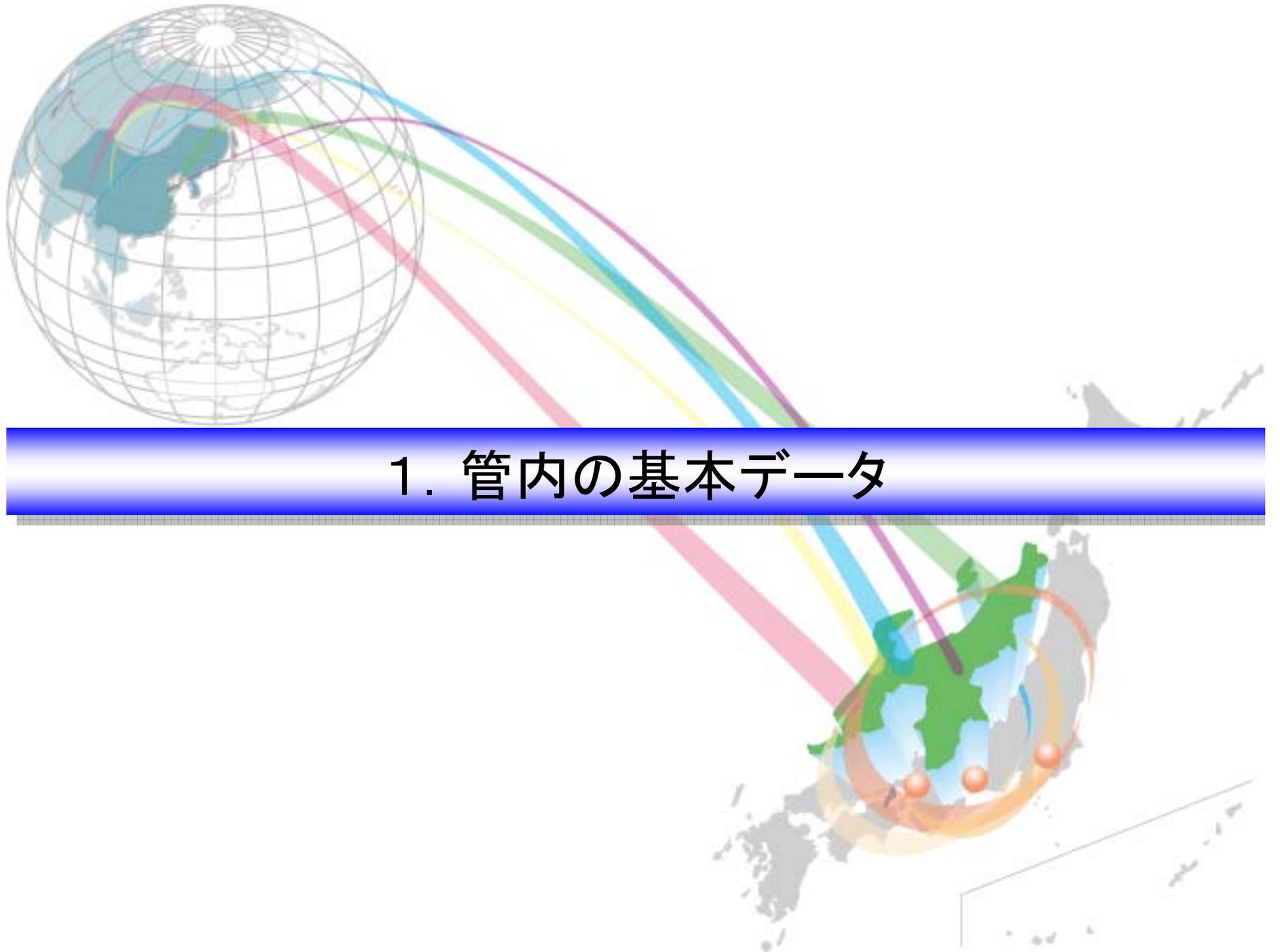




北陸地域国際物流戦略チーム データブック

参考資料目次

1. 管内の基本データ・・・・・・・・・・2
 - 管内港湾空港の位置図・・・・・・・・3
 - 国際フェリー航路、コンテナ航路・・・4
 - 管内港湾へのアクセス・・・・・・・・6
 - 国内道路ネットワーク・・・・・・・・11
 - 社会・自然・産業指標・・・・・・・・12
2. 海上物流関連データ・・・・・・・・26
 - コンテナ貨物の流動調査・・・・・・・・27
 - コンテナ貨物の流動分析・・・・・・・・60
 - 小口貨物の特徴・・・・・・・・66
 - 小口サービスの実態・・・・・・・・76
 - 施設利用状況と整備状況・・・・・・・・83
 - 物流課題・・・・・・・・85
3. 航空物流関連データ・・・・・・・・90
 - 管内の空港諸元・・・・・・・・91
 - 定期国際航空輸送ネットワーク・・・92
 - 航空貨物の動向・・・・・・・・93
 - 航空貨物の分析・・・・・・・・95
4. 企業関連データ・・・・・・・・100
 - 企業の進出状況・・・・・・・・101
 - 支援制度の事例・・・・・・・・106
5. 調査結果・・・・・・・・108
 - コスト等効果分析・・・・・・・・109
 - シーズ・ニーズ調査・・・・・・・・124
 - 需要予測調査・・・・・・・・138



1. 管内の基本データ

国際フェリー航路、コンテナ航路

1) 北陸港湾の国際コンテナ航路

港湾名	航路	船社	頻度	航路
新潟港	韓国航路	興亜海運(株)	週1便	新潟-秋田-釜山-金沢-伏木富山-(新潟)
		高麗海運(株)	週1便	新潟-酒田-釜山-金沢-伏木富山-(新潟)
			週1便	新潟-伏木富山-釜山-秋田-(新潟)
		東京船舶(株)	週1便	新潟-苫小牧-釜山-伏木富山-(新潟)
		汎洋商船(STX Pan Ocean)	週1便	新潟-伏木富山-釜山-直江津-(新潟)
		南星海運(株)	週1便	新潟-秋田-釧路-釜山-新潟
		長錦商船(株)	週1便	新潟-直江津-敦賀-釜山-(新潟)
	韓国・中国航路	南星海運(株)	週1便	新潟-苫小牧-八戸-函館-釜山-光陽-大連-青島-釜山-(新潟)
	中国航路	神原汽船(株)	週1便	新潟-小樽-大連-青島-上海-(新潟)
			週1便	新潟-小樽-寧波-上海-金沢-伏木富山-(新潟)
			週1便	新潟-伏木富山-金沢-境港-上海-青島-大連-舞鶴-(新潟)
	東南アジア航路	PIL	週1便	新潟-苫小牧-八戸-仙台-釜山-光陽-基隆-高雄-香港-シンガポール-香港-高雄-基隆-(新潟)
	北東アジア航路	東龍海運(株)	月1便	新潟-羅津-釜山-新潟 (H13.6から休止中)
	ナホカ航路	FESCO 飯野海運, ナビックス・ライン	月1便	新潟-[途中寄港地不定]-ポストチヌイ (H9.2から休止中)
直江津港	韓国航路	高麗海運(株)	週1便	直江津-金沢-境港-釜山-境港-(直江津)
		汎洋商船(STX Pan Ocean)	週1便	直江津-新潟-伏木富山-釜山-(直江津)
		長錦商船(株)	週1便	直江津-敦賀-釜山-新潟-(直江津)
			週1便	伏木富山-釜山-秋田-新潟-(伏木富山)
伏木富山港	韓国航路	興亜海運(株)	週1便	伏木富山-新潟-秋田-釜山-金沢-(伏木富山)
		高麗海運(株)	週1便	伏木富山-新潟-酒田-釜山-金沢-(伏木富山)
			週1便	伏木富山-釜山-秋田-新潟-(伏木富山)
		汎洋商船(STX Pan Ocean)	週1便	伏木富山-釜山-直江津-新潟-(伏木富山)
		東京船舶(株)	週1便	伏木富山-新潟-苫小牧-釜山-(伏木富山)
	中国航路	神原汽船(株)	週1便	伏木富山-新潟-小樽-寧波-上海-金沢-(伏木富山)
			週1便	伏木富山-金沢-境港-上海-青島-大連-新潟-(伏木富山)
ナホカ航路	FESCO	月1便	伏木富山-門司-神戸-名古屋-横浜-ポストチヌイ-神戸-名古屋-横浜-ポストチヌイ-(伏木富山)	
金沢港	韓国航路	興亜海運(株)	週1便	金沢-伏木富山-新潟-秋田-釜山-(金沢)
		高麗海運(株)	週1便	金沢-伏木富山-新潟-酒田-釜山-(金沢)
			週1便	金沢-境港-釜山-境港-直江津-(金沢)
	中国航路	神原汽船(株)	週1便	金沢-境港-上海-青島-大連-舞鶴-新潟-伏木富山-(金沢)
			週1便	金沢-伏木富山-新潟-小樽-寧波-上海-(金沢)
敦賀港	韓国航路	興亜海運(株)	週1便	敦賀-境港-釜山-舞鶴-(敦賀)
		長錦商船(株)	週1便	敦賀-釜山-新潟-直江津-(敦賀)

2) 北陸港湾のRORO船航路

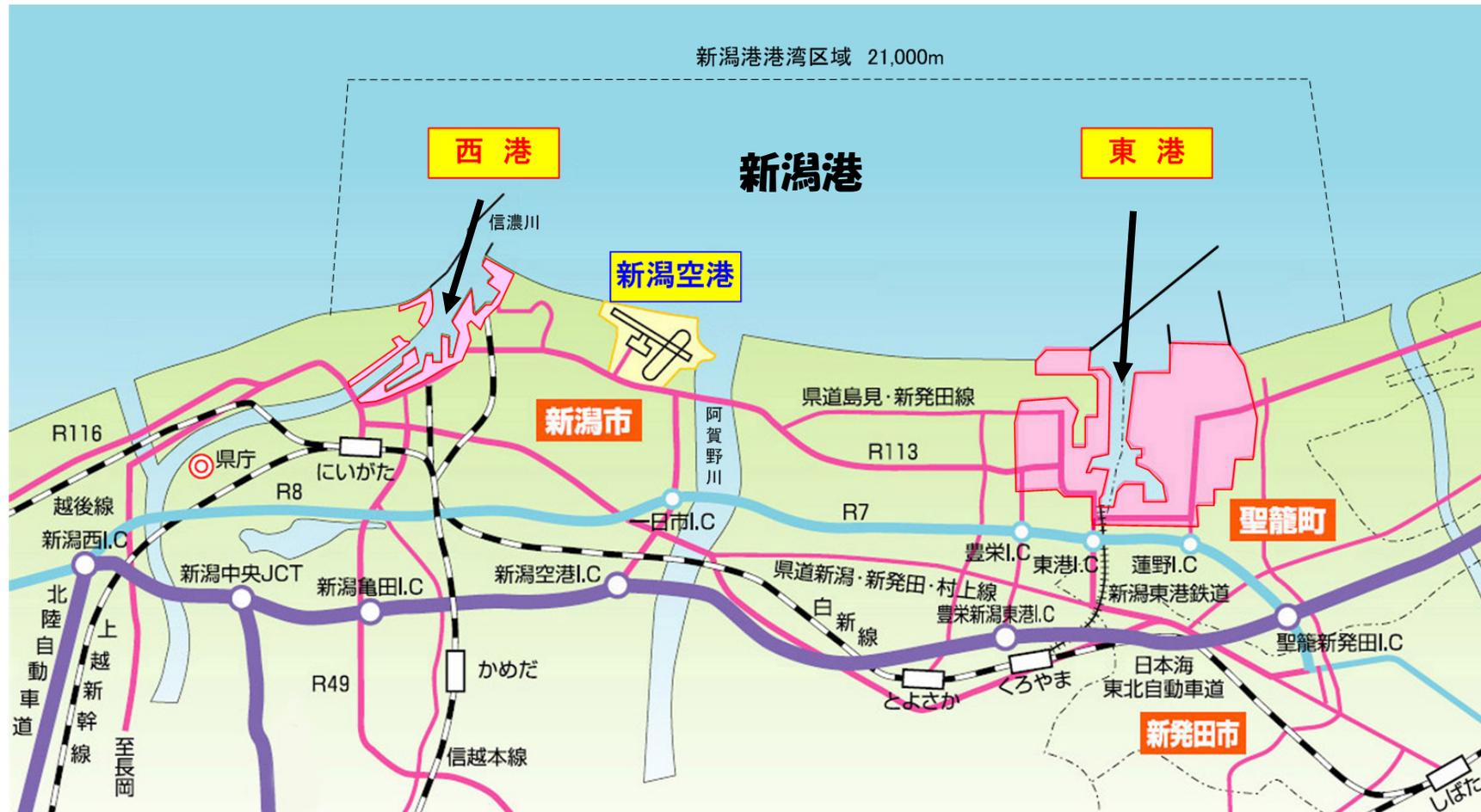
港湾名	船社	頻度	航路
金沢港	イースタン・カーライナー	月1便	名古屋-門司-金沢-長崎-プエルトリバ-フィラデルフィア-サバンナ (南米 エクアドル共和国)・・・プエルトリバ- (米国のジョージア州)・・・サバンナ (米国のペンシルベニア州)・・・フィラデルフィア
伏木富山港	東洋共同海運(株) FESCO	週1便	伏木富山-ウラジオストク

国際フェリー航路、コンテナ航路

3) 三大湾主要港・北陸港湾における近海・東南アジア航路の便数（便／週）

	港湾	近海・東南アジア			備考	
		韓国	中国	中国・韓国 (中国航路内数)		
東京湾	東京港	83.0	10.0	42.0	資料) 東京、横浜、名古屋、大阪、神戸は「2007年版国際輸送ハンドブック」より、その他の港湾については、日本海事新聞(2007.1.5)より港湾局計画課作成。 出典) 数字でみる港湾 2007年版	
	横浜港	78.5	9.0	40.0		
伊勢湾	名古屋港	69.5	10.0	36.0		
	四日市港	17.0	4.0	6.0		2.0
大阪湾	大阪港	74.0	9.0	42.0		
	神戸港	75.5	9.0	39.0		
北陸	新潟港	12.0	7.0	4.0		1.0
	直江津港	3.0	3.0			
	伏木富山港	7.2	5.0	2.0		
	金沢港	5.0	3.0	2.0		
	敦賀港	2.0	2.0			

新潟港へのアクセス



新日本海フェリーターミナル(新潟西港)

国道7号 紫竹山IC から 約5km 、車で約 8分
 高速新潟亀田ICから 約9km 、車で約12分
 JR新潟駅から 約4km 、車で約 8分

コンテナターミナル(新潟東港)

国道7号 東港ICから 約 1km 、車で約1分
 高速豊栄新潟東港ICから 約 6km 、車で約8分
 JR新潟駅から 約21km 、車で約30分

直江津港へのアクセス



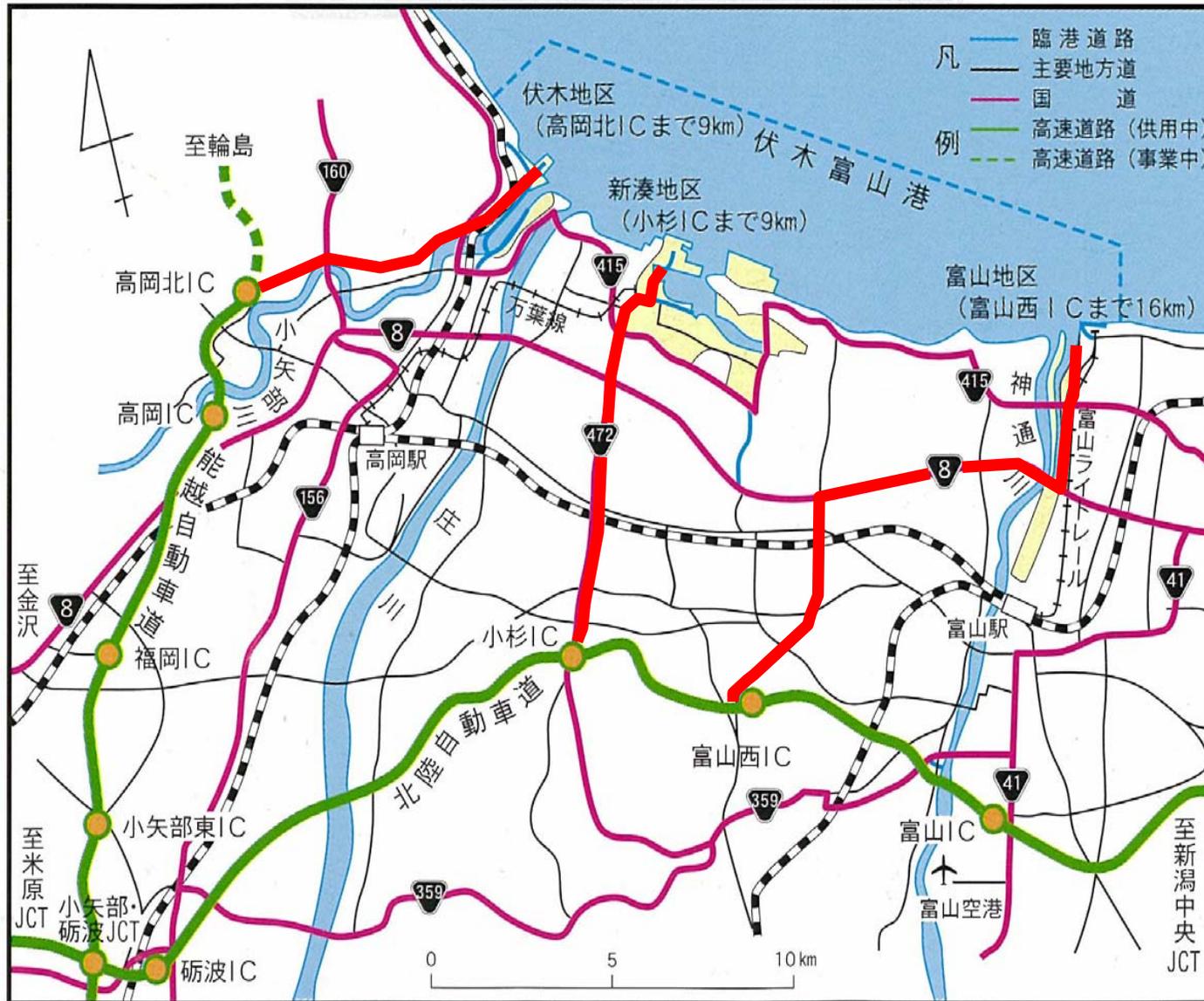
佐渡汽船フェリーターミナル

国道8号から 約2km、車で約4分
高速上越ICから 約4km、車で約8分
JR直江津駅から 約2km、車で約10分

東日本フェリーターミナル

国道8号から 約3km、車で約5分
高速敦賀ICから 約5km、車で約9分
JR直江津駅から 約3km、車で約12分

伏木富山港へのアクセス



伏木港 (伏木地区)
 高速高岡北ICから約9 km
 国道8号から約6 km

富山新港 (新湊地区)
 高速小杉ICから約9 km
 国道8号から約3 km

富山港 (富山地区)
 高速富山西ICから約16 km
 国道8号から約3 km

金沢港へのアクセス



主要都市への所要時間 高速道路(80km/h)

主要都市	距離	所要時間
東京	500	6時間40分
名古屋	250	3時間15分
大阪	280	3時間45分
京都	245	3時間15分
福井	75	1時間05分
富山	55	1時間00分

金沢港から北陸自動車道までのアクセス

金沢西インター	5~10分
金沢東インター	3~5分

敦賀港へのアクセス



フェリーターミナル

- 国道8号から 約1km、車で約2分
- 高速敦賀ICから 約5km、車で約6分
- JR敦賀駅から 約5km、車で約10分

コンテナターミナル

- 国道8号から 約2km、車で約3分
- 高速敦賀ICから 約4km、車で約7分

国内輸送ネットワーク

時間短縮効果(東海北陸自動車道経由)

	96年	01年	06年	開通後
金沢←→名古屋	336分	275分	251分	241分
富山←→名古屋	344分	285分	258分	248分

港湾	最寄ICと港湾までの距離・所要時間		備考	
新潟港	東港区	新新バイパス「東港IC」	約1km 約10分	各港HP及びパンフレットによる
	西港区	新潟バイパス「紫竹山IC」	約5km 約10分	
直江津港		北陸自動車道「上越IC」	約4km 約10分	
伏木富山港	富山地区	北陸自動車道「富山西IC」	約16km 約30分	
	新湊地区	北陸自動車道「小杉IC」	約9km 約20分	
	伏木地区	能越自動車道「高岡北IC」	約9km 約20分	
金沢港		北陸自動車道「金沢東IC」	約5km 約10分	
		北陸自動車道「金沢西IC」	約3km 約5分	
敦賀港		北陸自動車道「敦賀IC」	約3km 約5分	



空港	最寄り高速道路IC	距離	時間	備考
新潟空港	北陸自動車道新潟空港IC	5km	10分	新潟空港HP
富山空港	北陸自動車道富山IC	4km	5分	富山空港HP
小松空港	北陸自動車道小松IC	2km	5分	小松空港HP
松本空港	長野自動車道塩尻北IC	4km	10分	松本空港HP

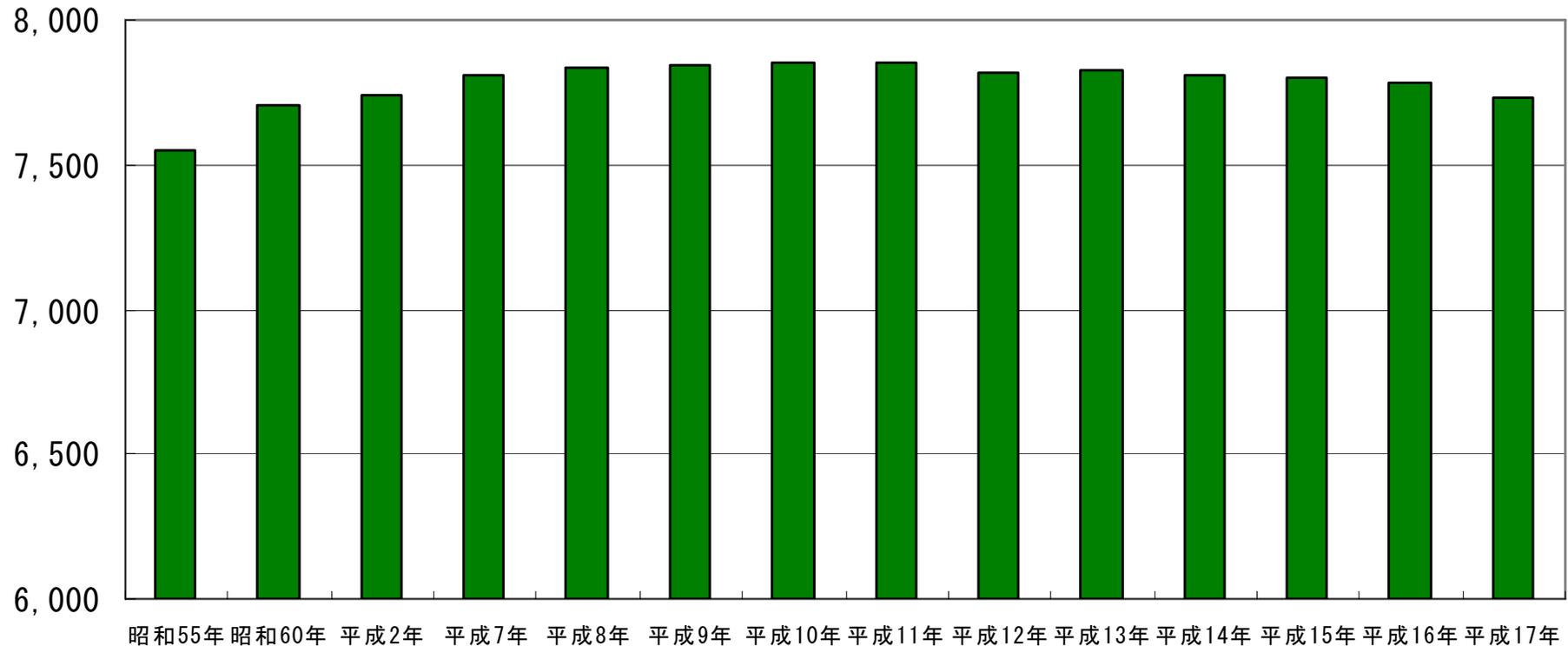
 : 北陸の港湾
 : 北陸の空港
 供用区間
 計画区間
 平成19年8月現在

