H13：13千TEU → H17：21千TEU/1.6倍)  
中国向けが輸出入とも全体の約半数(輸出：53%、輸入：49%)うち上海向けが約40%

# 港湾物流調査(1)

## 【アンケート結果】

### 1. 輸出貨物

- ①神戸港等主要港の利用率が多い ※主要港:神戸港、大阪港、名古屋港、横浜港、東京港
- ②中国等アジア向け貨物中心
- ③トランシップ利用率は約31%
- ④物流ルートは自社決定率が51%

### 2. 輸入貨物

- ①金沢港の利用度高い
- ②アジア中心、中国からが約半数
- ③トランシップ利用は約4割
- ④物流ルート自社決定率が58%

### 3. 今後の取扱い見込み

各事業所の3年後、5年後の貨物量は平均して各1.2倍の増加見込み

## 港湾物流調査(2)

### 【ヒアリング結果】

#### 1. 課題、問題点

- ①航路、便数が少なく、寄港地、寄港日程が合わない
- ②釜山便以外は混載取扱いがなく使いづらい
- ③利用料金が高い(海上運賃＋陸上運賃＋荷役手数料等のトータル)
- ④トランシップへの不安

#### 2. 評価点

近隣荷主には陸送費が安くメリットあり

#### 3. 今後望まれる方向性

- ①上海便の新設、韓国便の増便
- ②特徴を活かした港湾整備(例：重量物に強い等)
- ③夜間作業等の個別対応サービス
- ④トータルコスト(陸上＋海上運賃)で他港より安価

## 金沢港の今後の 目指すべき方向性

### ①アジア向け貨物は直接金沢港から

- ・アジア向け貨物のうち主要港を利用しているのは約51%
- ・ポートセールスとしては、輸送ルートを自社で決定している荷主(約51%)に対して、強力に働きかける

### ②釜山港を通じて世界とつながる金沢港(釜山港をハブ港として利用)

### ③重量物に強い金沢港

### ④港湾活用型企业の誘致

## 金沢港の取扱目標

☆輸出貨物の倍増 <H17 300千t → H27 671千t : 2.2倍>

(同金沢港利用率 <H17 26% → H27 52%>)

- ・ターゲットとなるのは、神戸港等主要港利用貨物(特にアジア向け貨物)
- ・主要港利用のアジア向け貨物量は全体の約51%を占めており、金沢港利用貨物の約26%の2倍である。

## 今後の活動

	短期対策	中長期対策
1. ポートセールス活動	①釜山便の増便・上海航路の開設、維持、拡充 ②小口混載貨物の取扱い拡大 ③県内外企業へのPR	④北米航路の拡充、欧州航路の開設 ⑤港湾業務取扱い時間の延長
2. 港湾活用型企业誘致	⑥誘致のための環境整備	⑦港湾周辺工業用地の調査、確保、整備
3. 港湾施設の整備	⑧荷役施設・設備のさらなる整備	⑨コンテナ専用ふ頭の充実

## 七尾港の沿革等

- ・明治32年 開港指定
- ・昭和26年 重要港湾
- ・半島・島に囲まれ、静穏で天然の良港

### (今後の方向性)

石炭火力発電所、民間LPG配分基地、LPG国家備蓄基地等によるエネルギー港湾機能と木材輸入基地機能を持ち、今後、原木・木材製品の流通拠点として機能強化

## 1. 港湾規模及び航路状況

- ①木材輸入基地及びエネルギー基地としての機能
- ②タンカーや大型石炭運搬船が主流で定期航路もなく、コンテナ取扱いなし

## 2. 取扱量(H17) (総取扱量：3,858千t)

→シェア(%)：輸出2、輸入83、移出7、移入8

- ①七尾港総取扱貨物のうち、石炭・石炭灰が65%、LPGが17%を占める
- ②輸出貨物の取扱いは少ない(H13：0.07千t → H17：65千t /929倍)  
中古車、石炭灰など
- ③輸入は横ばい(H13：3,159千t → H17：3,192千t /1.0倍)  
石炭、LPG、林産品(原木・製材)など
- ④移出貨物は減少傾向(H13：401千t → H17：294千t /0.7倍)  
石炭灰、LPGなど
- ⑤移入貨物も減少傾向(H13：456千t → H17：307千t /0.7倍)  
セメント、石油製品、石灰石など

## 【アンケート結果】

### 1. 輸出貨物

- ①石炭灰(火電廃棄物)は専用船で韓国へ
- ②中古自動車は木材船の帰り荷物としてロシアへ

### 2. 輸入貨物

- 原木輸入では、ロシアやアメリカ等から在来船利用
  - ・石炭(火電)は、オーストラリアやインドネシア等から専用船利用
  - ・今後、林産品は原木、製材品共に増加し、製材化率も増加する見込み  
(原木は減少、製材品は増加見込み)
  - ・石炭の輸入、石炭灰の輸移出は、今後、減少する見込み

### 【ヒアリング結果】

#### ①課題、問題点

- ・野積場の不足と整備
- ・コンテナ取扱可能港

#### ②評価点

- ・木材輸入基地及びエネルギー基地としてのノウハウを有する

#### ③今後望まれる方向性

- ・北洋材の流通基地としての流通拠点化
- ・製材品等取扱い量増加のためのコンテナ施設の整備

## 七尾港の今後の 目指すべき方向性

- ①原木・木材製品の流通拠点七尾港
- ②コンテナ貨物も取扱う七尾港

## 七尾港の取扱目標

- ①林産品(原木・製材)の確保
- ②新規貨物の掘り起こし

## 今後の活動

	短期対策	中長期対策
1.ポートセールス活動	①林産品の確保 ②新規貨物の掘り起こし ③県内外企業へのPR	④港湾業務取扱時間の延長
2. 港湾活用型企业誘致	⑤誘致のためのハード整備	⑥港湾周辺の工業用地の調査、確保、整備
3. 港湾施設の整備	⑦荷役施設・設備のさらなる整備	⑧コンテナ貨物取扱いの実現