管内の人口の推移

北陸管内の人口は、700万人前後で推移している。

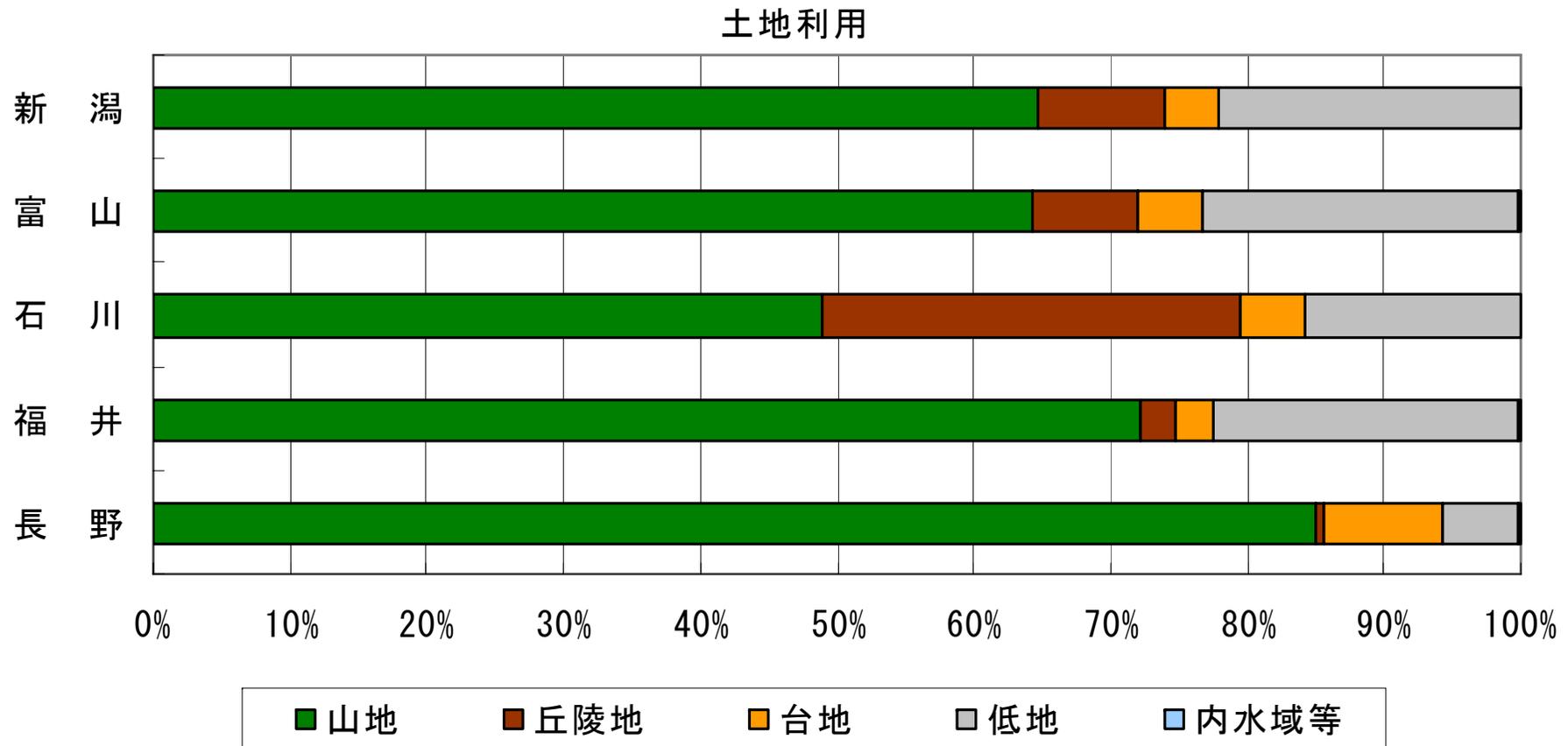
<単位：千人>

管内の人口の推移



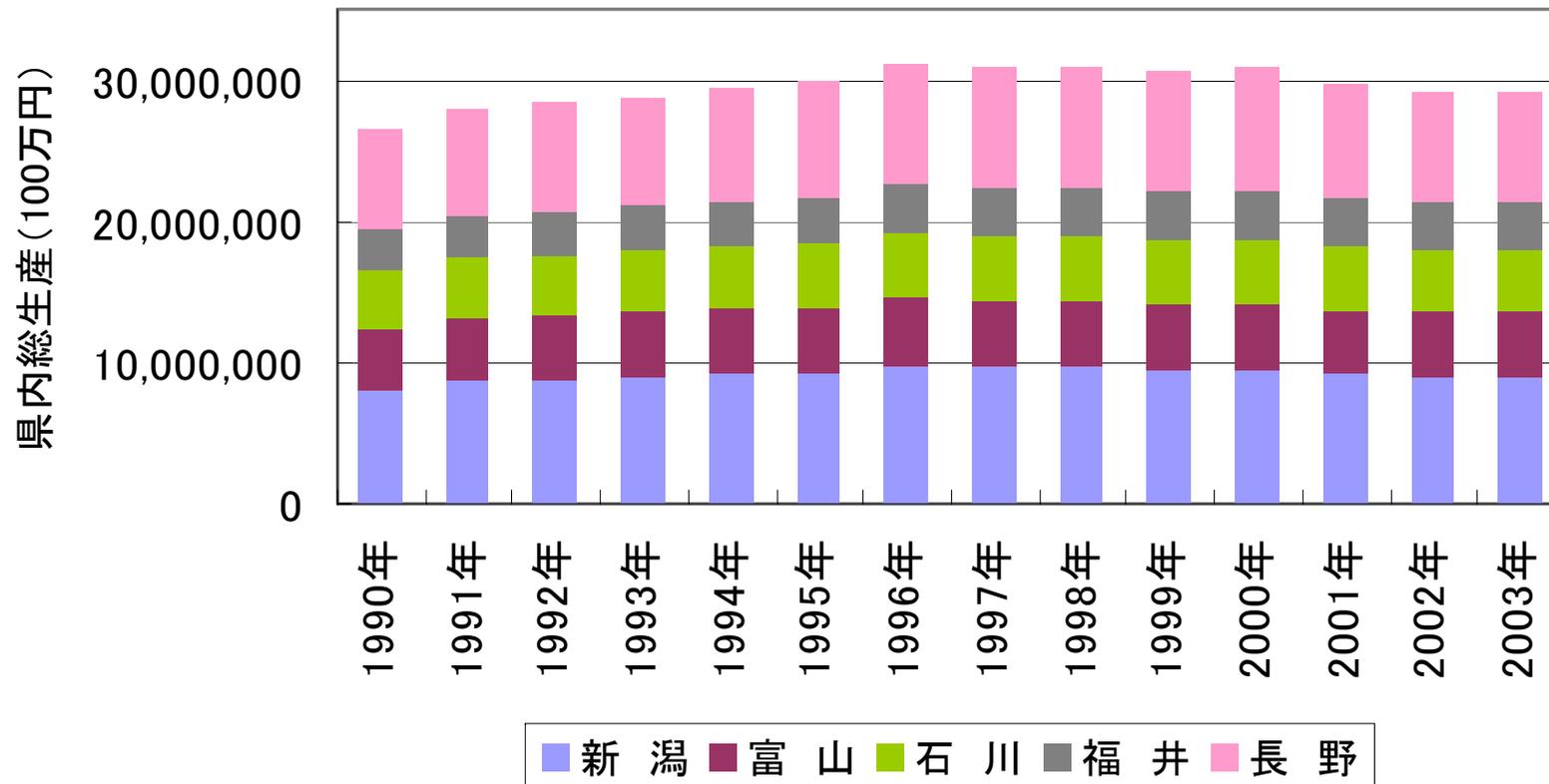
管内の土地利用状況

北陸管内の多くが山地及び丘陵地で占められている。



北陸地域の県内総生産の推移

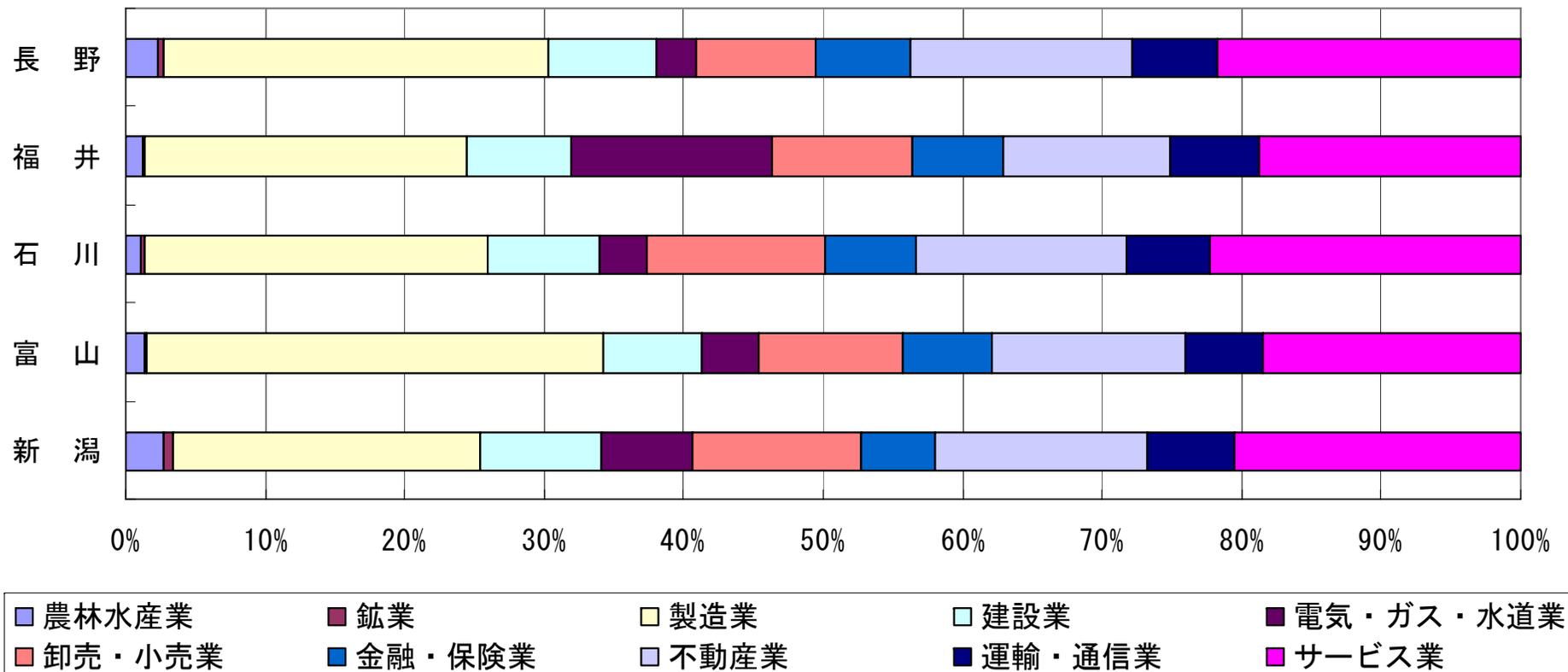
北陸地域の県内総生産(県内名目GDP)は、1996年をピークにやや減少傾向である。GDPが最も大きいのが新潟県で、次いで長野県、富山県、石川県と続き、最も小さいのが福井県である。



北陸地域の経済活動別県内総生産

北陸地域の県内総生産は、製造業が最も多く、次いでサービス業や卸売・小売業、不動産業などが多い。

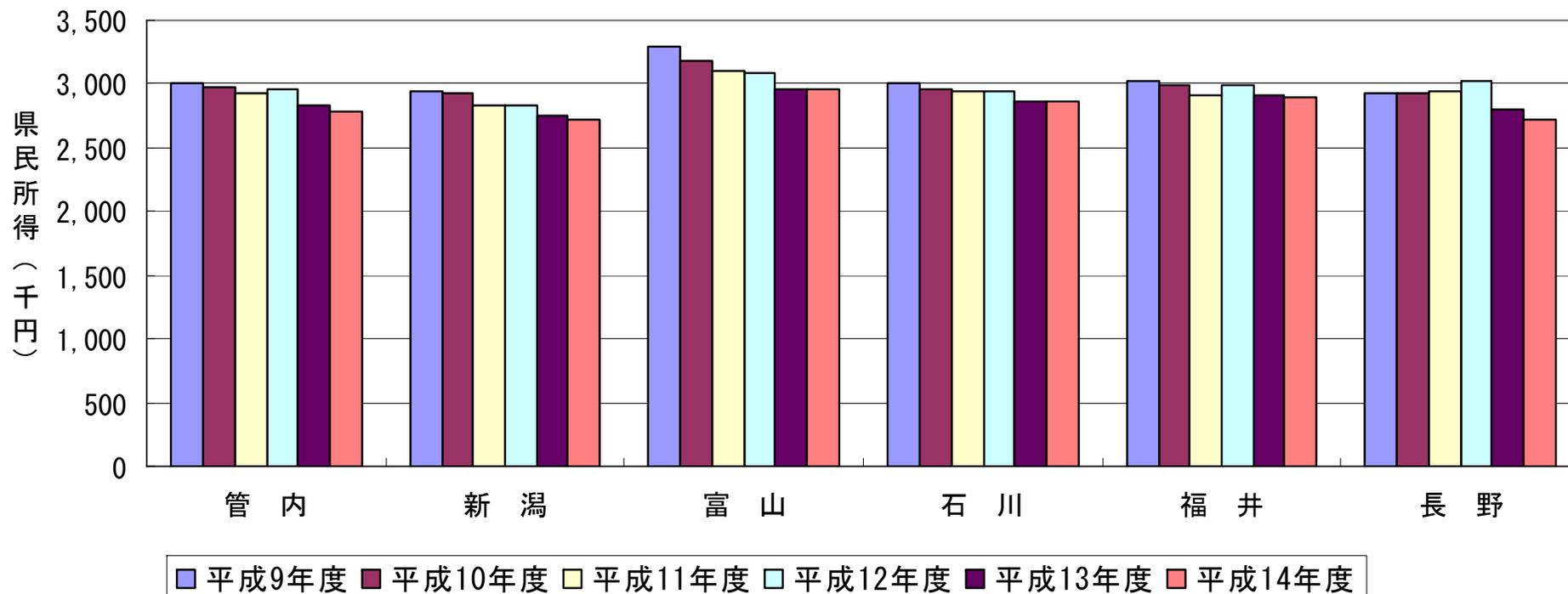
経済活動別県内総生産



北陸地域の一人当たりの県民所得の推移

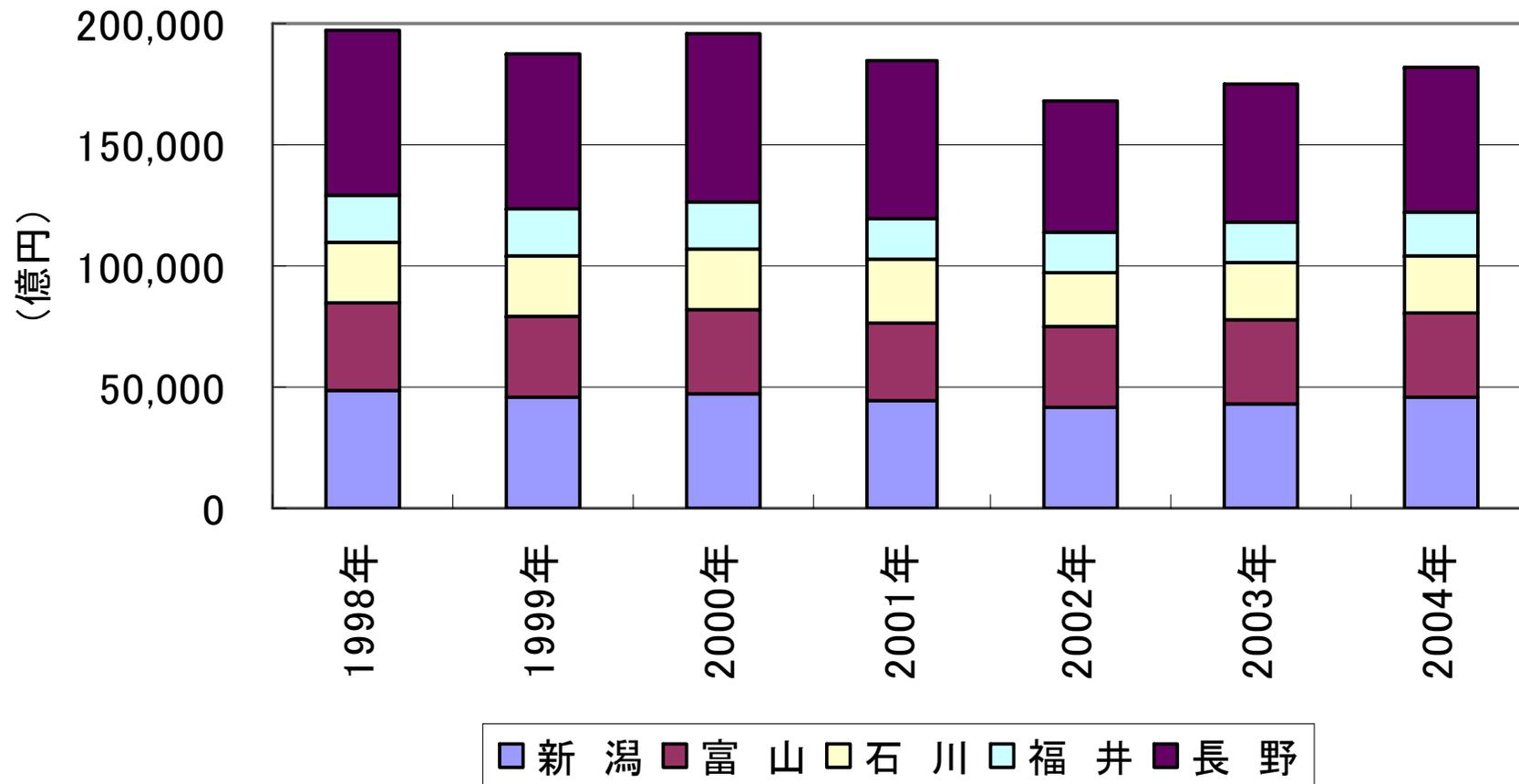
北陸地域の一人当たりGDPは、近年減少傾向にある。県別には、富山県の一人当たりGDPが最も高く2,958円である。

北陸5県平均の推移と県別推移



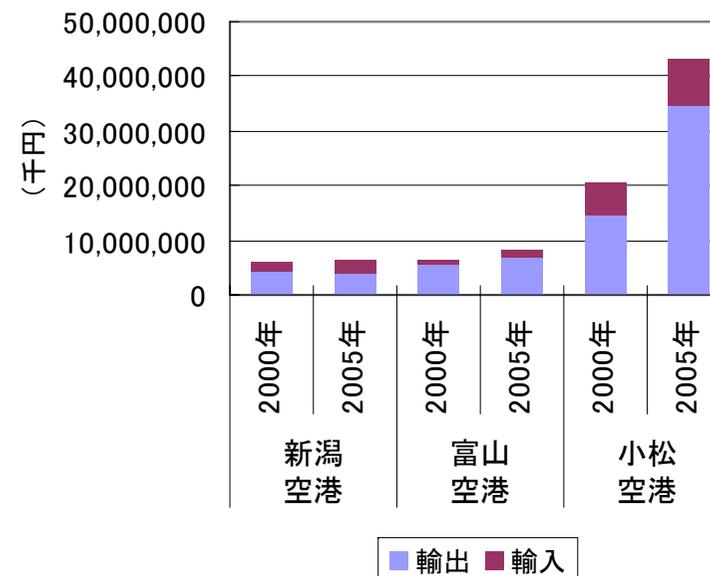
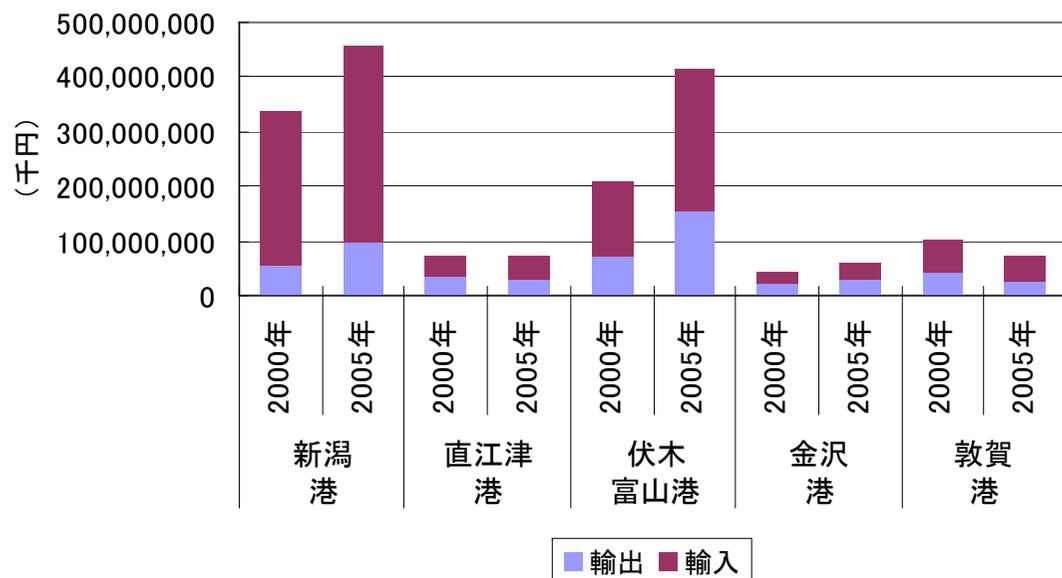
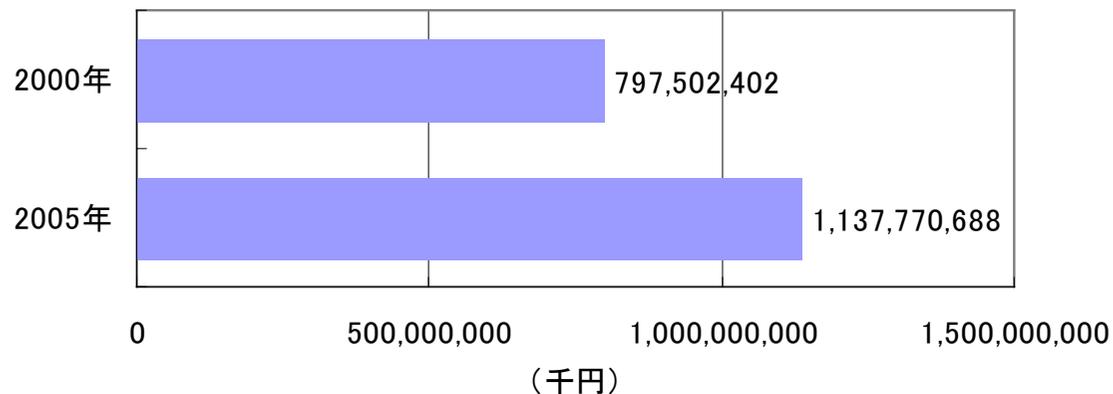
北陸地域の製造品出荷額の推移

北陸地域の製造品出荷額は、バラツキがあるものの平成10年(1998年)からやや減少傾向にある。



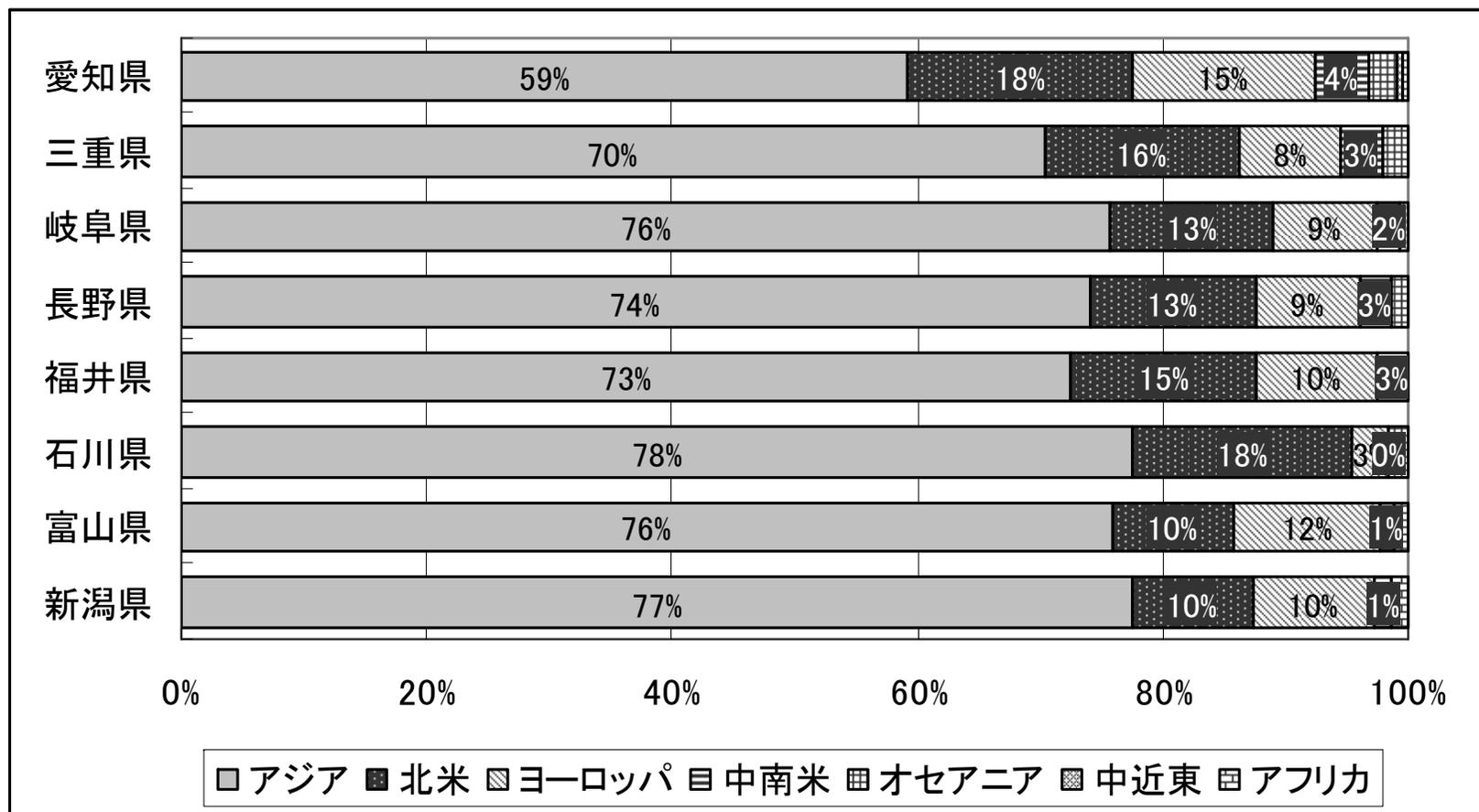
北陸地域の輸出入貨物の貿易総額の推移

北陸地域における輸出入貨物の貿易額は、1.4倍に拡大している。港湾では、新潟港と伏木富山港が、空港では小松空港が急速に拡大している。



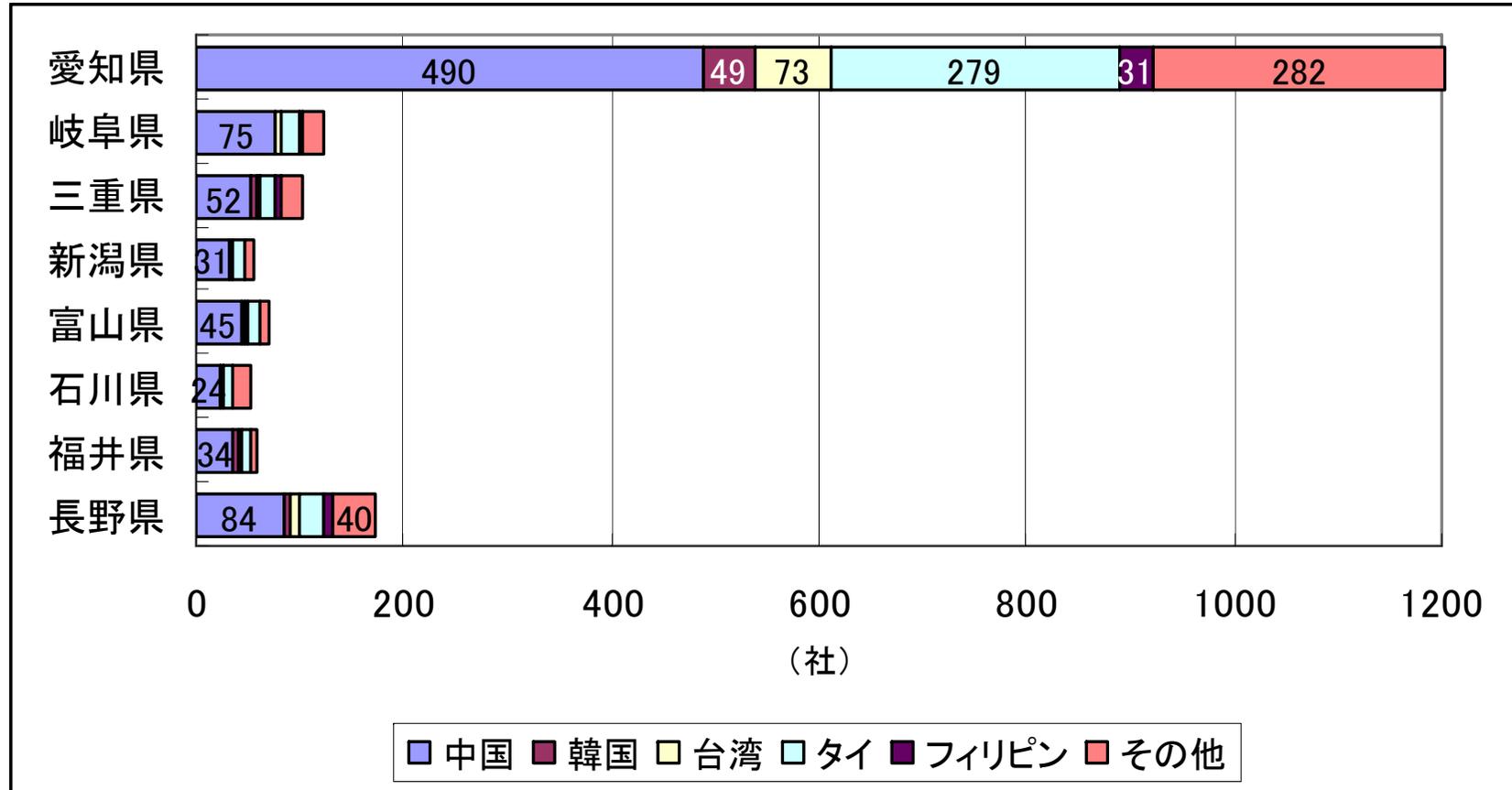
北陸地域と中京各県の企業の海外進出状況

北陸地域と中京各県の企業の海外進出先は、アジアが最も多く、次いで北米、欧州である。北陸地域の全ての県は、7割以上がアジアに進出しており、生産工程においてはアジアとの繋がりが密になっていることがうかがえる。



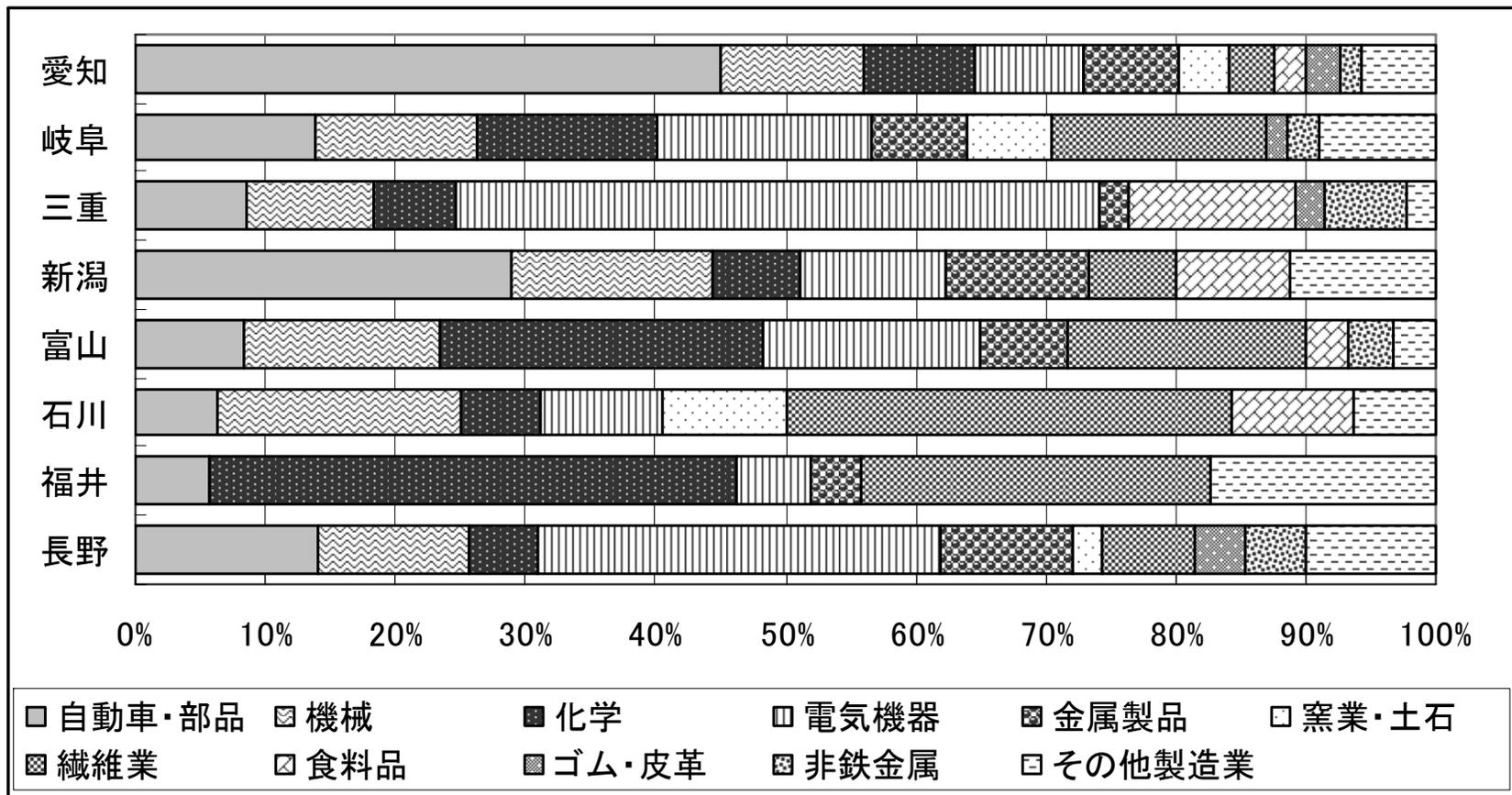
北陸地域と中京各県のアジア地域への進出企業数

アジア地域への進出企業数では、愛知県が圧倒的に多い。次いで、長野県、岐阜県、三重県と続く。アジアの進出国では、中国が最も多く、次いでタイ、台湾である。



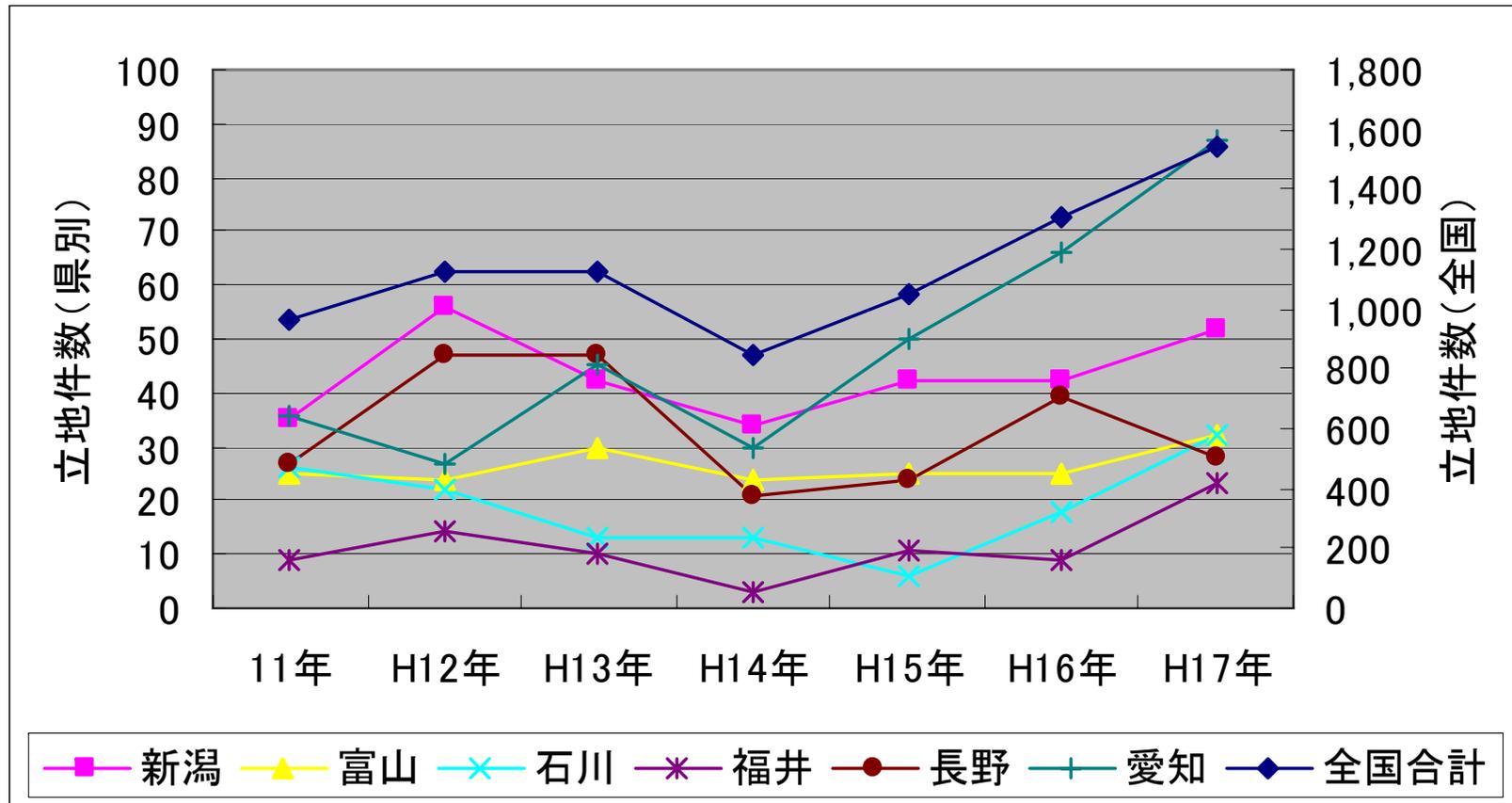
北陸地域と中京各県のアジア地域への品目別進出企業比率

品目別に見ると、愛知県や新潟県では「自動車・部品」が最も多いのに対して、三重県や長野県では「電気機器」が最も多く進出している。また、福井県や富山県では「化学」、石川県では「ゴム・皮革」でありなど各県で特徴が分かれている。



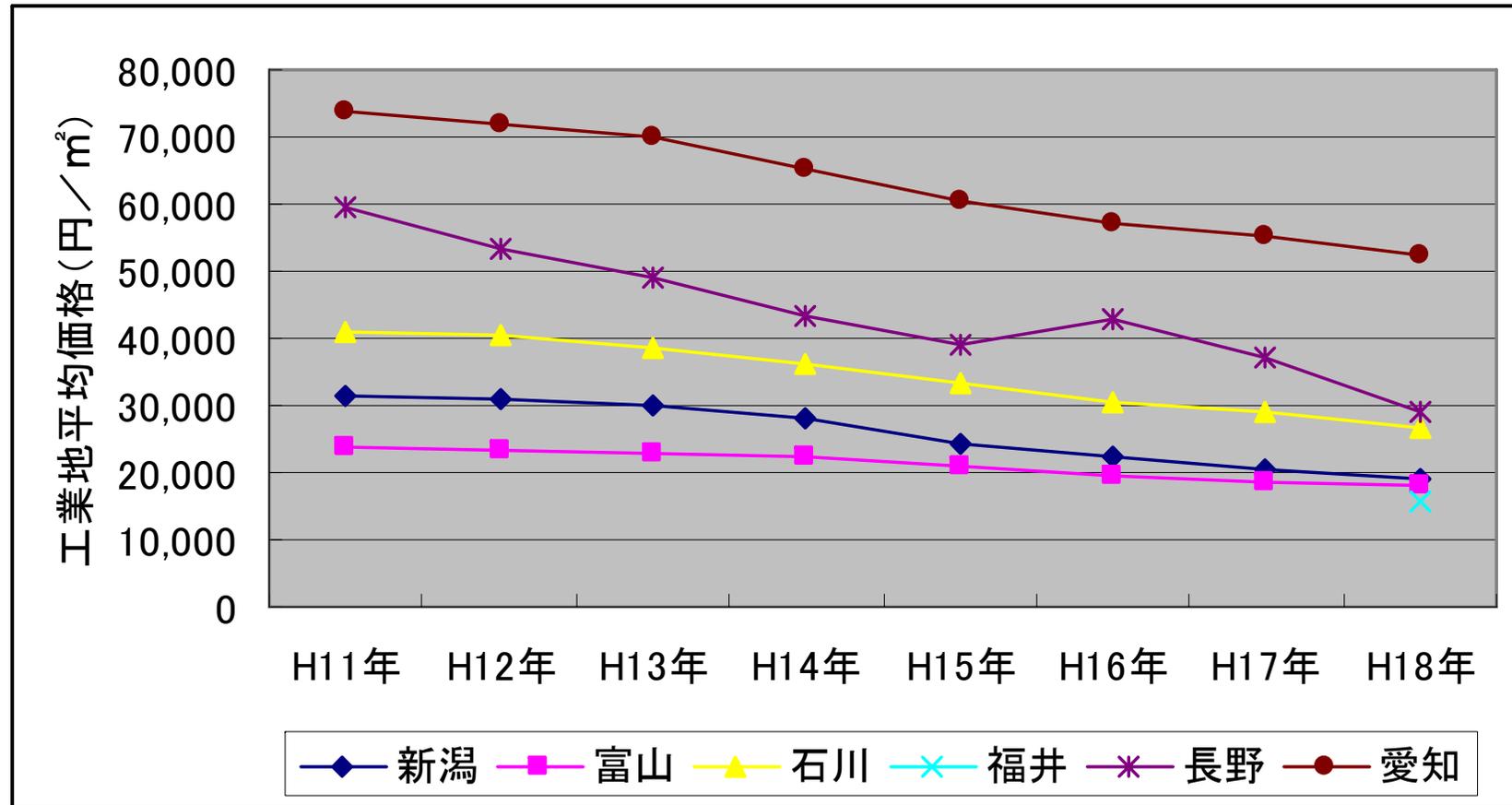
北陸地域の企業立地の動向

我が国の工場立地件数は、平成14年上期を底に急速に増加している(3年間で約1.8倍)。特に、増加件数が著しいのが愛知県で平成14年からの3年間で約3倍になっている。一方、北陸地域については、立地件数自体は増えているものの、その伸びは低調である。



北陸地域の工業地の平均価格

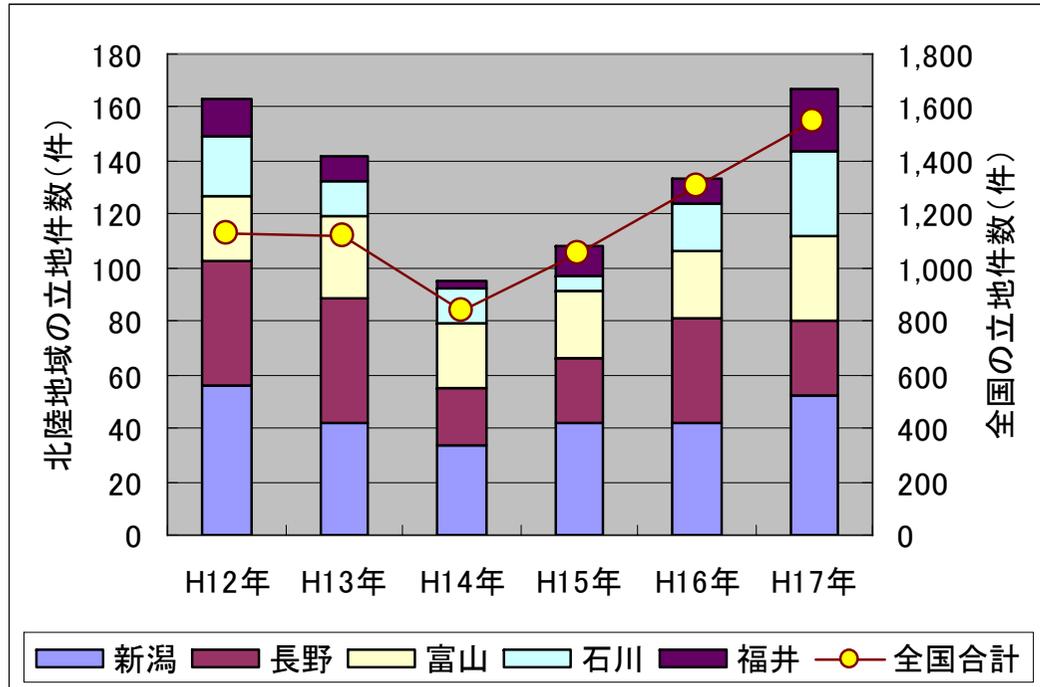
北陸地域の工業地の平均価格は、福井県が最も安く15,500円で、次いで富山県が18,200円、新潟県が19,100円と20,000円を割っている。これに比べて愛知県の工業地の平均価格は、52,400円(富山県と比べて約3倍)と高値で推移している。



資料)「都道府県地価調査」、国土交通省
注)上記調査において、福井県の平成11年～平成17年は不明のため未掲載。

北陸地域と全国の企業立地件数の推移

北陸地域は企業立地が進んでいるが、全国的なランキングは低下している。

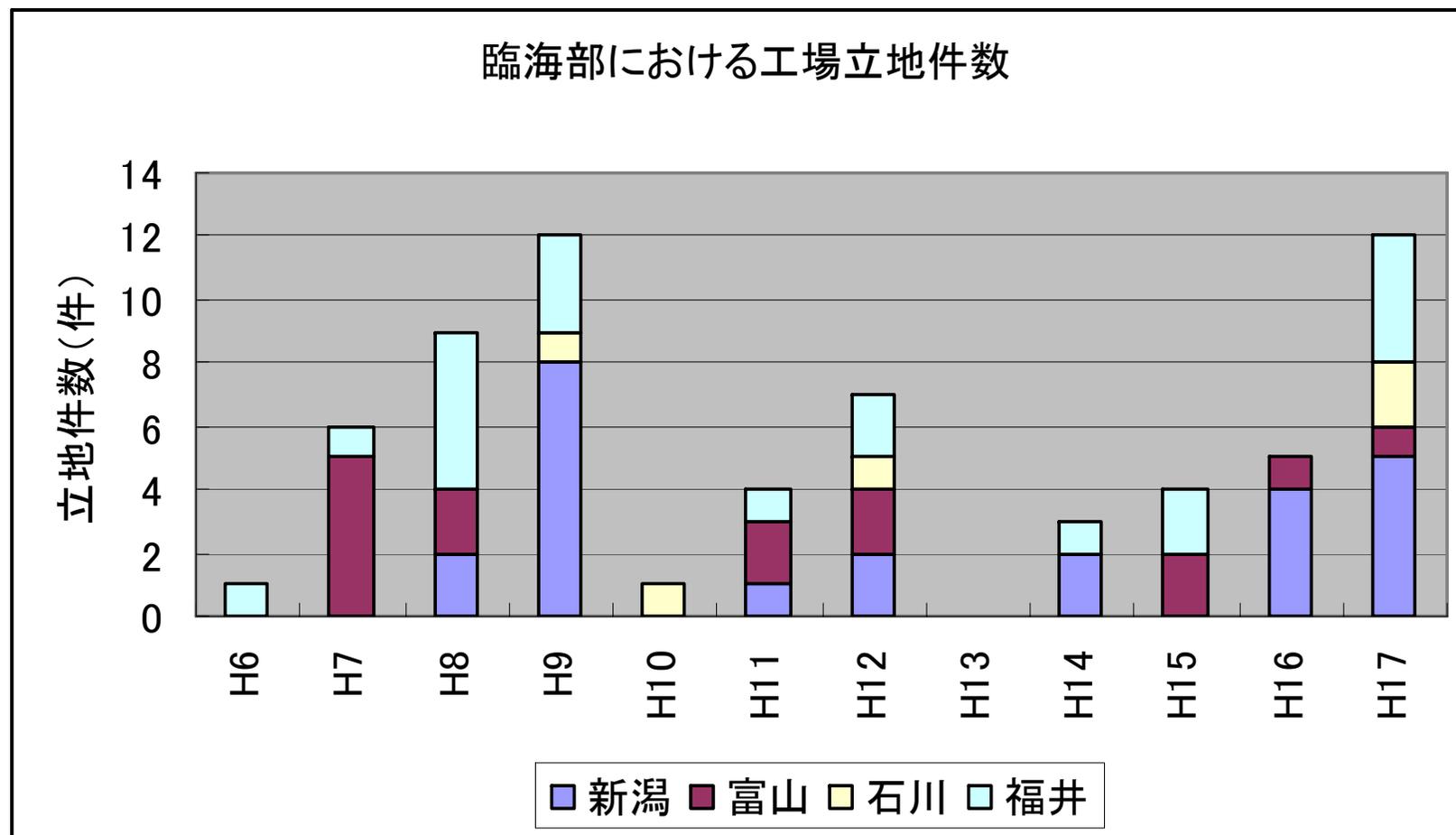


(単位；件)

平成12年			平成17年		
都道府県名	立地件数	順位	都道府県名	立地件数	順位
北海道	66	1	群馬	95	1
宮城	60	2	愛知	87	2
新潟	56	3	静岡	85	3
静岡	54	4	兵庫	80	4
福岡	54	5	埼玉	67	5
茨城	52	6	福岡	58	6
群馬	52	7	北海道	57	7
長野	47	8	新潟	52	8
兵庫	44	9	宮城	51	9
三重	36	10	栃木	49	10
...			...		
17 富山	24		...		
...			...		
21 石川	22		21 富山	32	
...			21 石川	32	
...			27 長野	28	
...			31 福井	23	
33 福井	14				

北陸地域の臨海部における工場立地の動向

北陸地域の臨海部における工場立地の動向は、平成9年と平成17年に最も多く12件が立地している。立地件数が少ないのは、平成6年、平成10年、平成13年である。

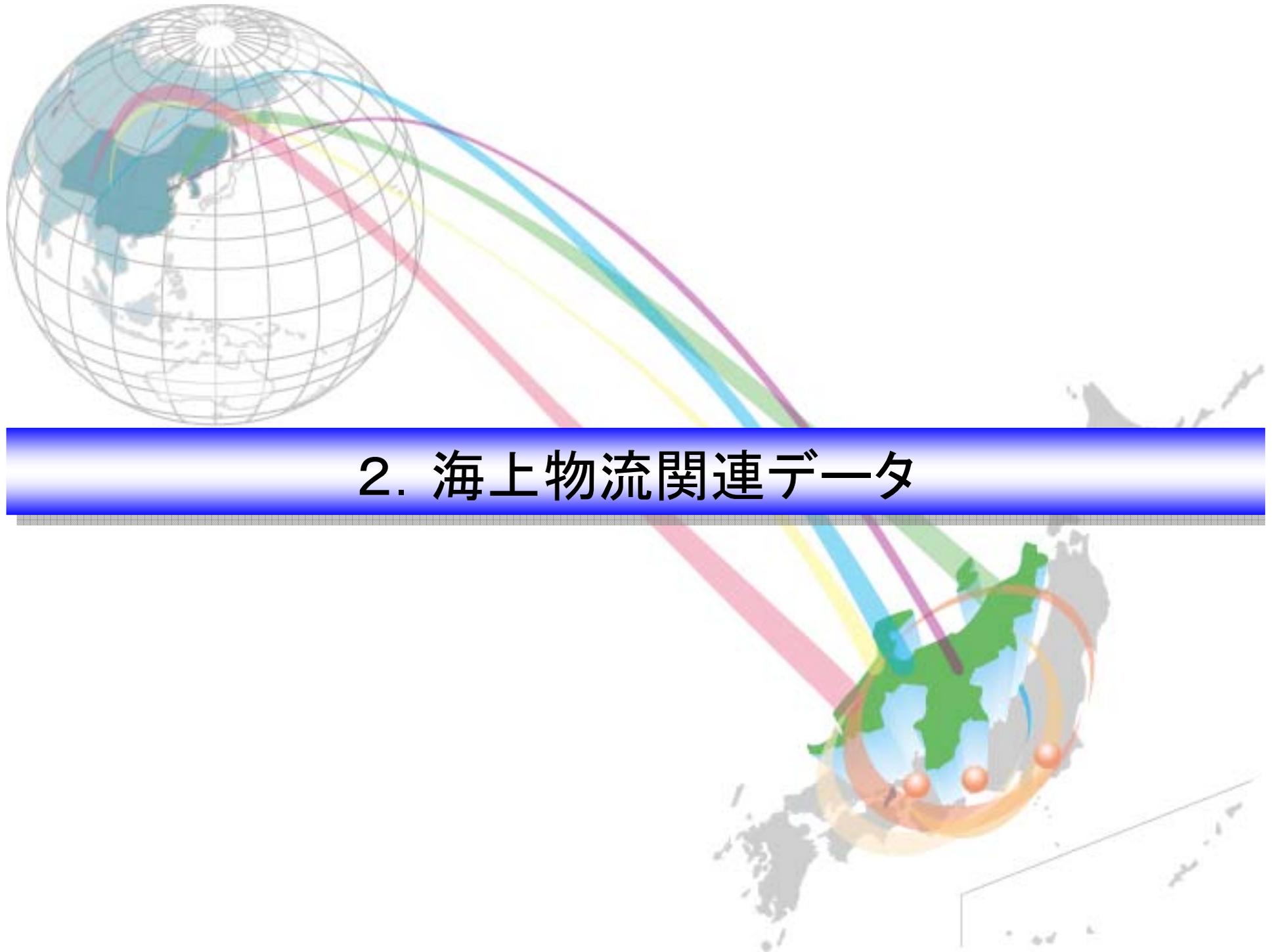


資料)「工場立地動向調査」、経済産業省

注)臨海部には、準臨海部も含む。なお、臨海部とは、岸壁(物揚場を含む。)に接する用地又はこれと一体となっている用地のこと。

準臨海部とは、海岸に接する用地(臨海部に該当する用地を除く。)又はこれと一体となっている用地のこと。

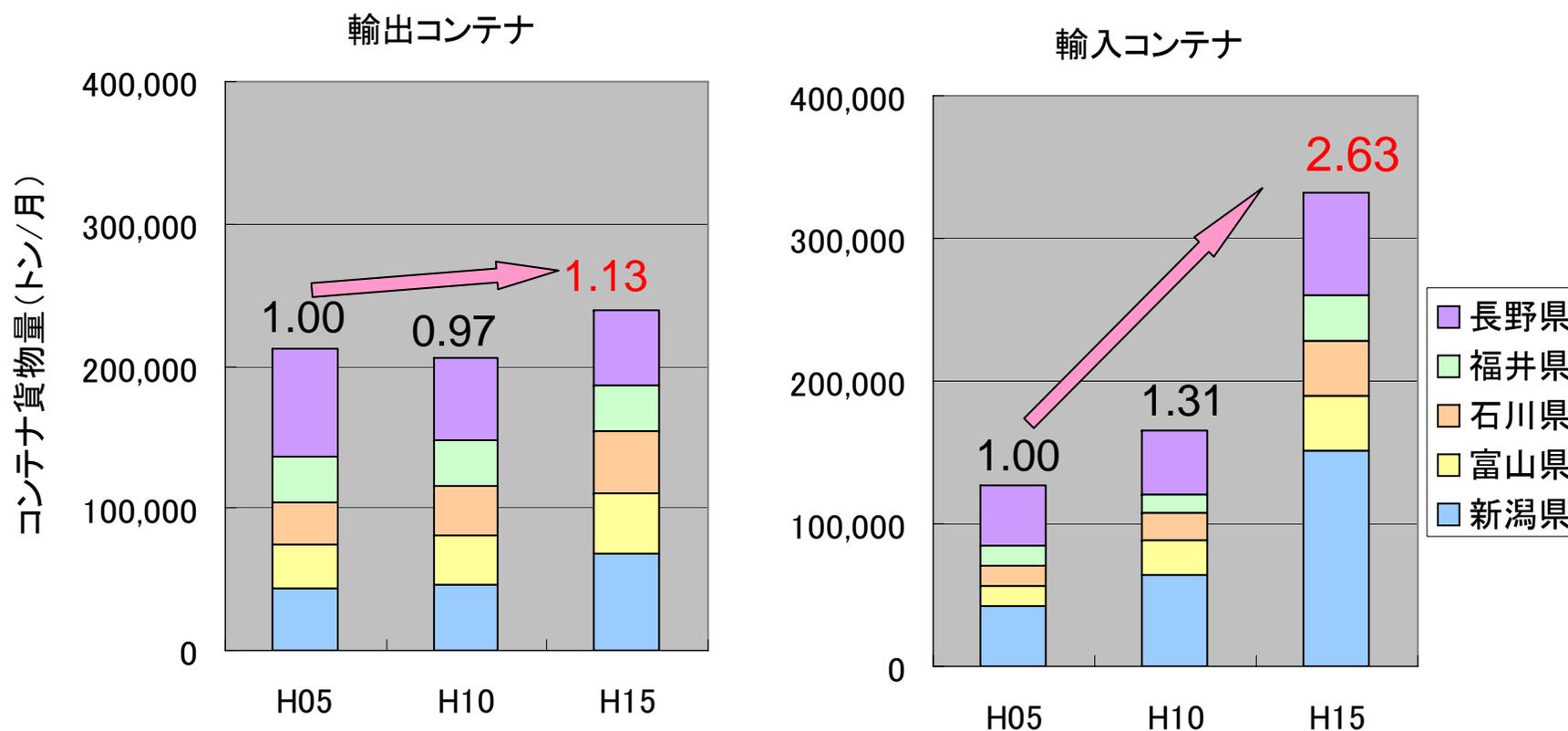
注)立地には、新設だけでなく増設も含む。



2. 海上物流関連データ

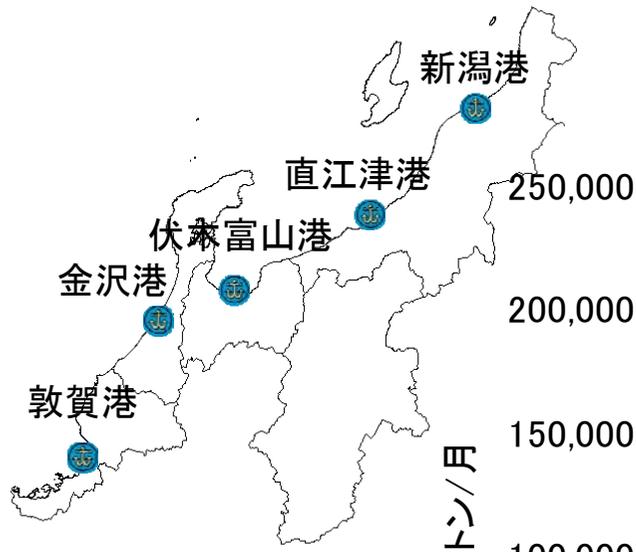
北陸5県の輸出・輸入コンテナ貨物の推移

平成5年から平成15年までの10年間に北陸5県のする輸出・輸入コンテナ貨物量の推移をみると、輸出コンテナは1.1倍に過ぎないが輸入コンテナ貨物は約**2.6倍**と大幅に増加している。

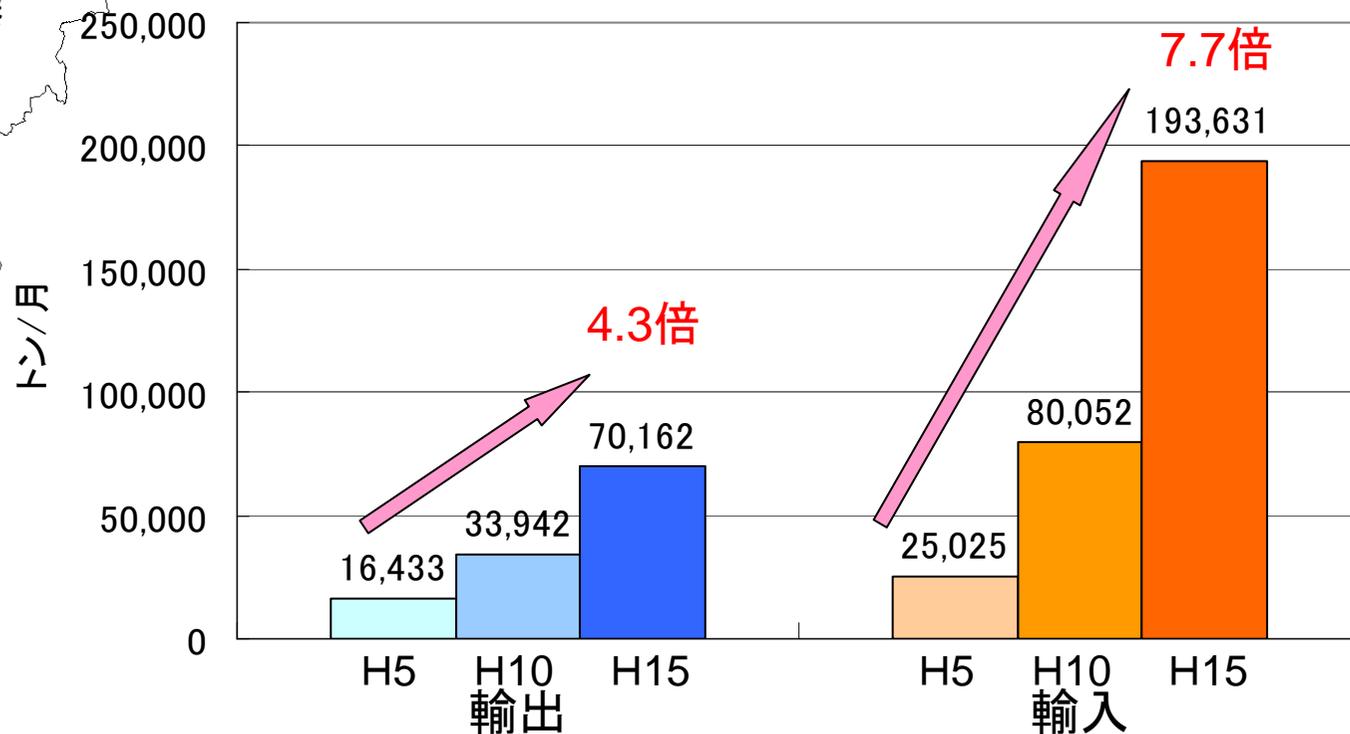


北陸5港湾の輸出入コンテナ貨物の推移

北陸港湾の輸出・輸入のコンテナ貨物の推移をみると、過去10年で輸出4.3倍、輸入7.7倍で、北陸港湾を利用する輸出入コンテナ貨物量が大きく増加している。



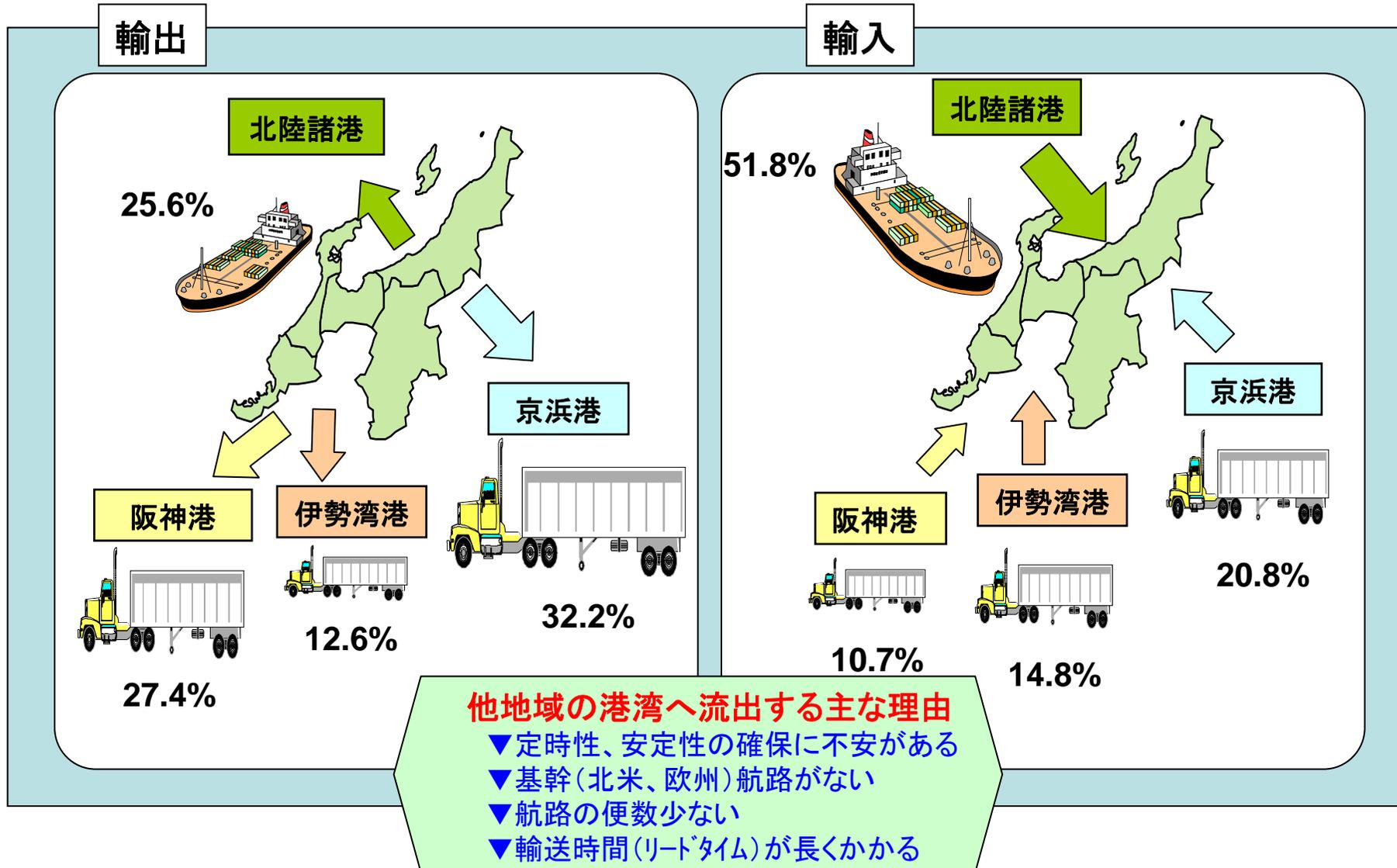
北陸港湾のコンテナ貨物量の推移



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

地元港湾利用の課題

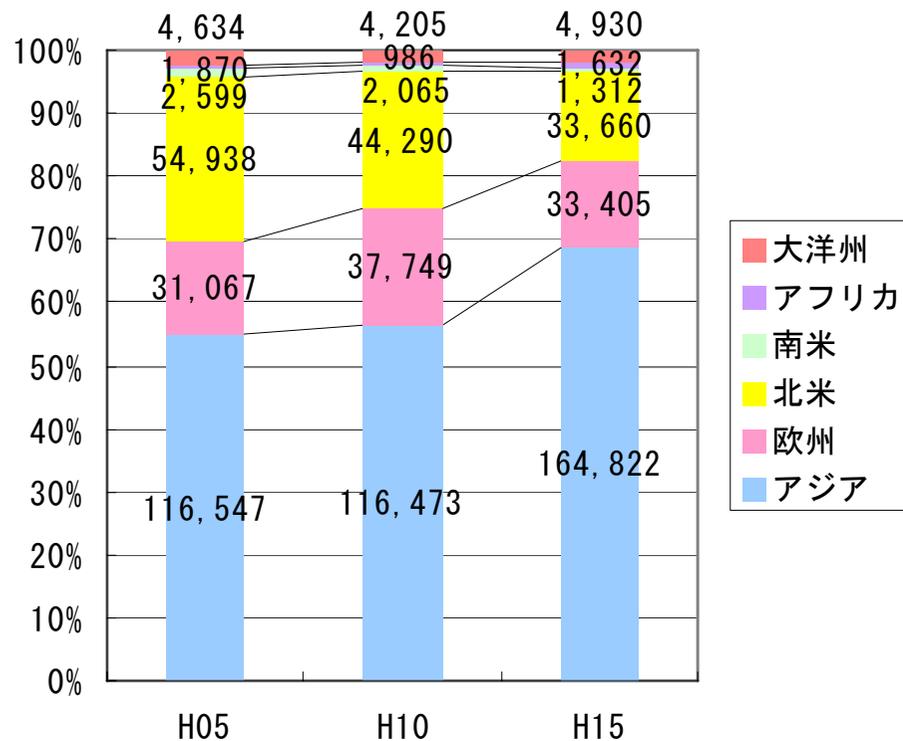
北陸地域の地元港湾利用率は上昇しているものの、依然として輸出で3/4、輸入で1/2の貨物が、3大港湾に依存している。



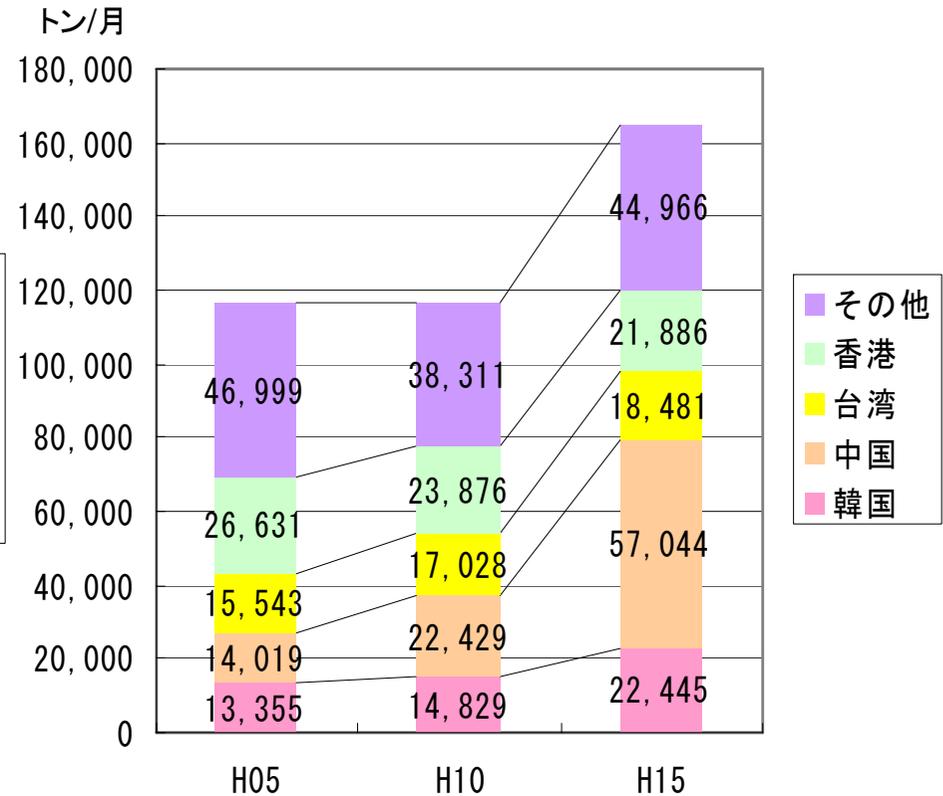
北陸地域貨物の貿易相手国(輸出-5県計)

- アジア地域への貨物が多く、全体の60%以上を占めており、増加傾向にある。
- その他主な相手国は欧州・北米であるが、貨物量は横ばいもしくは減少傾向にある。
- アジア地域では中国への貨物が最も多く、急速に増加してきている。

相手国の推移



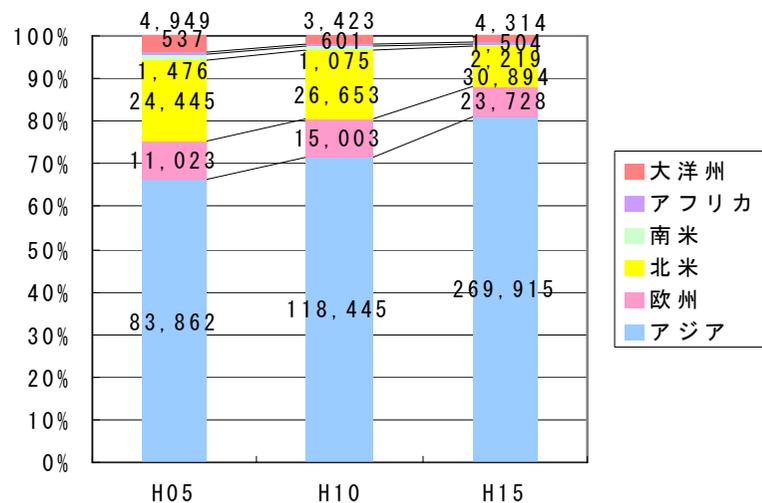
アジア地域における内訳



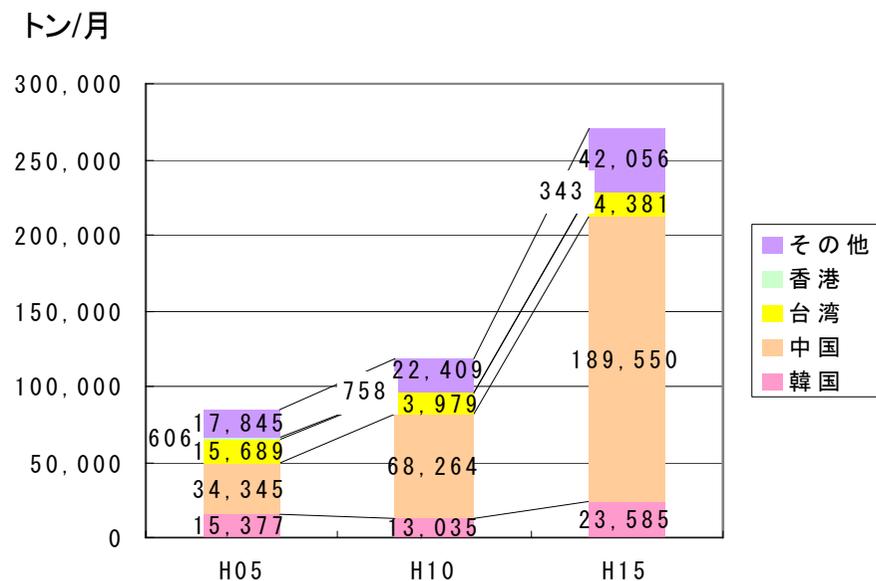
北陸地域貨物の貿易相手国(輸入-5県計)

- アジア地域から輸出が多く、平成15年では全体の約80%を占めている。
- その他主な相手国は欧州・北米であるが、貨物量は横ばいもしくは減少傾向にある。
- アジア地域では中国から貨物が圧倒的に多く、急速に増加してきている。

相手国の推移



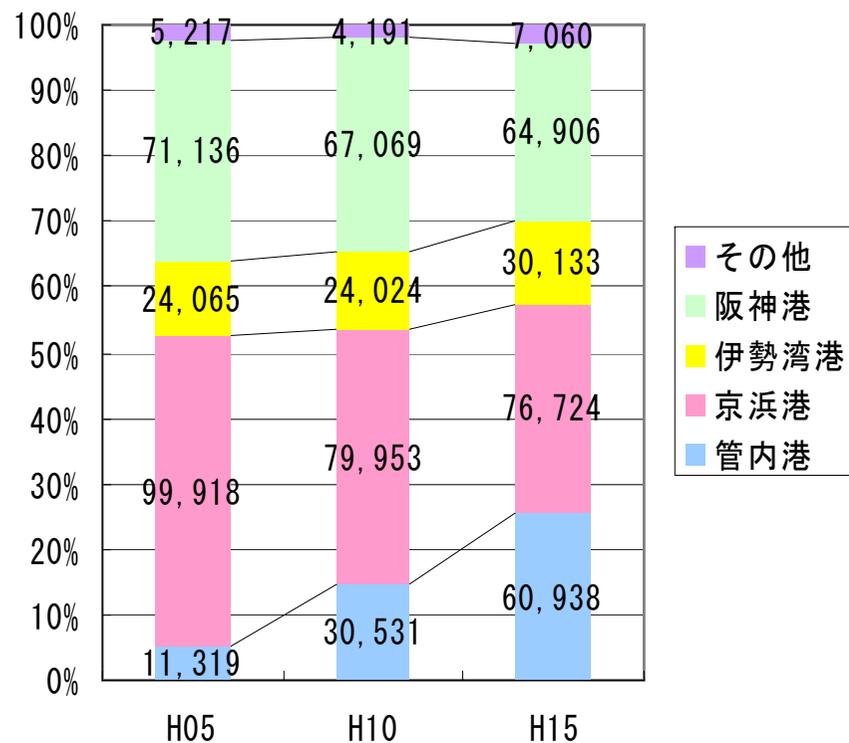
アジア地域における内訳



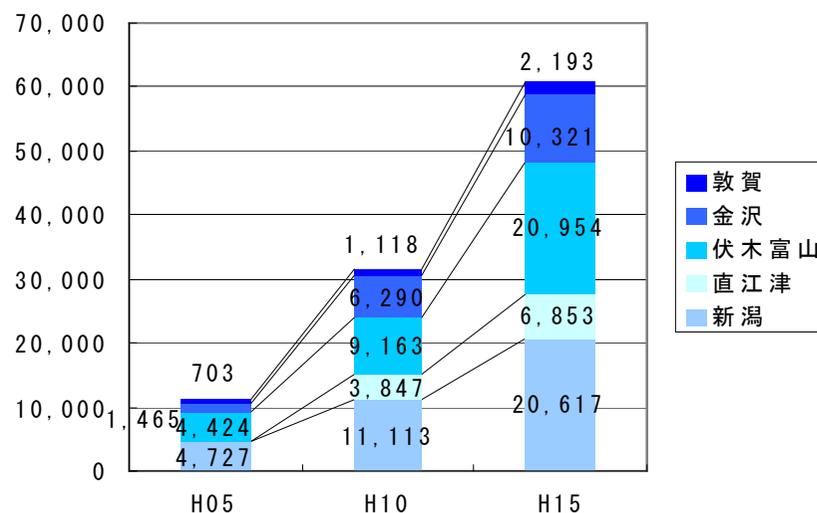
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸出・5県計)

- 京浜港・阪神港の利用が多く、平成15年で全体の約60%を占めている。
- 管内港の利用率は増加傾向にあり、平成5年～15年までの10年間で約6倍に増加し、平成15年では約25%を占めるまでになっている。
- 管内全ての港湾で取扱量が増加している。

港湾利用状況



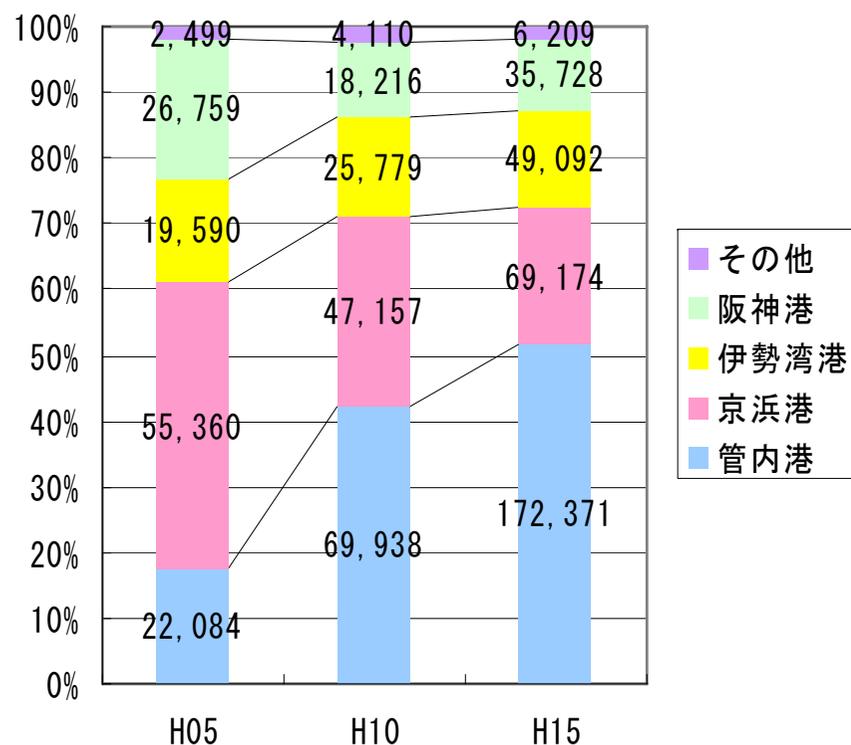
管内港湾利用の内訳



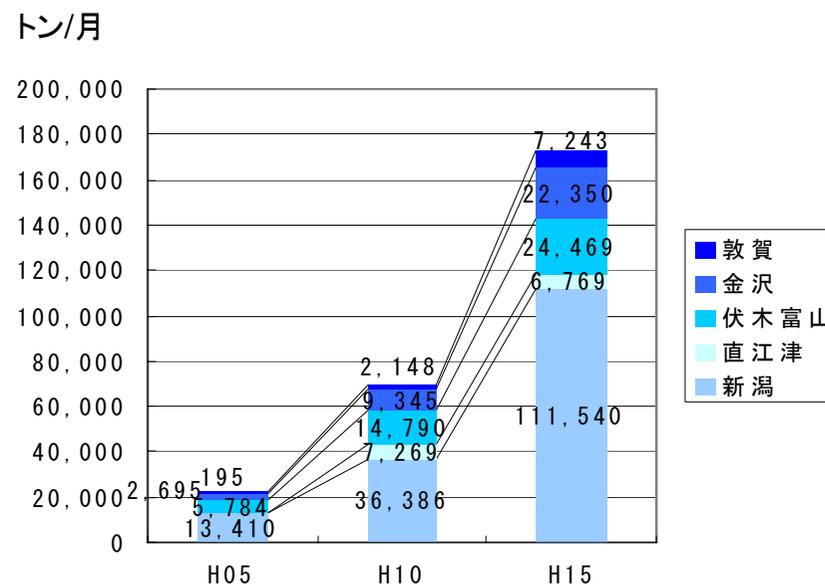
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸入・5県計)

- 平成5年時には全体の約80%を管内以外の港が取り扱っていたが、その割合は減少し、平成15年では管内港の利用率が50%以上となっている。
- 管内以外の港のうち、伊勢湾港は同程度の利用率を保持しているが、京浜港・阪神港は利用率が低下し、それに代わる形で管内港の利用率が増加している。
- 管内港のうち、新潟港の取扱量増加が特に顕著である。

港湾利用状況



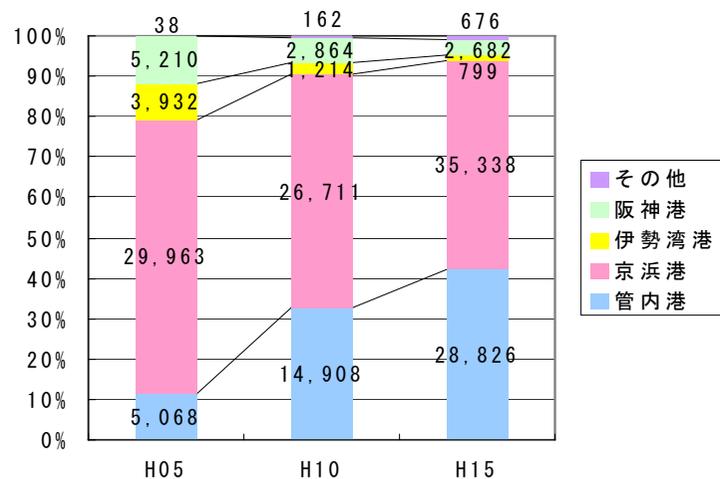
管内港湾利用の内訳



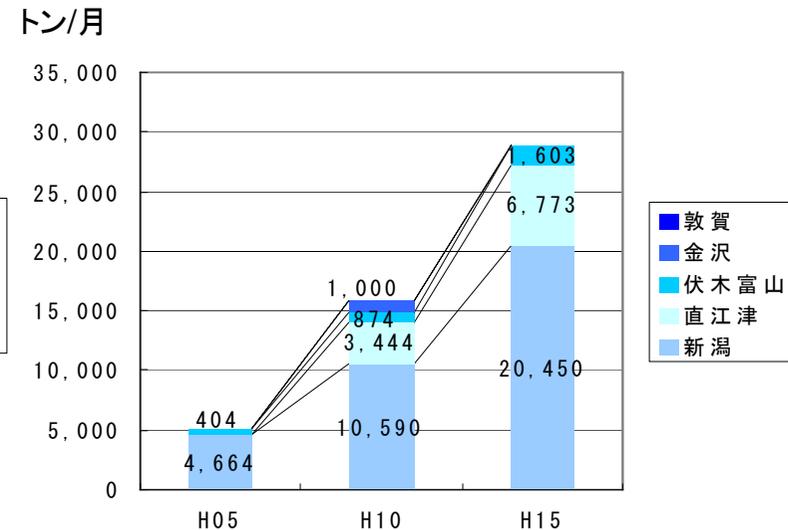
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸出・新潟県)

- 京浜港の利用が最も多く、全体の50%以上を占めている。
ただし、利用量は増加しているものの、利用率については減少傾向にある。
- 管内以外の港の利用率減少に対し、管内港の利用率は増加しているおり、平成15年では全体の40%以上を占めるまでになった。
- 管内港のうち、新潟港の利用が最も多い。また、県内2つの港（新潟港・直江津港）でほとんどの貨物を取り扱っている。

港湾利用状況



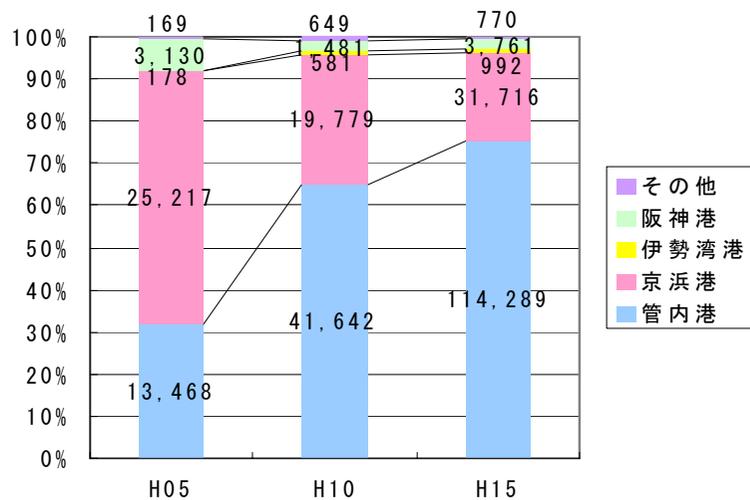
管内港湾利用の内訳



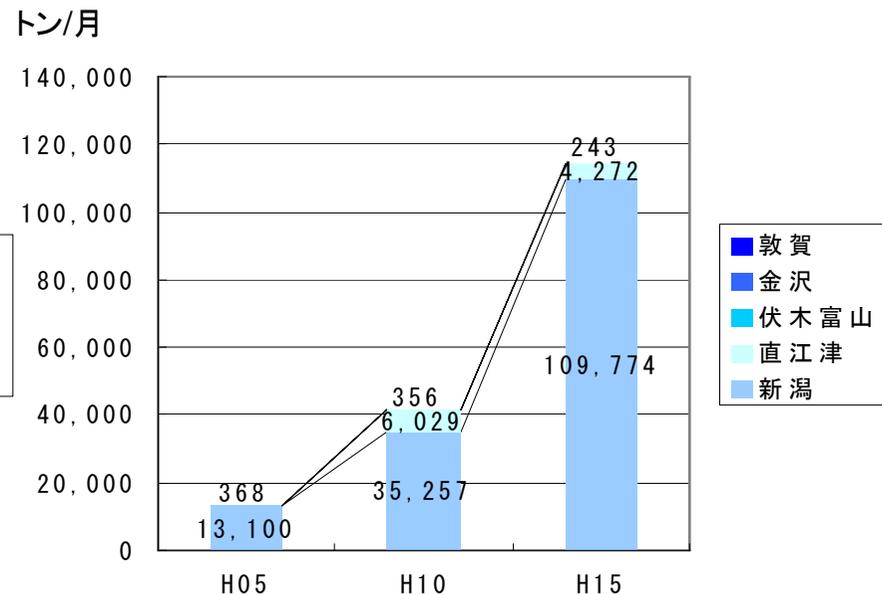
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸入・新潟県)

- 管内港および京浜港でほとんどの貨物を取り扱っている。
- 管内港の取り扱い比率が増加し、平成15年では全体の約75%を占めている。
- 管内港のうち、新潟港においてほとんどの貨物を取り扱っている。

港湾利用状況



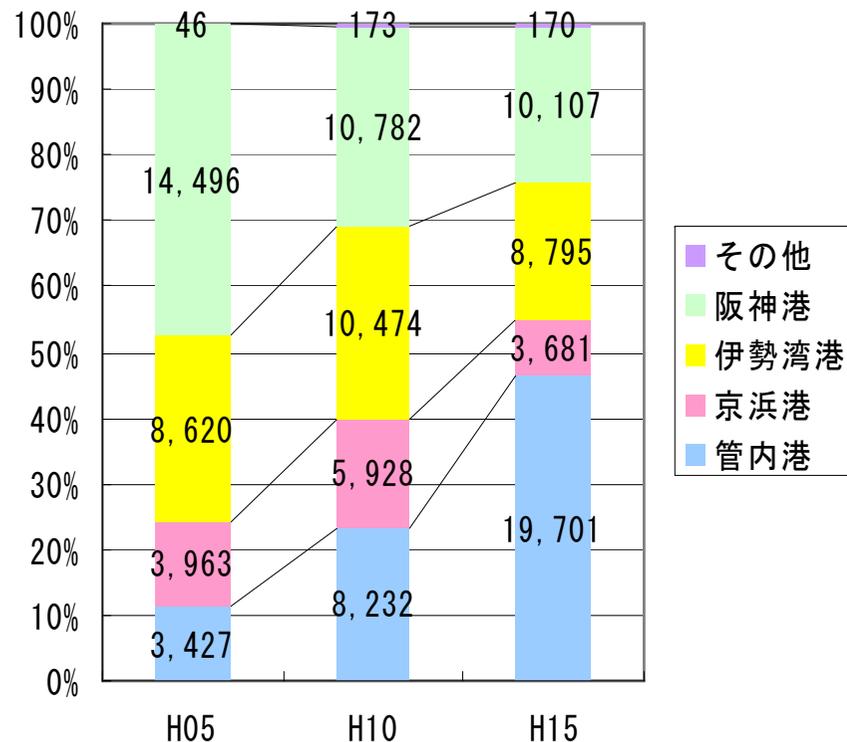
管内港湾利用の内訳



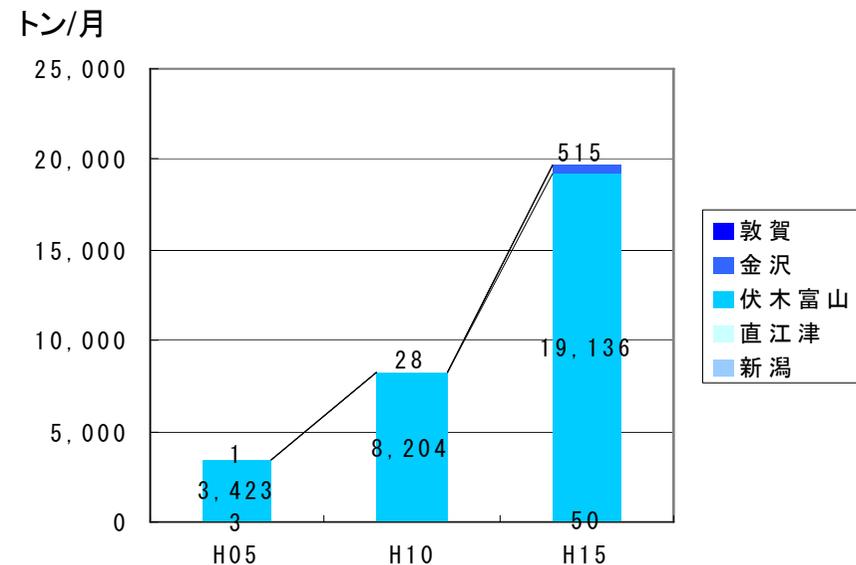
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸出・富山県)

- 平成5年時は阪神港の利用率が最も高かったが、京浜港・伊勢湾港とともに低下してきている。
- 代わりに管内港の利用率が増加してきており、平成15年では50%弱の貨物を取り扱っている。
- 管内港のうち、伏木富山港においてほとんどの貨物を取り扱っている。

港湾利用状況



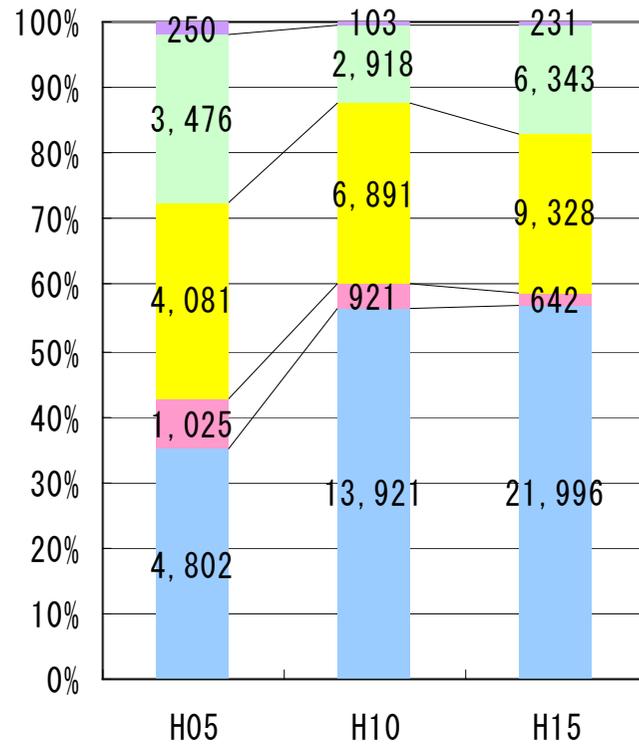
管内港湾利用の内訳



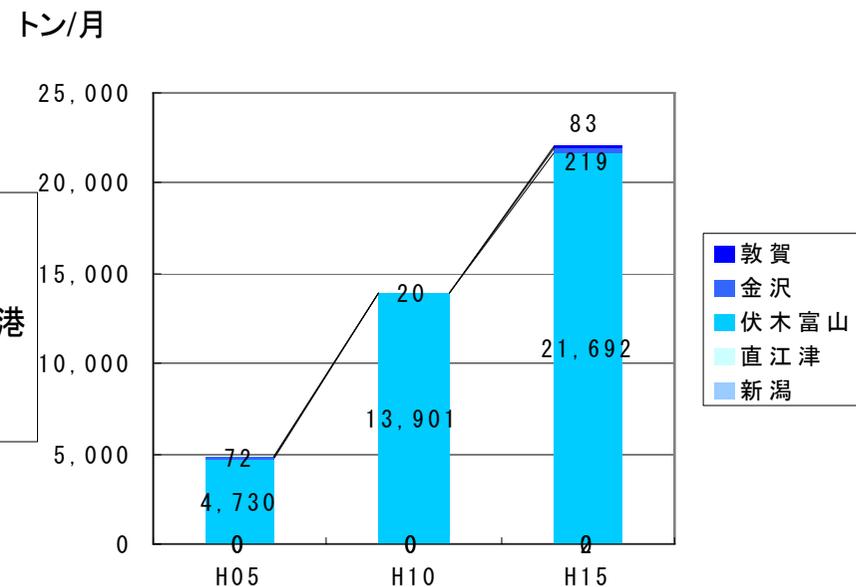
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸入・富山県)

- 平成5年時は管内以外の港湾の利用率が50%以上を占めていたが、平成10年からは管内港の利用が50%以上を占めている。
- 管内港のうち、伏木富山港においてほとんどの貨物を取り扱っている。

港湾利用状況



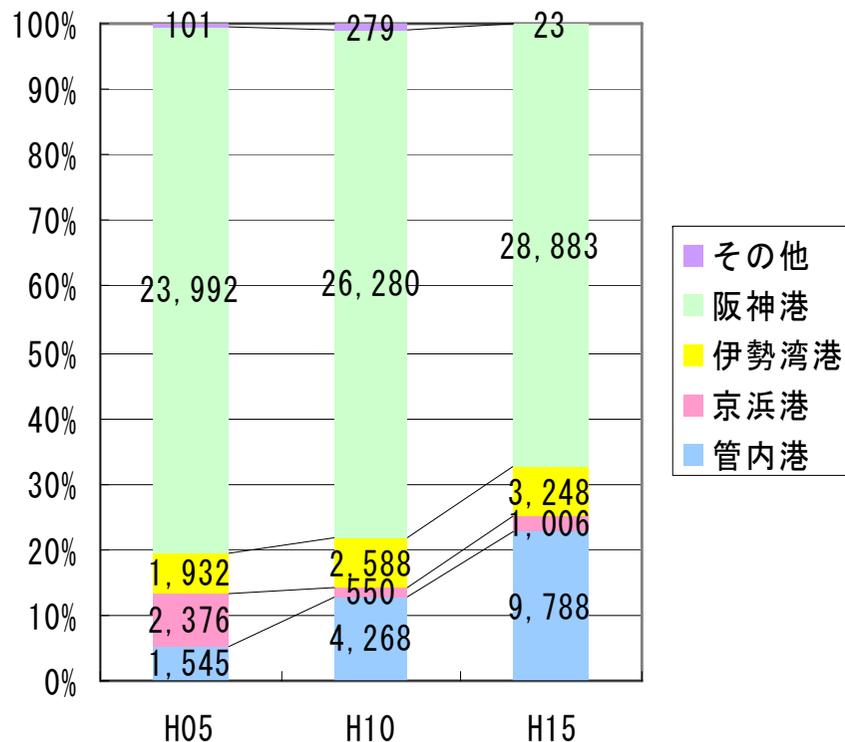
管内港湾利用の内訳



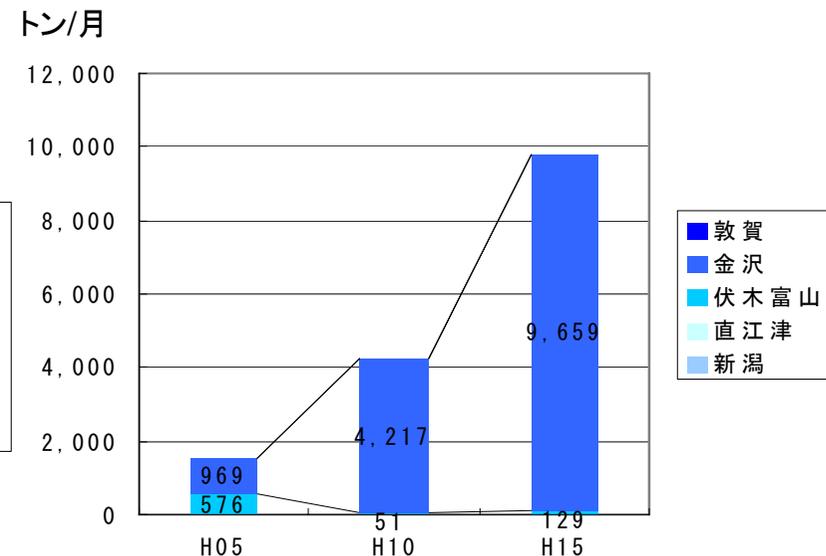
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸出・石川県)

- 阪神港の利用率が最も高く70～80%を占めているが、徐々に減少傾向にある。
- 管内港湾の利用率は平成15年においても20%程度にとどまっているが、増加傾向にある。
- 管内港のうち、金沢港においてほとんどの貨物を取り扱っている。

港湾利用状況



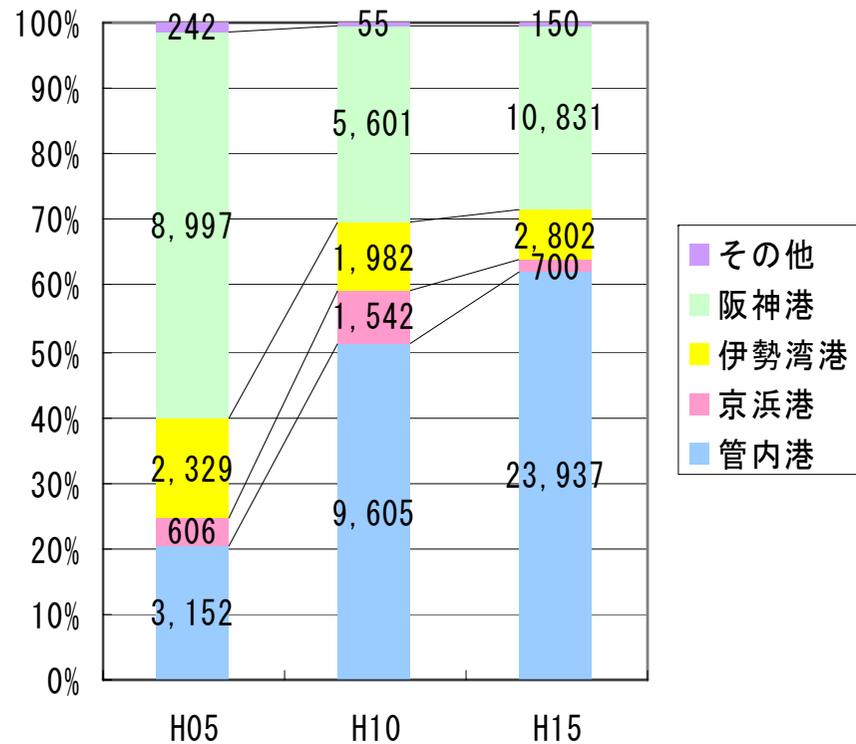
管内港湾利用の内訳



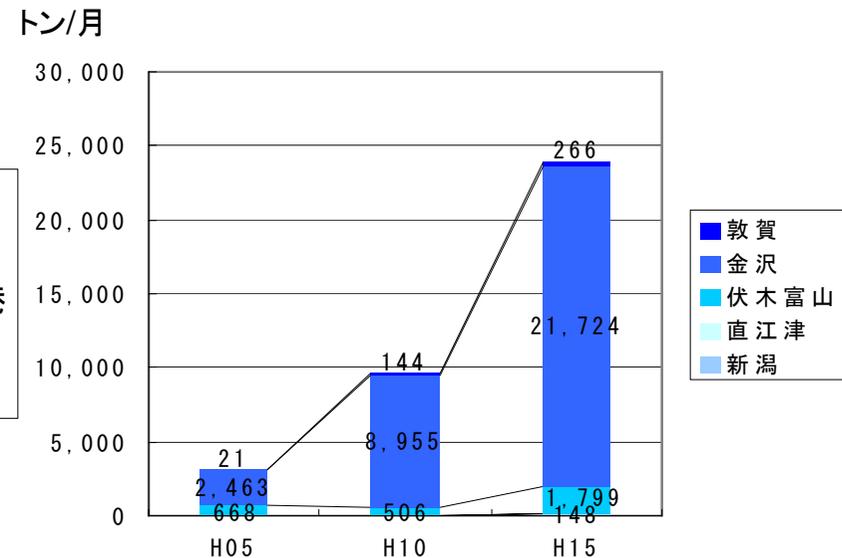
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸入・石川県)

- 平成5年時には阪神港の利用率が最も高かったが、平成10年からは管内港の利用が50%以上を占めている。
- 管内港のうち、金沢港においてほとんどの貨物を取り扱っている。

港湾利用状況



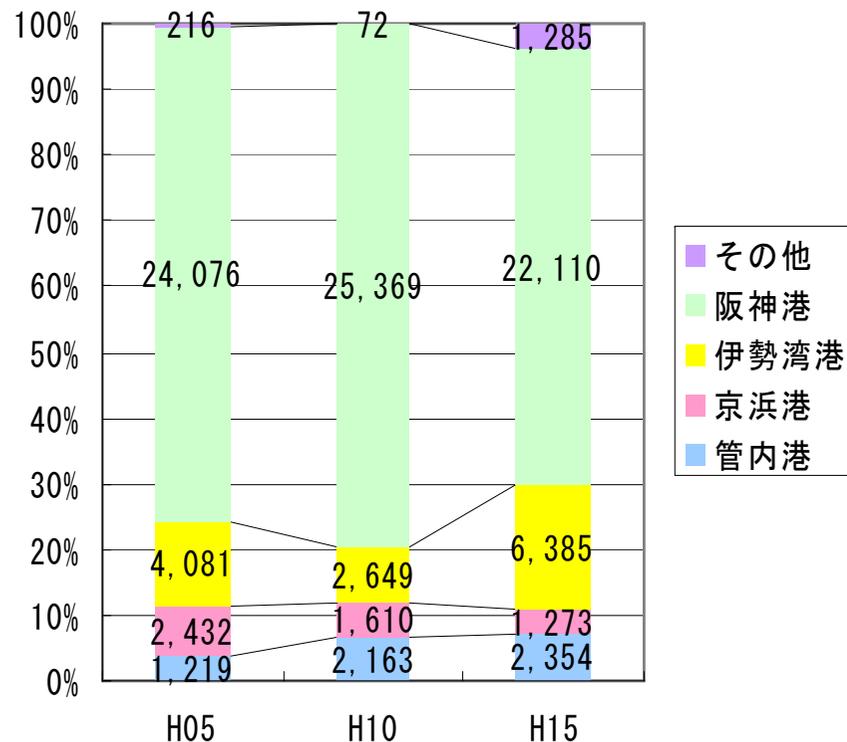
管内港湾利用の内訳



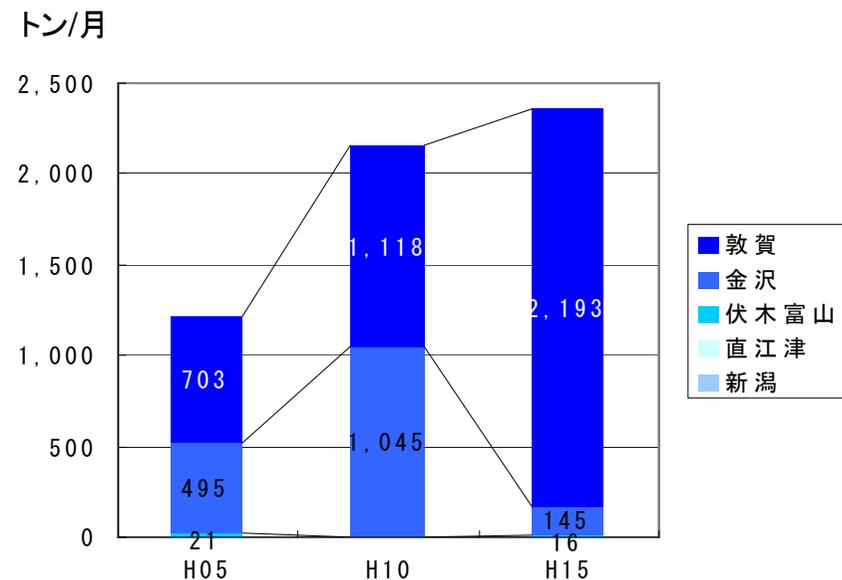
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸出・福井県)

- 阪神港の利用率が最も高く70～80%を占めている。
- 管内港湾の利用率は弱い増加傾向にあるが、平成15年においても10%以下にとどまっている。
- 管内港利用の内訳は、平成10年までは金沢港と敦賀港でシェアをほぼ2分していたが、平成15年においては90%以上が敦賀港となっている。

港湾利用状況



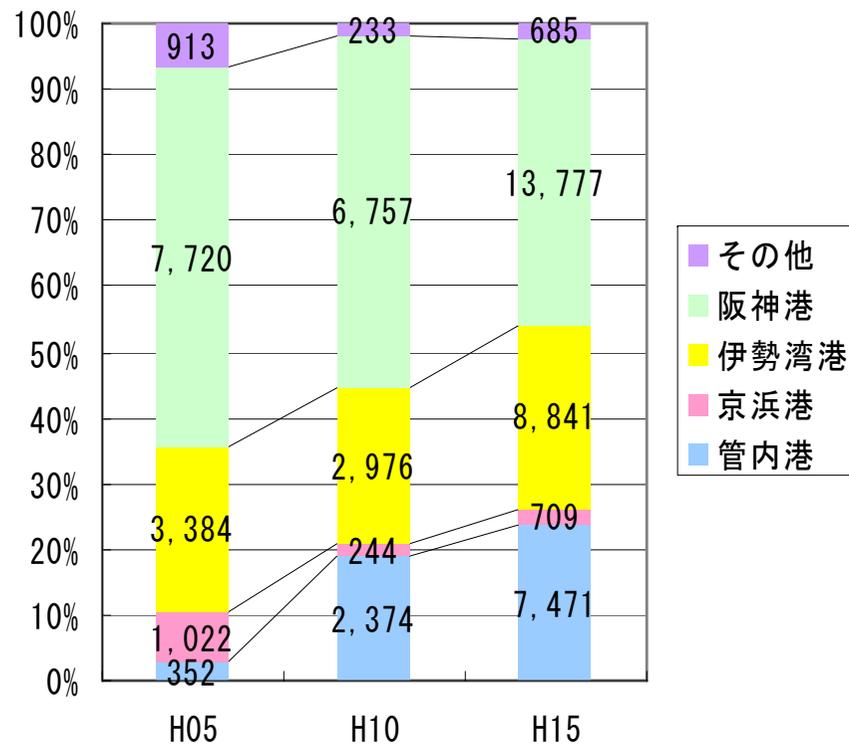
管内港湾利用の内訳



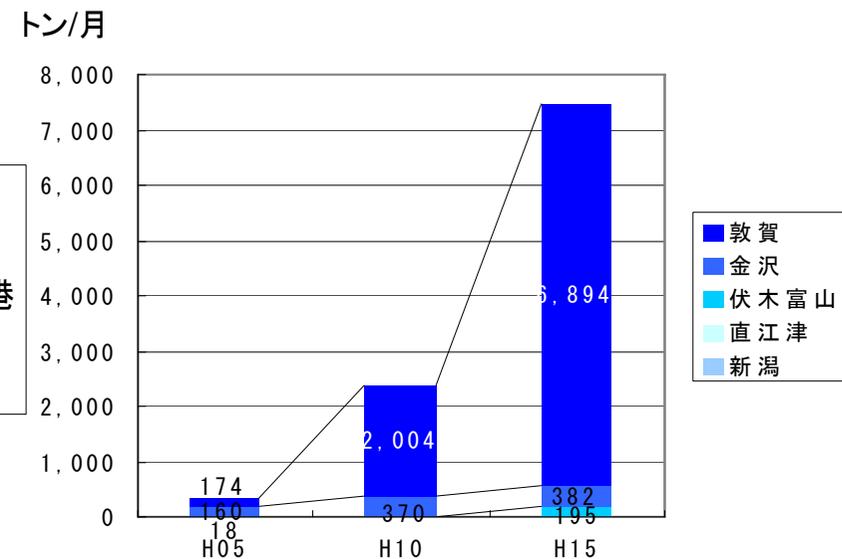
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸入・福井県)

- 阪神港・伊勢湾港の利用率が高く合わせて70~80%を占めている。
- 管内港湾の利用率は増加傾向にあり、平成15年においては20%を超えている。
- 管内港のうち、ほとんどの貨物が敦賀港を利用している。

港湾利用状況



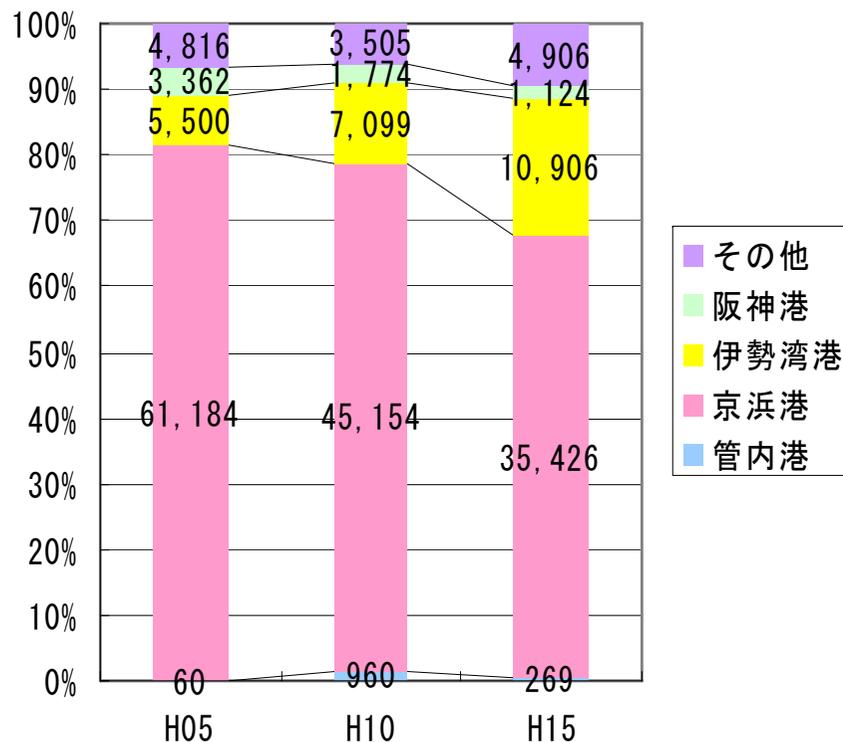
管内港湾利用の内訳



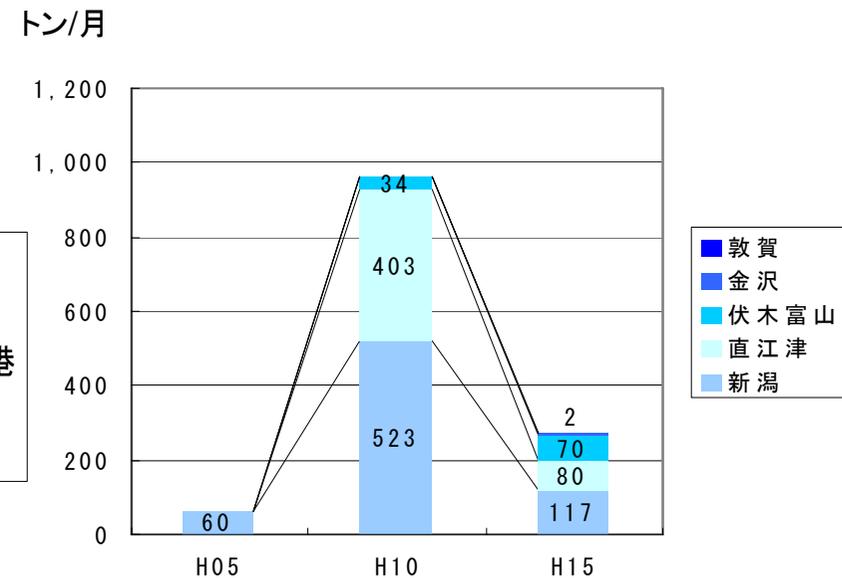
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸出・長野県)

- 京浜港の利用率が最も高く平成15年においても70%近くを占めているが、貨物量・シェアともに減少傾向にある。
- 管内港湾の利用率は非常に低い。
- 管内港では、新潟港・直江津港・伏木富山港において利用実績がある。

港湾利用状況



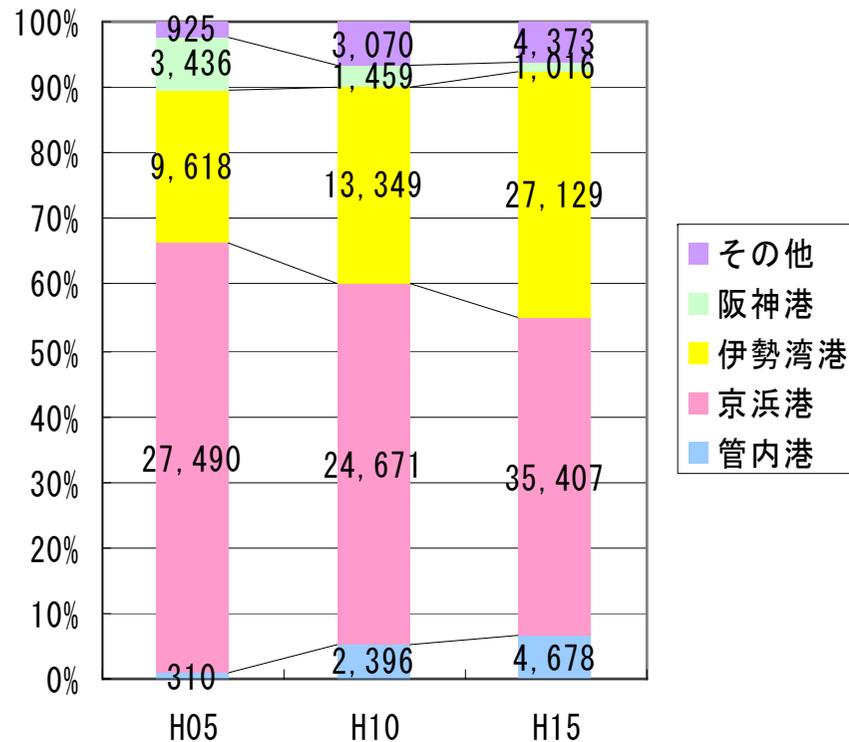
管内港湾利用の内訳



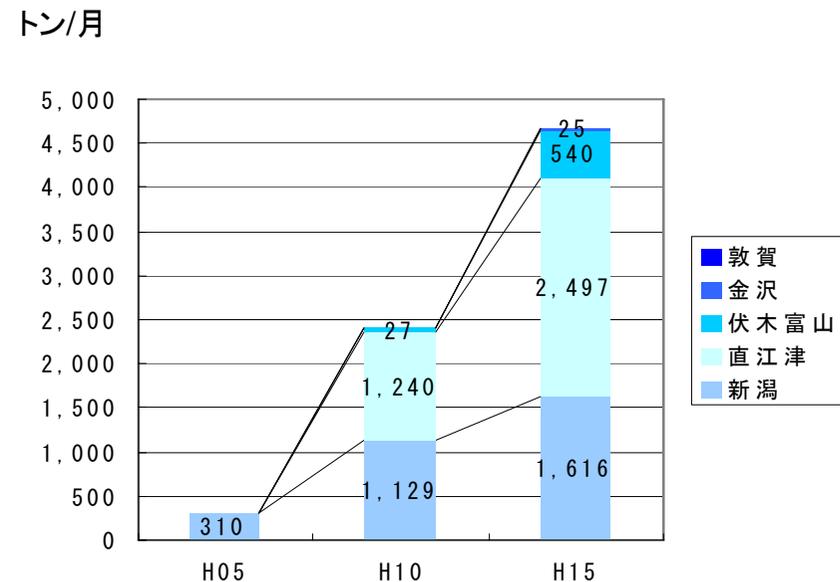
北陸地域発着貨物の港湾利用状況(輸入・長野県)

- 京浜港・伊勢湾港の利用率が高く平成15年においても80%以上を占めているが、利用率は減少傾向にある。
- 管内港湾の利用率は低迷しているが、増加傾向にはある。
- 管内港では、直江津港の利用が最も多い。

港湾利用状況

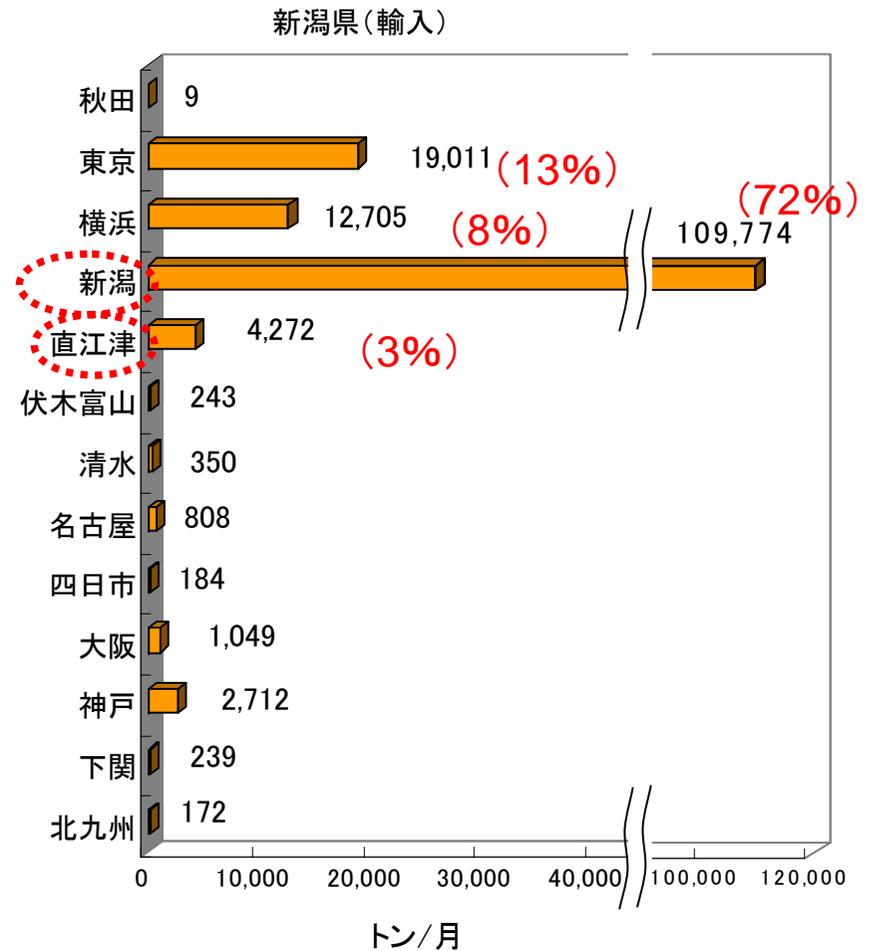
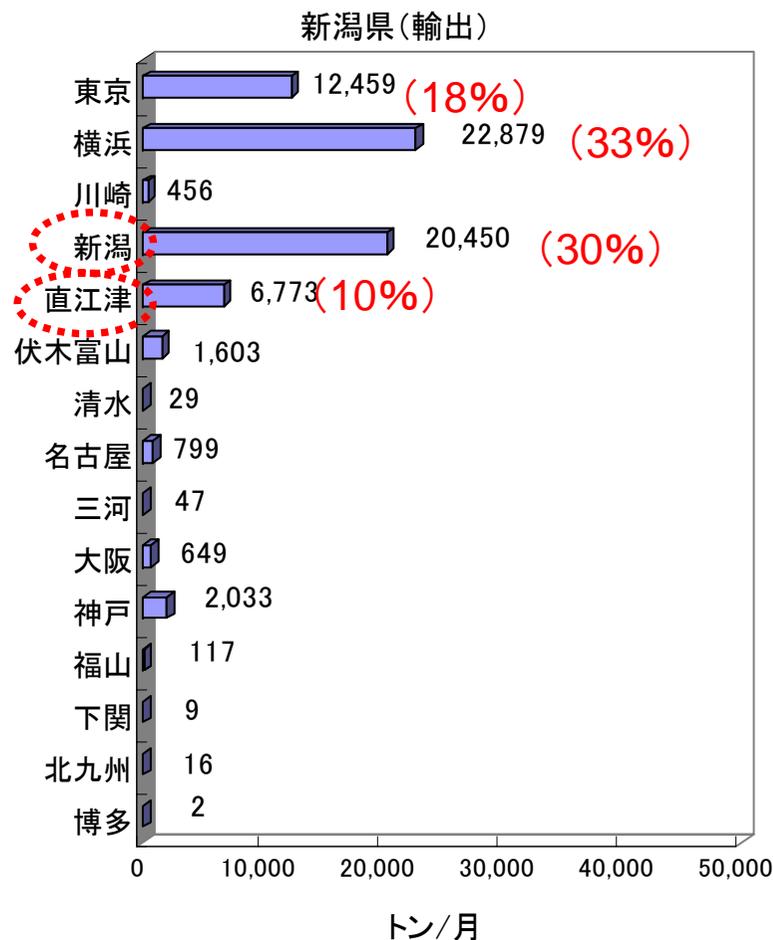


管内港湾利用の内訳



新潟県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

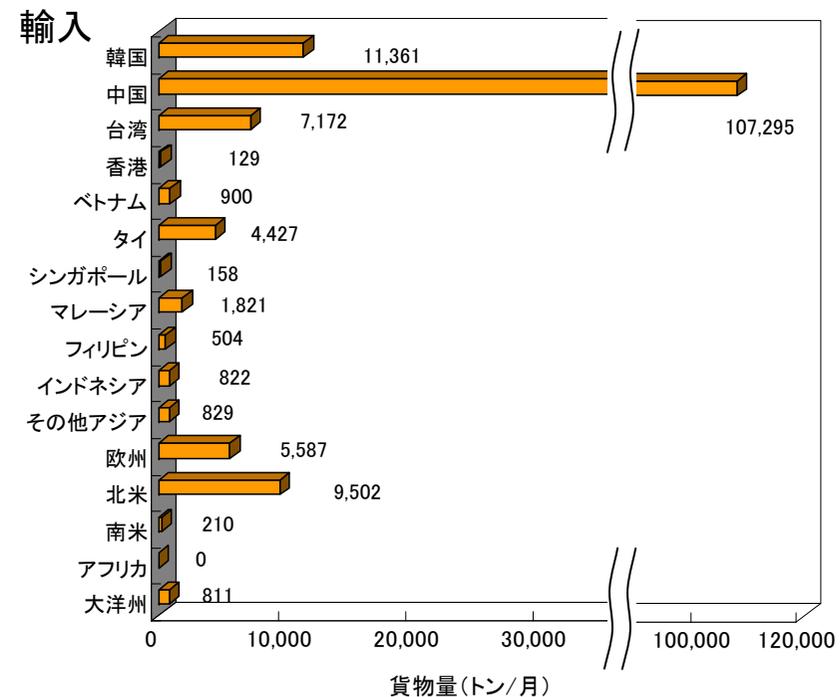
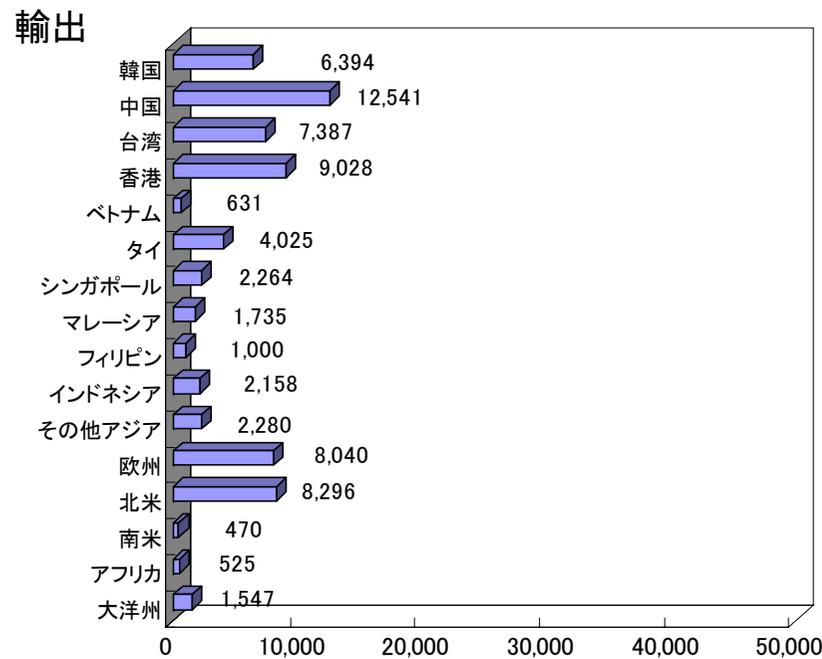
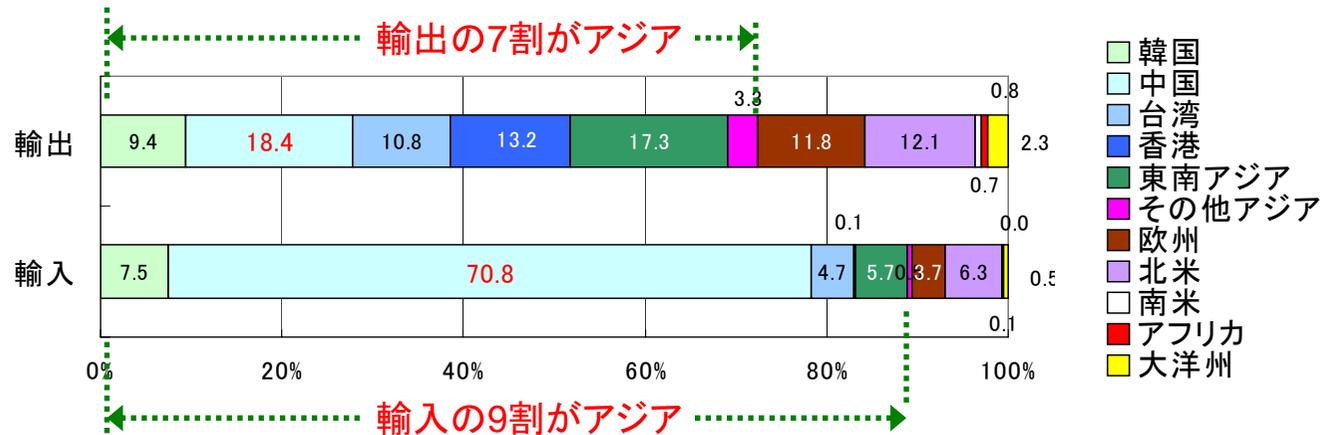
新潟県輸出コンテナ貨物の利用港湾は、新潟港30%、直江津港10%である。京浜港利用は52%と半数以上を占める。一方、輸入コンテナ貨物の利用港湾は、新潟港72%、直江津港3%で、県内港湾が 4分の3を占める。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

新潟県の貿易相手国（輸出入コンテナ貨物）

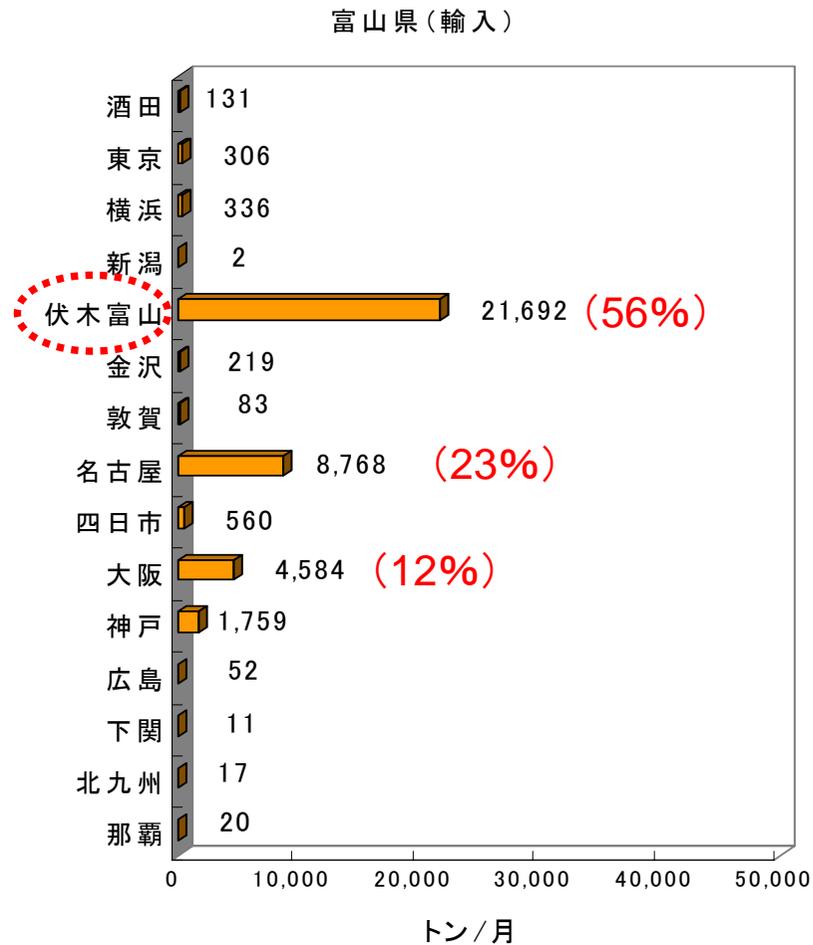
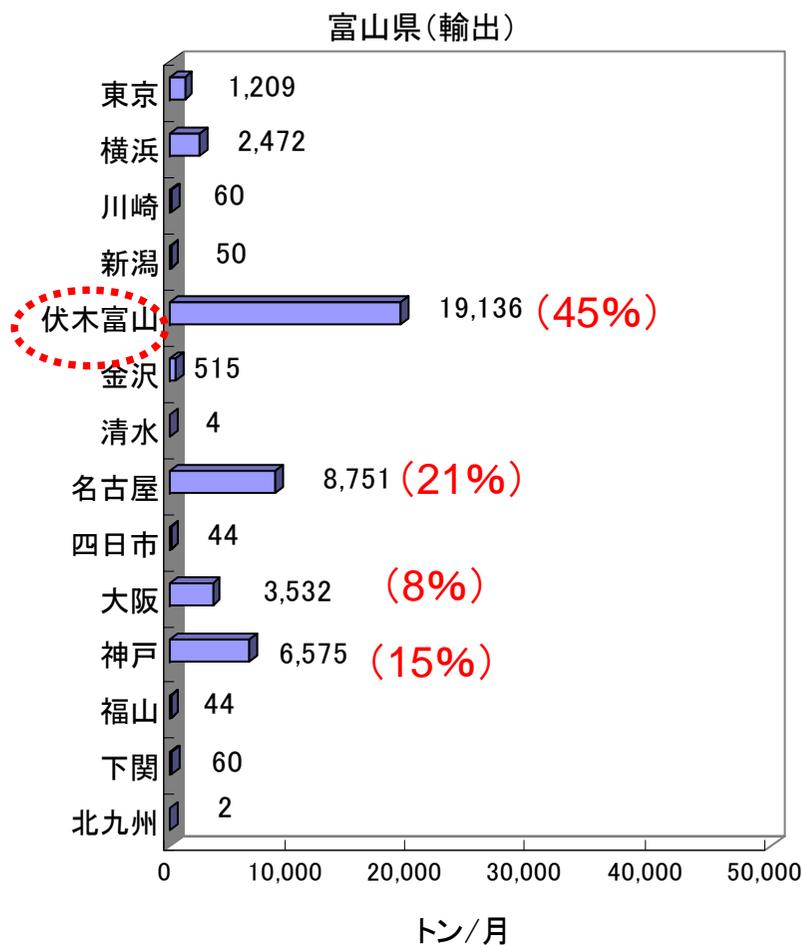
○輸出では中国、香港、台湾、韓国で約5割を占める。輸入では中国が7割を占めている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

富山県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

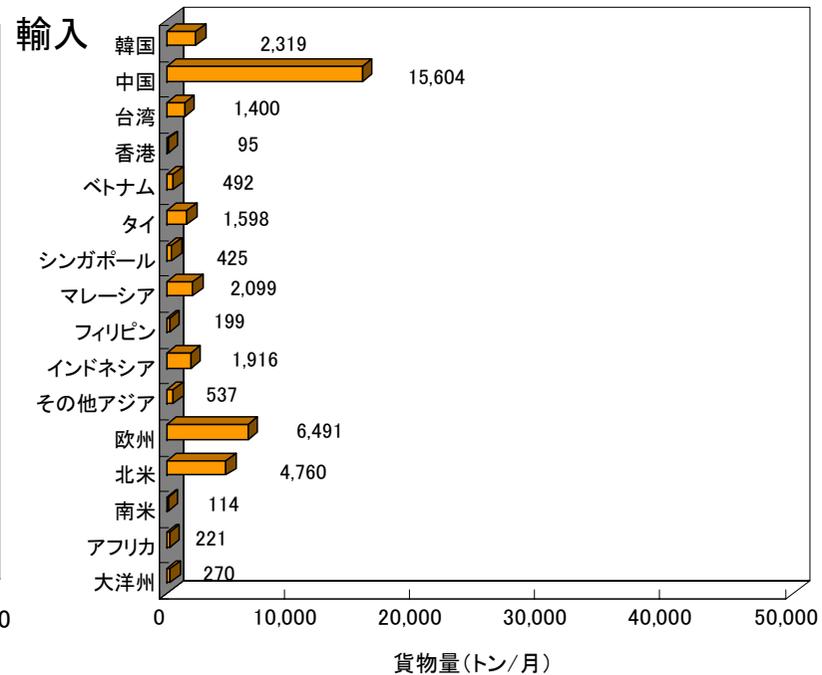
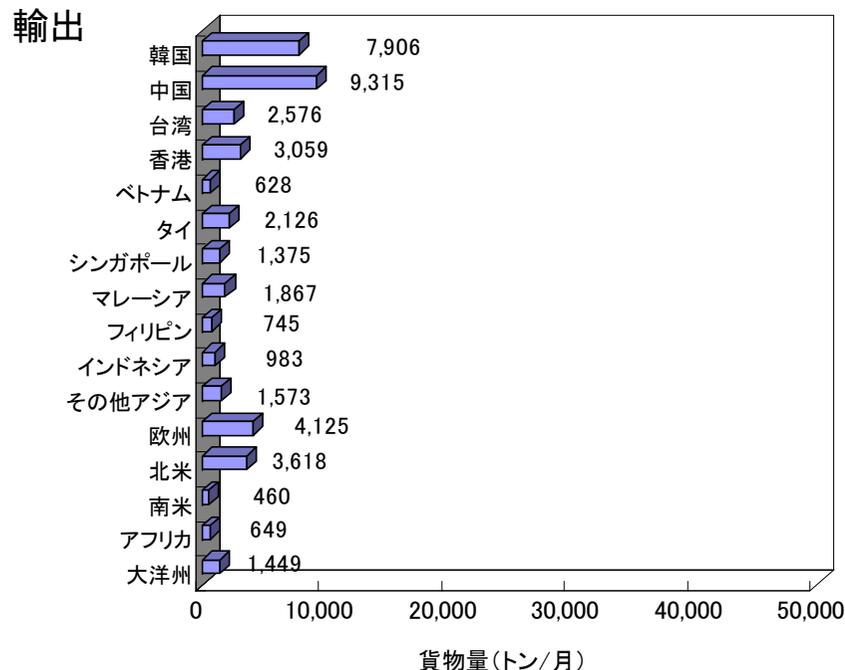
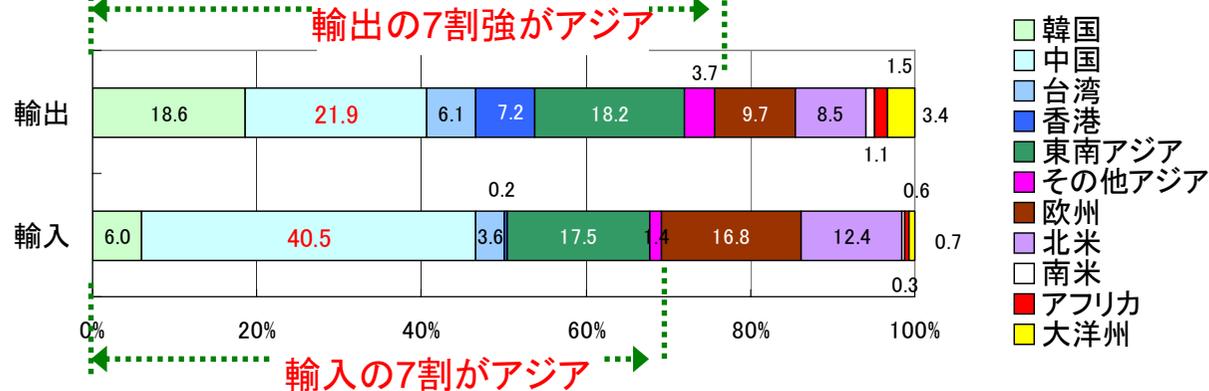
富山県輸出コンテナ貨物の利用港湾は、伏木富山港45%、県内港湾で半分近くを占める。そのほか、阪神港24%、伊勢湾港21%となっている。一方、輸入コンテナ貨物の利用港湾は、伏木富山港56%で、県内港湾で半分以上を占める。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

富山県の貿易相手国（輸出入コンテナ貨物）

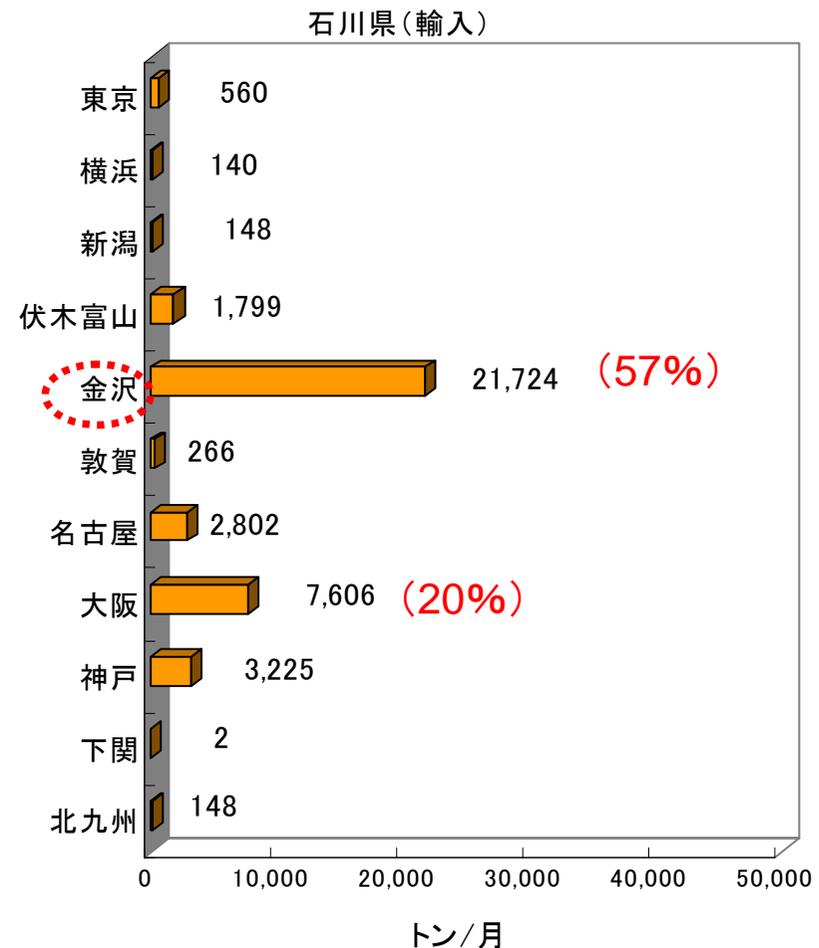
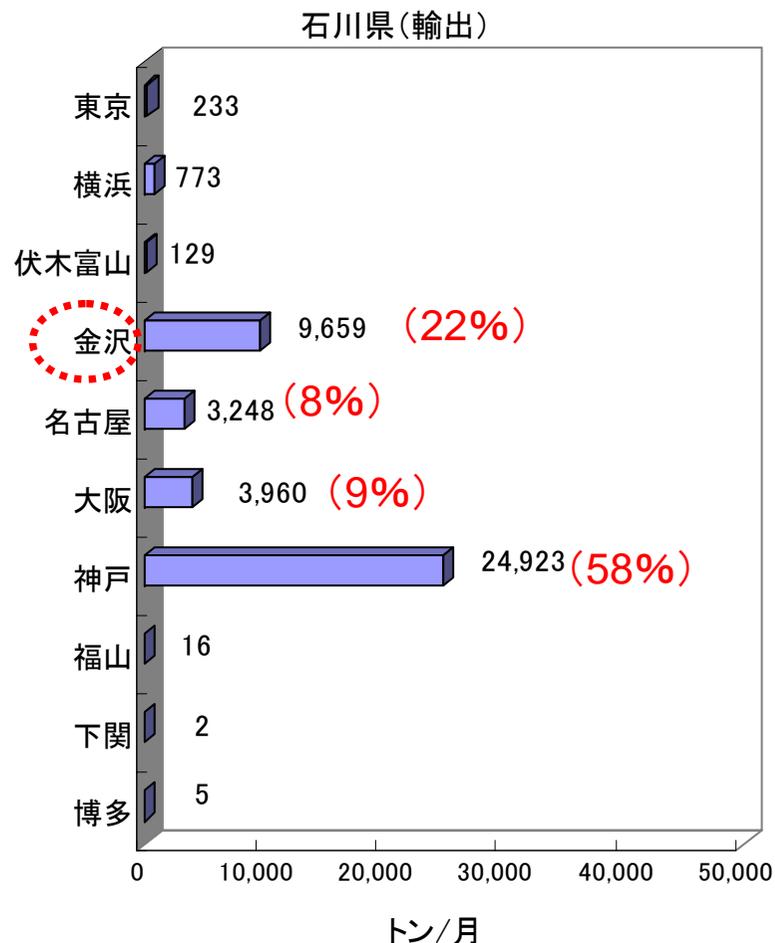
○輸出では中国、韓国などアジアが約7割強を占める。輸入では中国が4割、アジアで7割を占めている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

石川県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

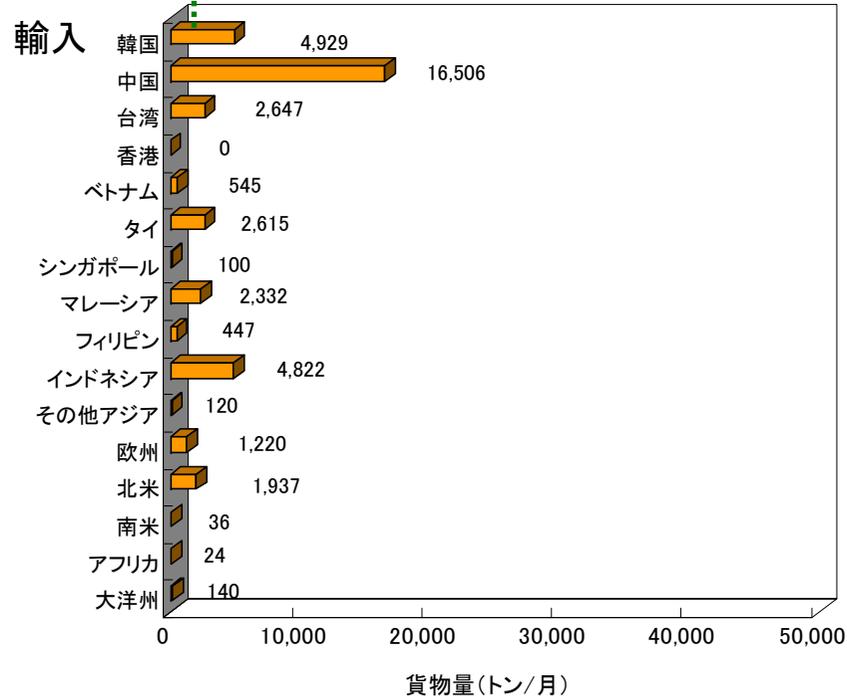
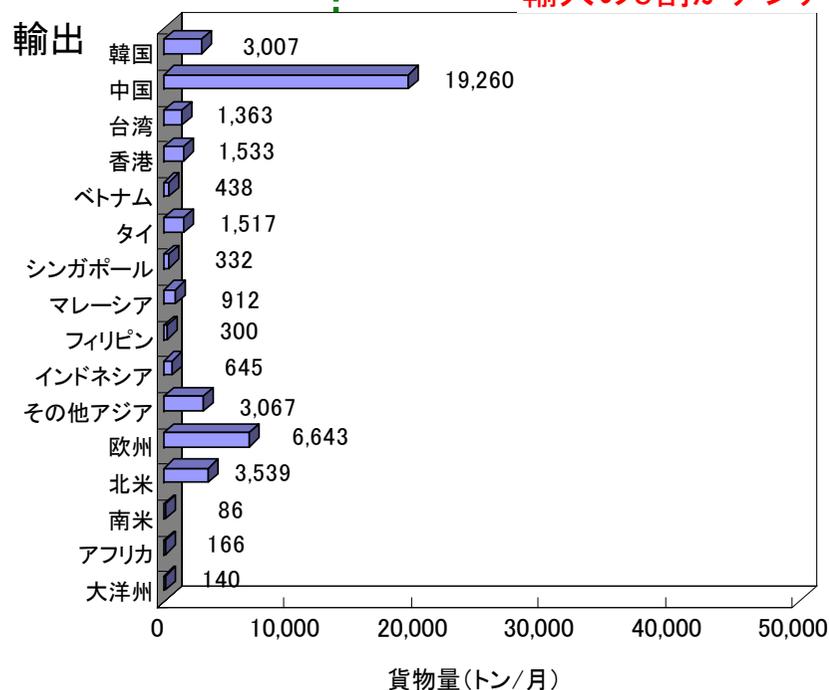
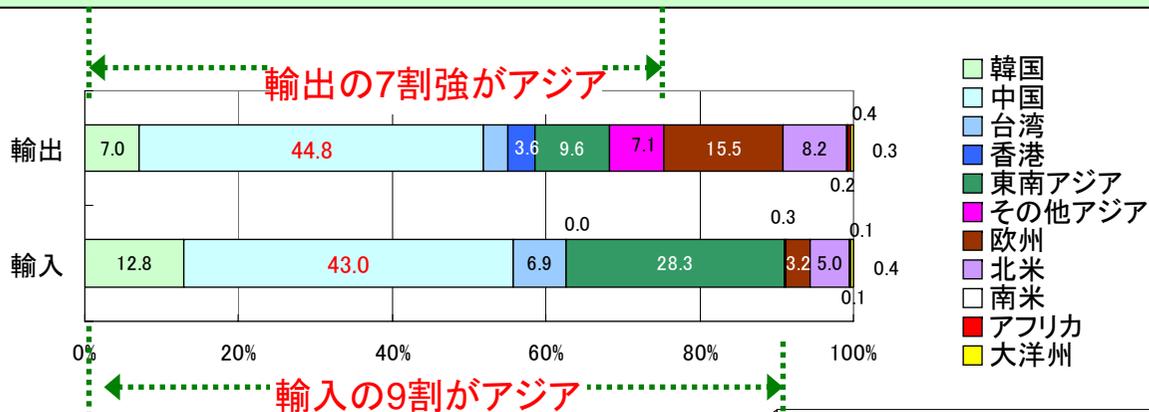
石川県輸出コンテナ貨物の利用港湾は、金沢港22%である。神戸港をメインとする 阪神港が67%と8割近くを占める。一方、輸入コンテナ貨物の利用港湾は、金沢港57%で、県内港湾で6割近くを占める。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

石川県の貿易相手国（輸出入コンテナ貨物）

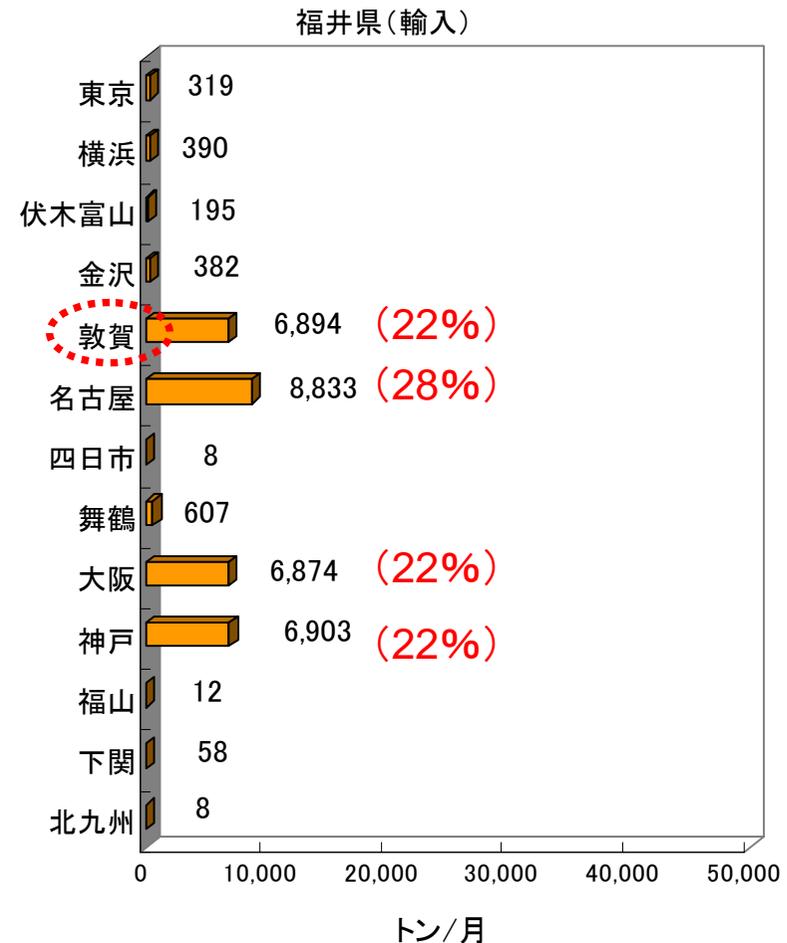
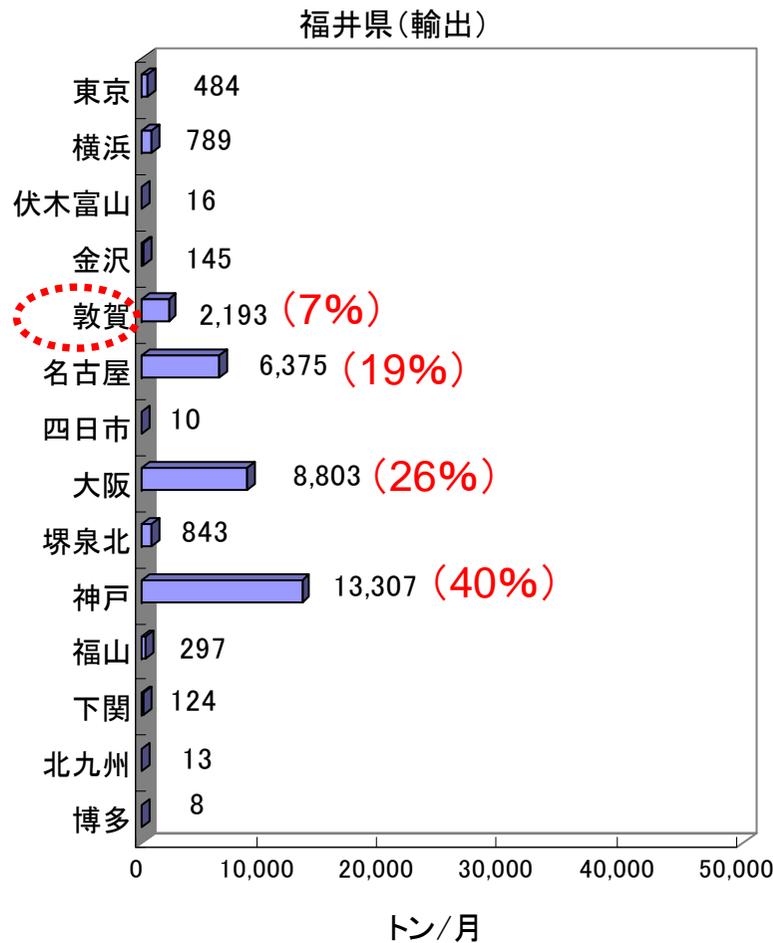
○輸出では中国、韓国などアジアが約7割強を占める。輸入では中国が4割、アジアで7割を占めている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

福井県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

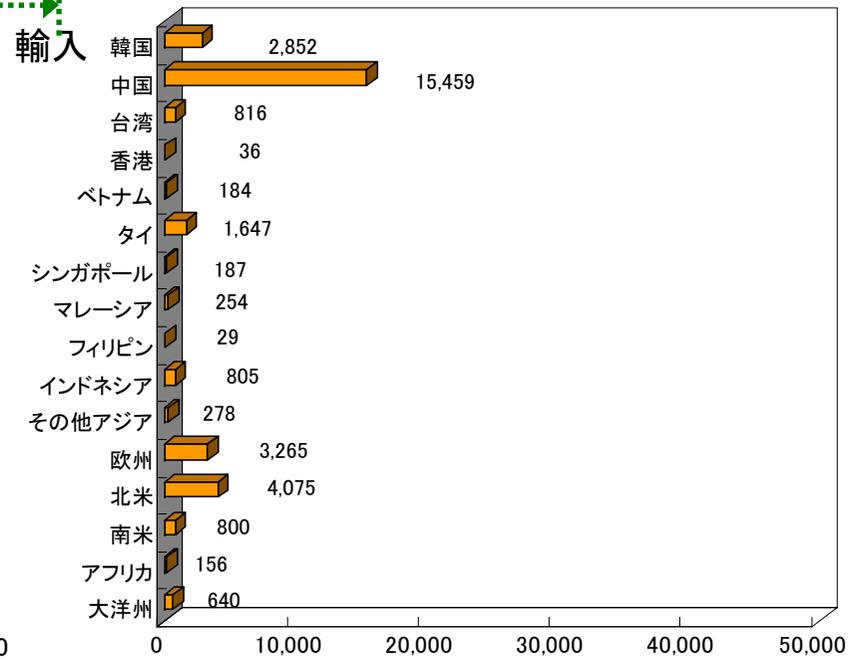
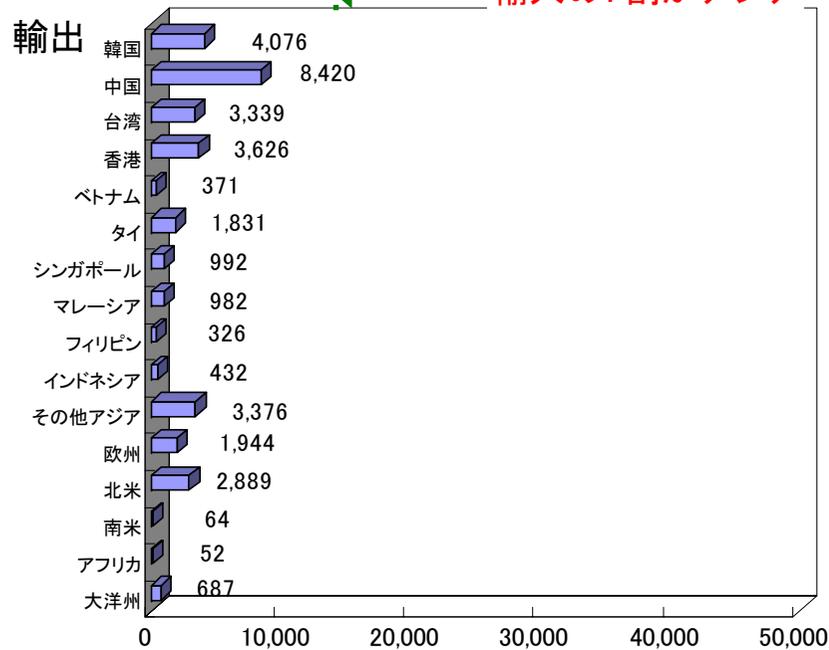
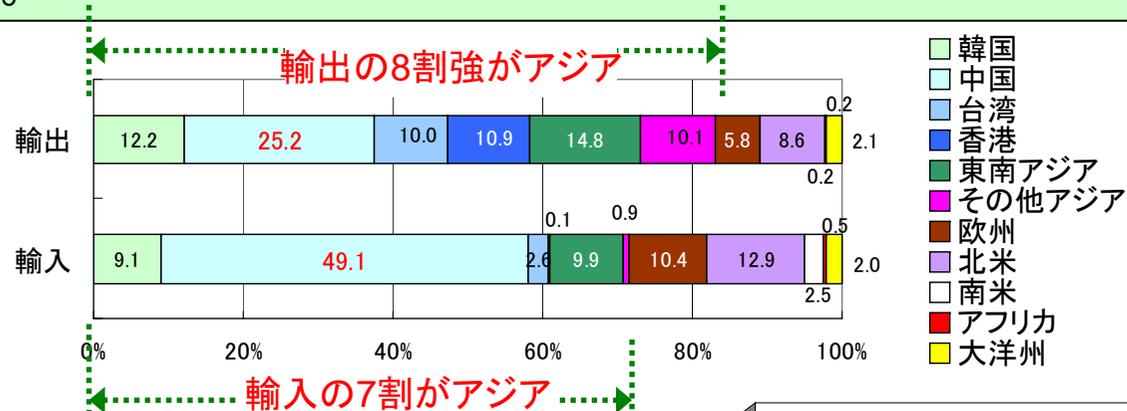
福井県輸出コンテナ貨物の利用港湾は、敦賀港7%である。阪神港が66%、伊勢湾港が19%となっている。輸入コンテナ貨物の利用港湾は、敦賀港22%で県内港湾は2割程度である。阪神港44%、伊勢湾港28%となっている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

福井県の貿易相手国（輸出入コンテナ貨物）

○輸出では中国、韓国などアジアが約8割強を占める。輸入では中国が5割、アジアで7割を占めている。



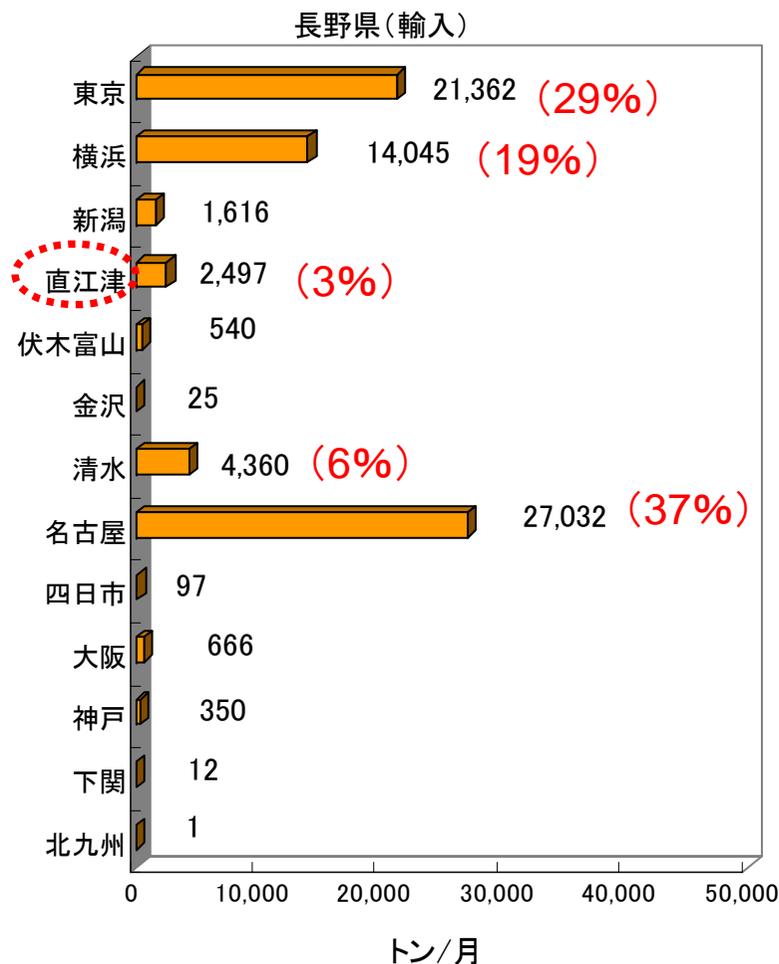
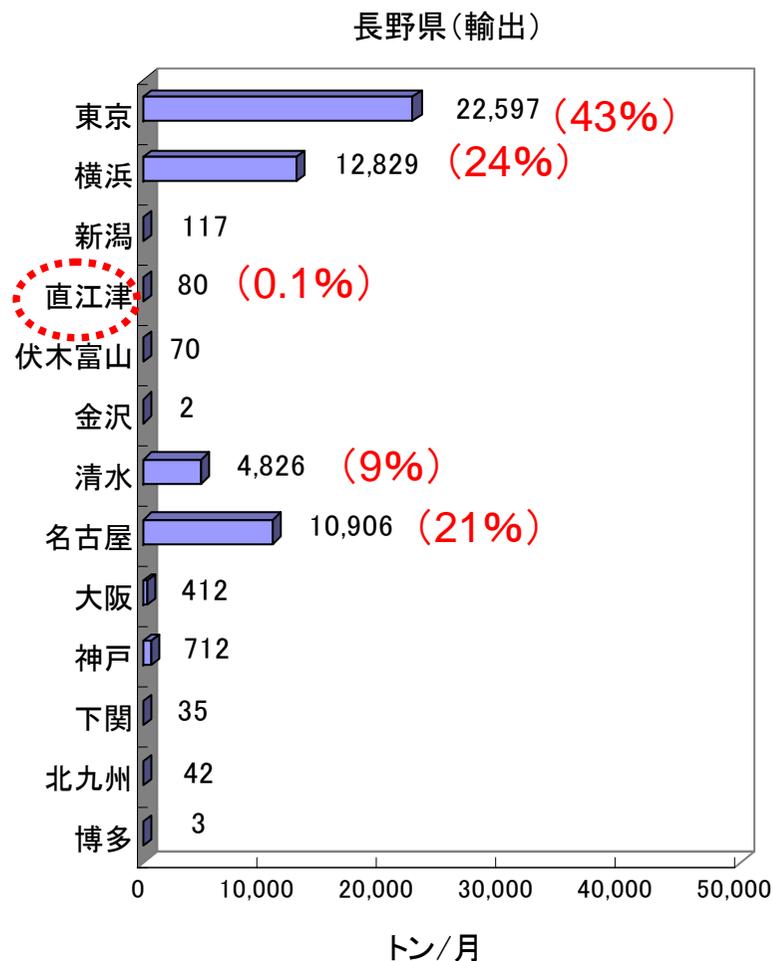
貨物量(トン/月)

貨物量(トン/月)

資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

長野県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

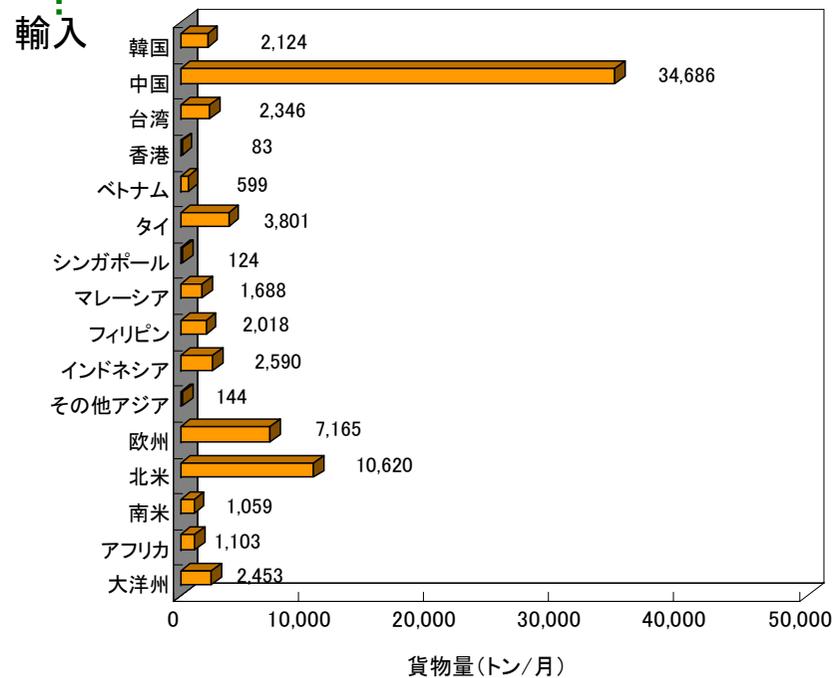
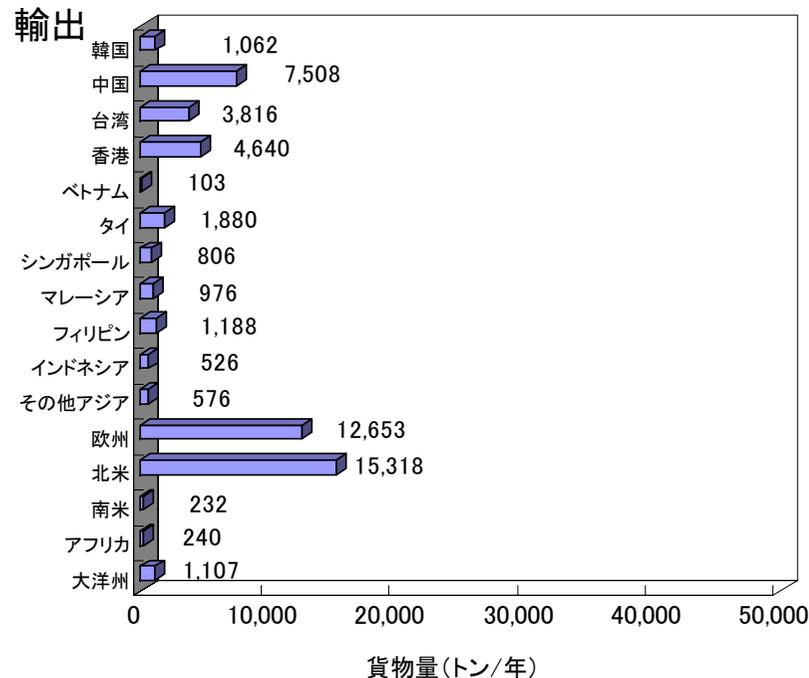
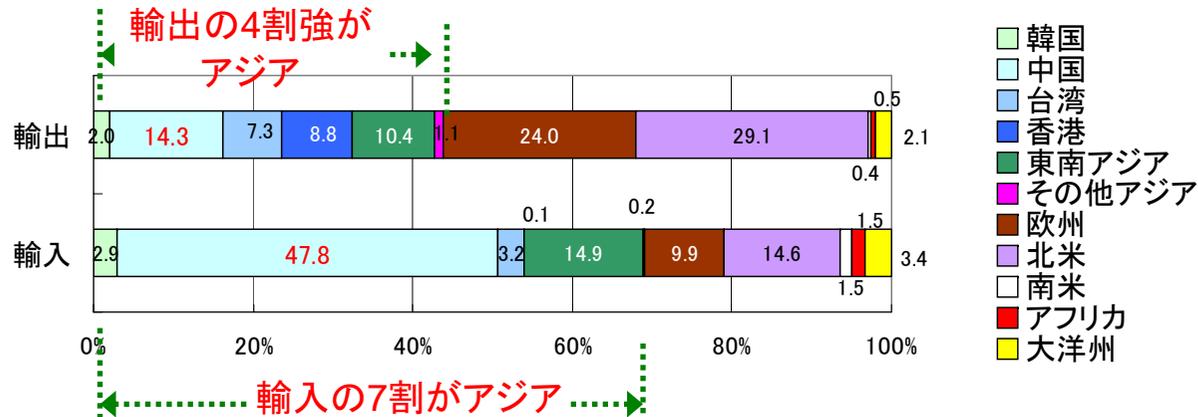
長野県輸出コンテナ貨物の利用港湾は、京浜港が67%で3分の2を占め、伊勢湾港が21%となっている。北陸港湾の利用は全体の1%である。輸入コンテナ貨物の利用港湾は、京浜港が48%、伊勢湾港が37%となっている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

長野県の貿易相手国（輸出入コンテナ貨物）

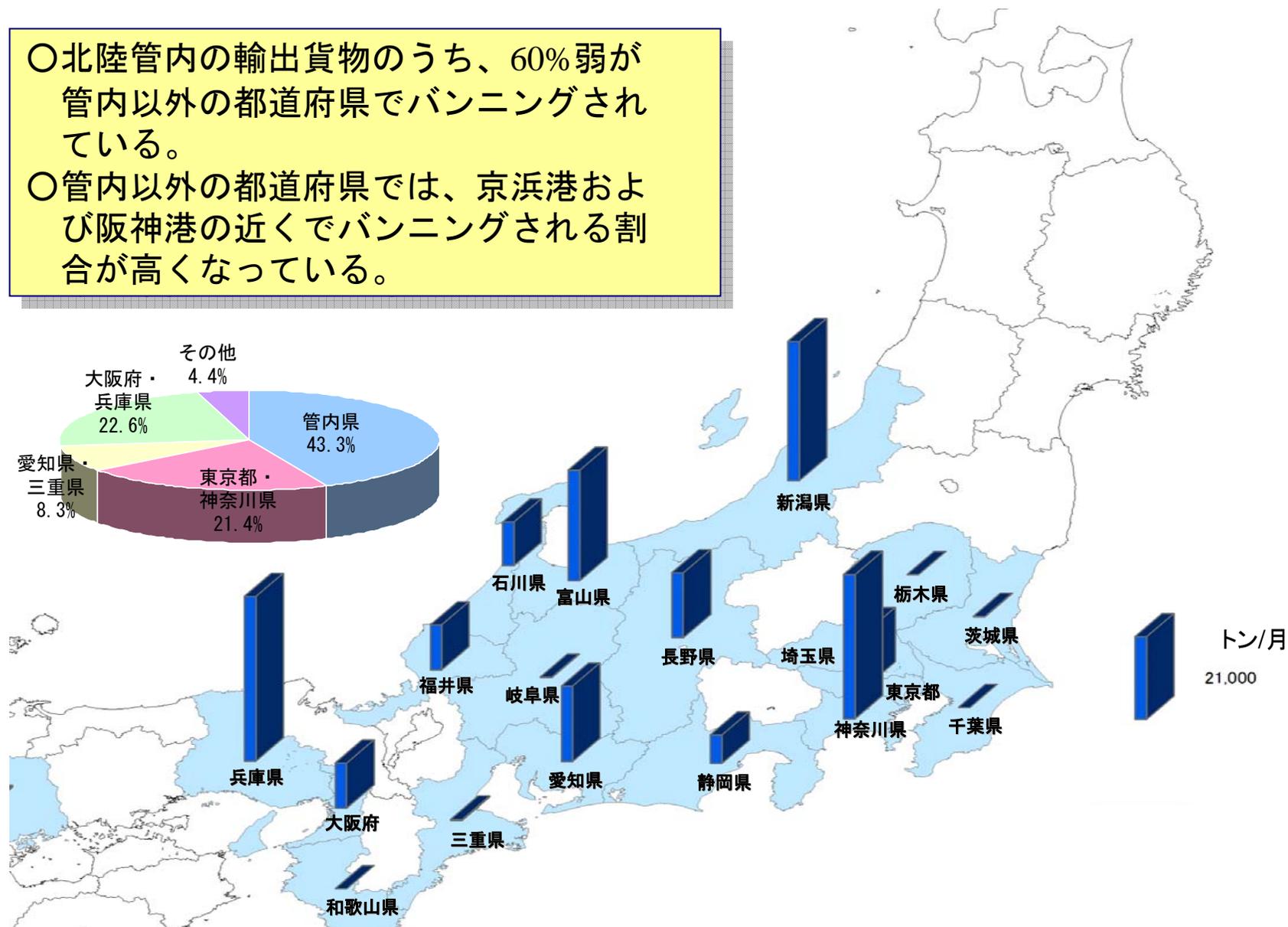
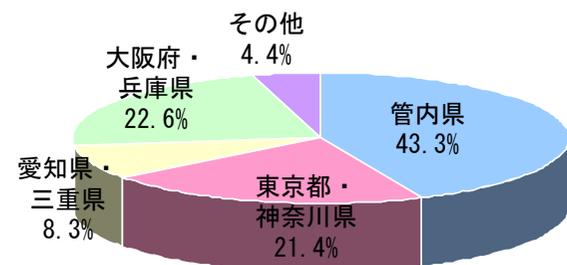
○輸出ではアジアが約4割で、欧州、北米が5割を超えている。輸入では中国が5割、アジアで7割を占めている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

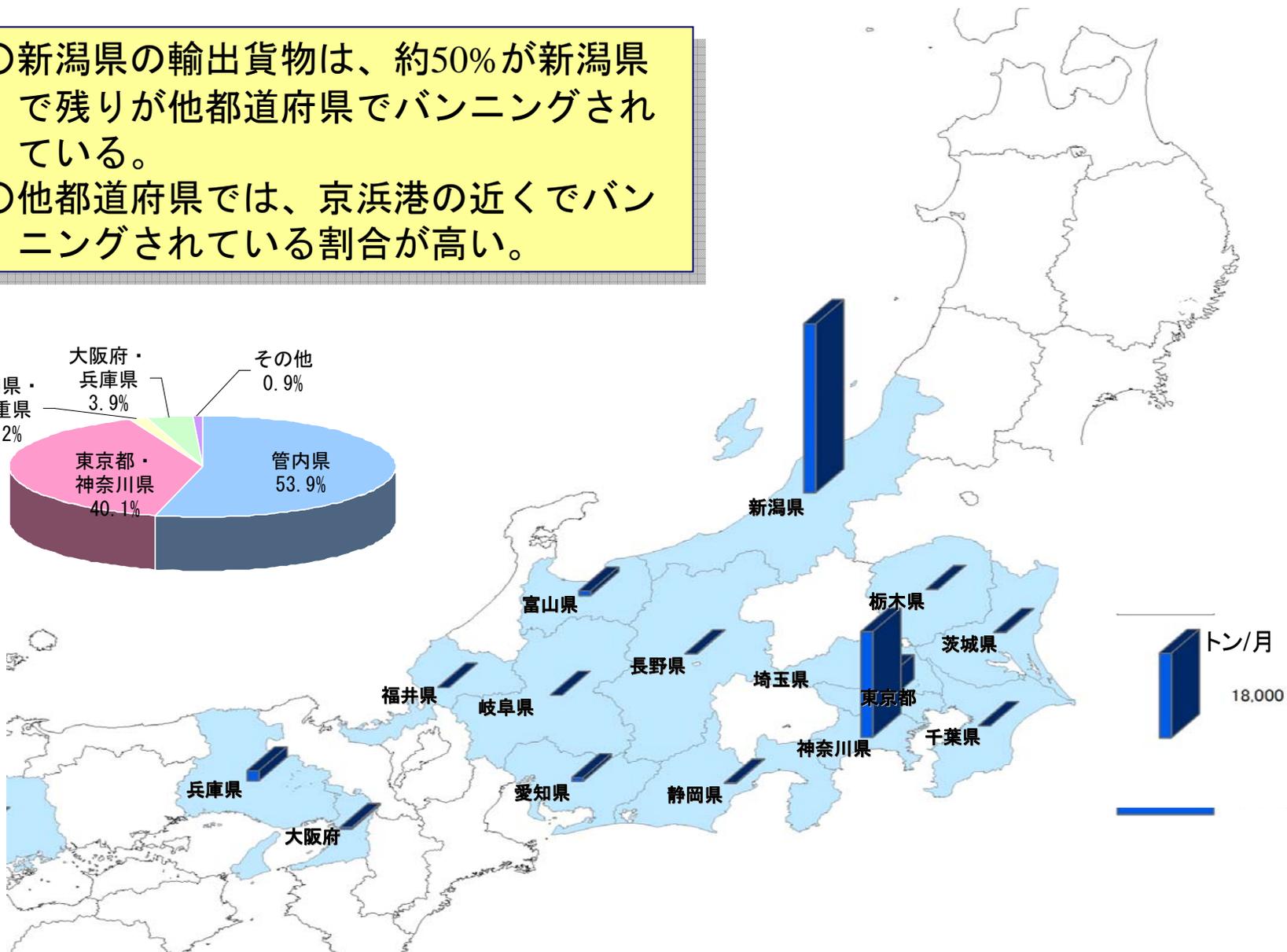
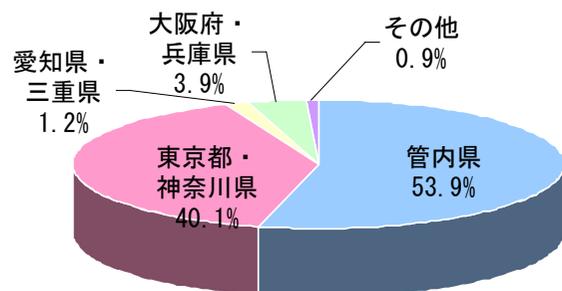
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・管内県計)

- 北陸管内の輸出貨物のうち、60%弱が管内以外の都道府県でバンニングされている。
- 管内以外の都道府県では、京浜港および阪神港の近くでバンニングされる割合が高くなっている。



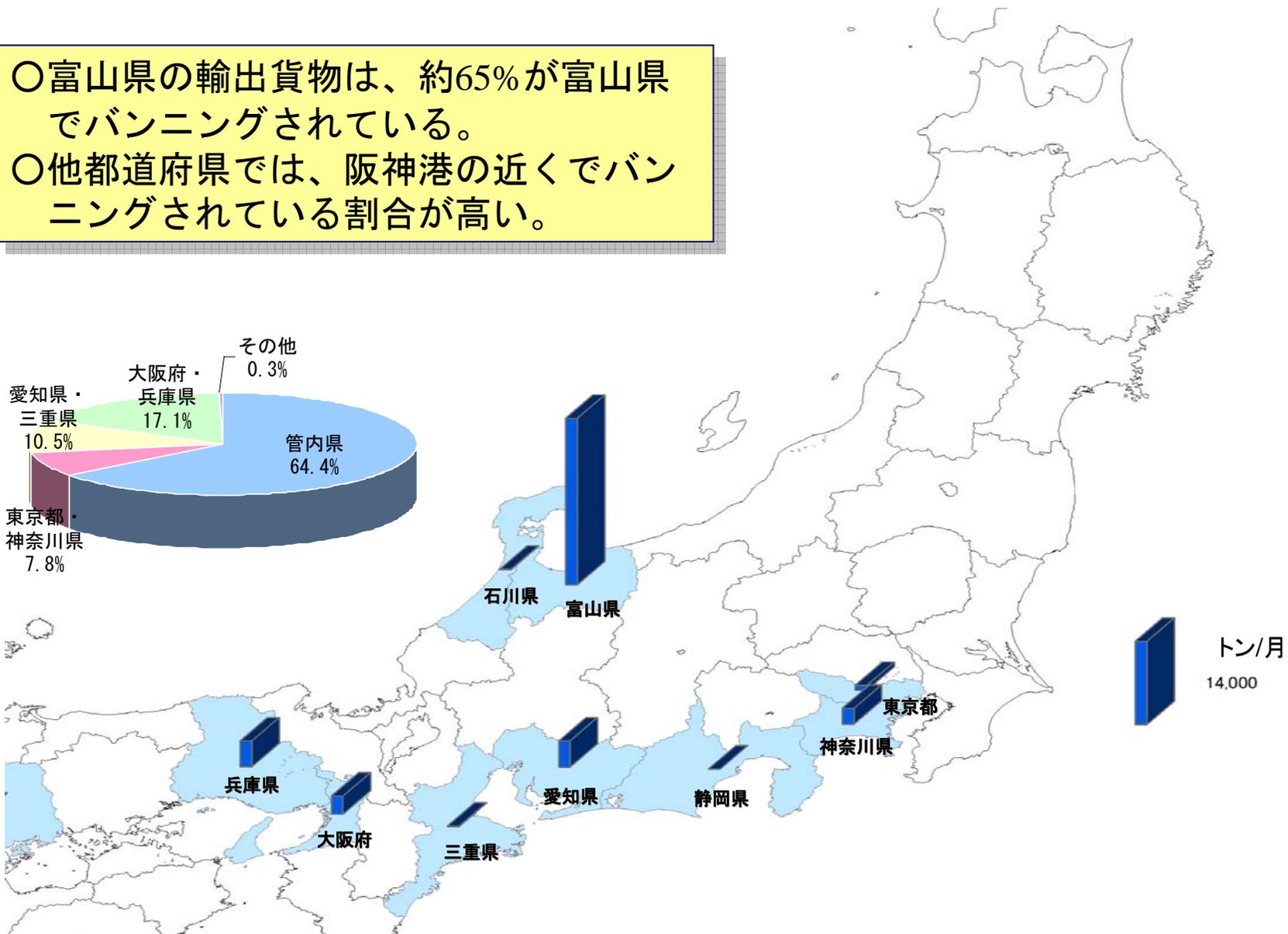
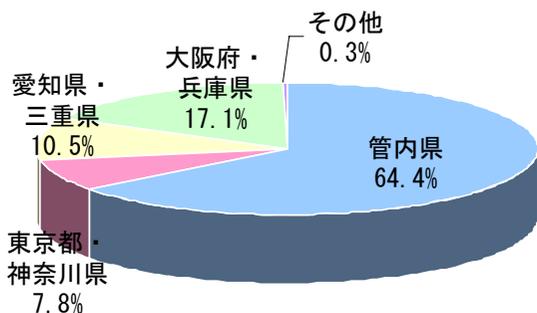
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・新潟県)

- 新潟県の輸出貨物は、約50%が新潟県で残りが他都道府県でバンニングされている。
- 他都道府県では、京浜港の近くでバンニングされている割合が高い。



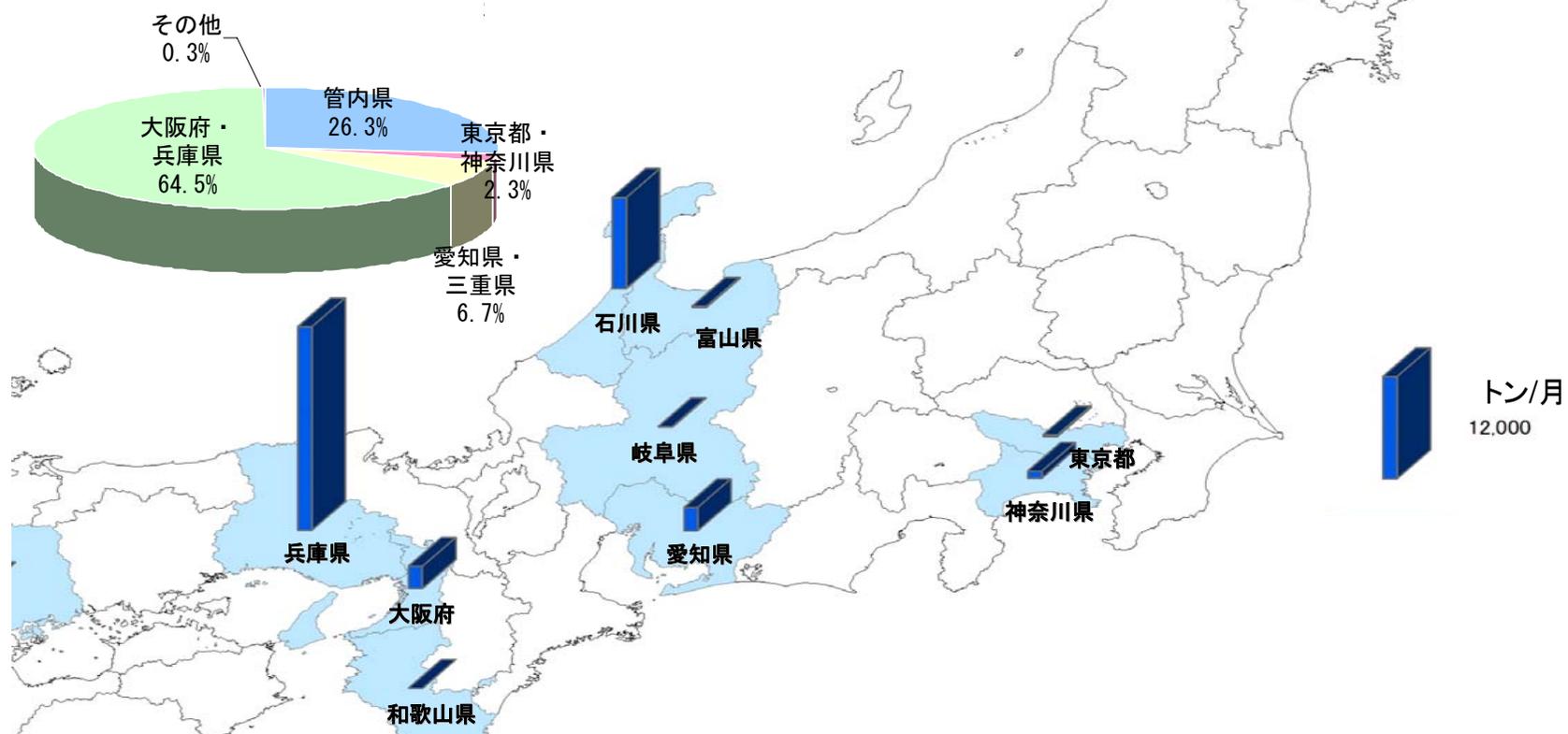
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・富山県)

- 富山県の輸出貨物は、約65%が富山県でバンニングされている。
- 他都道府県では、阪神港の近くでバンニングされている割合が高い。



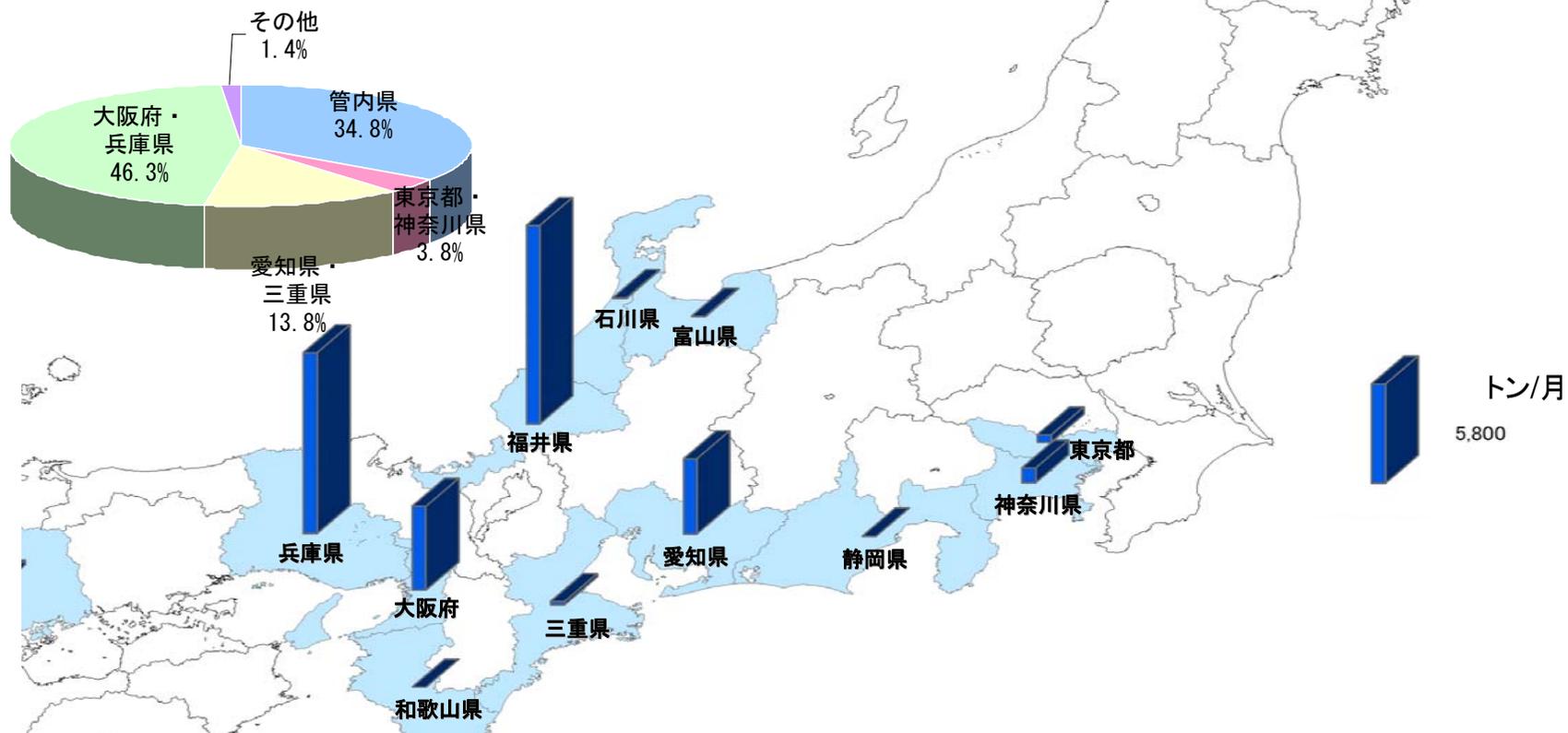
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・石川県)

- 石川県の輸出貨物は、約75%が石川県以外の都道府県バンニングされている。
- 特に、阪神港の近くでバンニングされている割合が高く、全体の約65%を占めている。



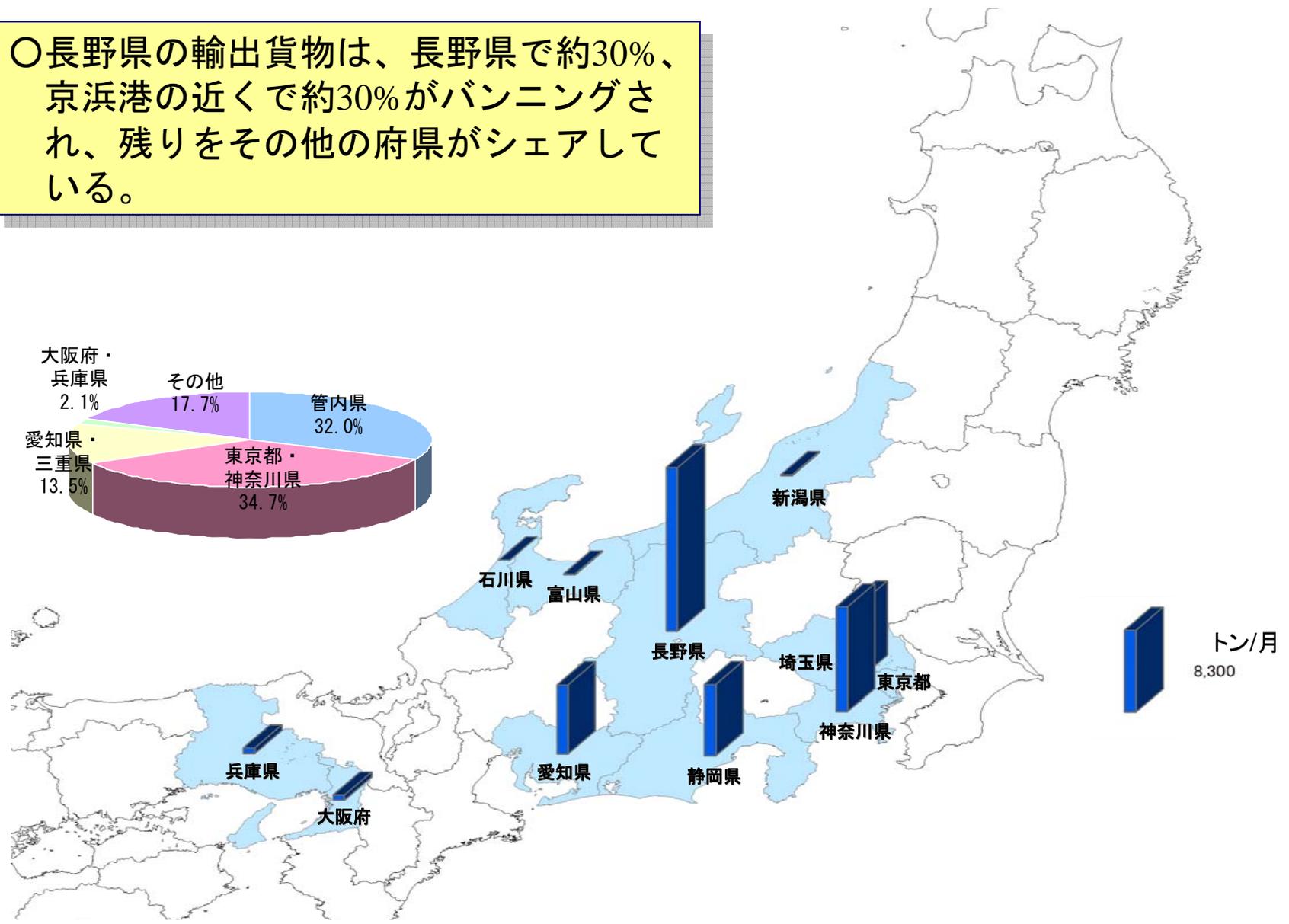
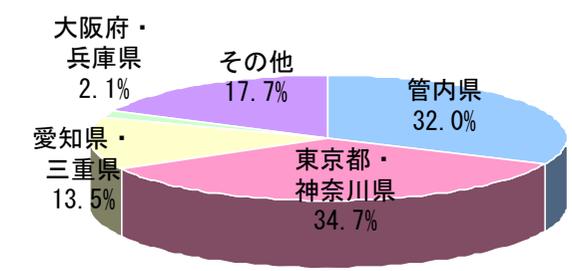
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・福井県)

- 福井県の輸出貨物は、60%以上が福井県以外の都道府県でバンニングされている。
- 特に、阪神港の近くでバンニングされている割合が高く、全体の45%以上を占めている。



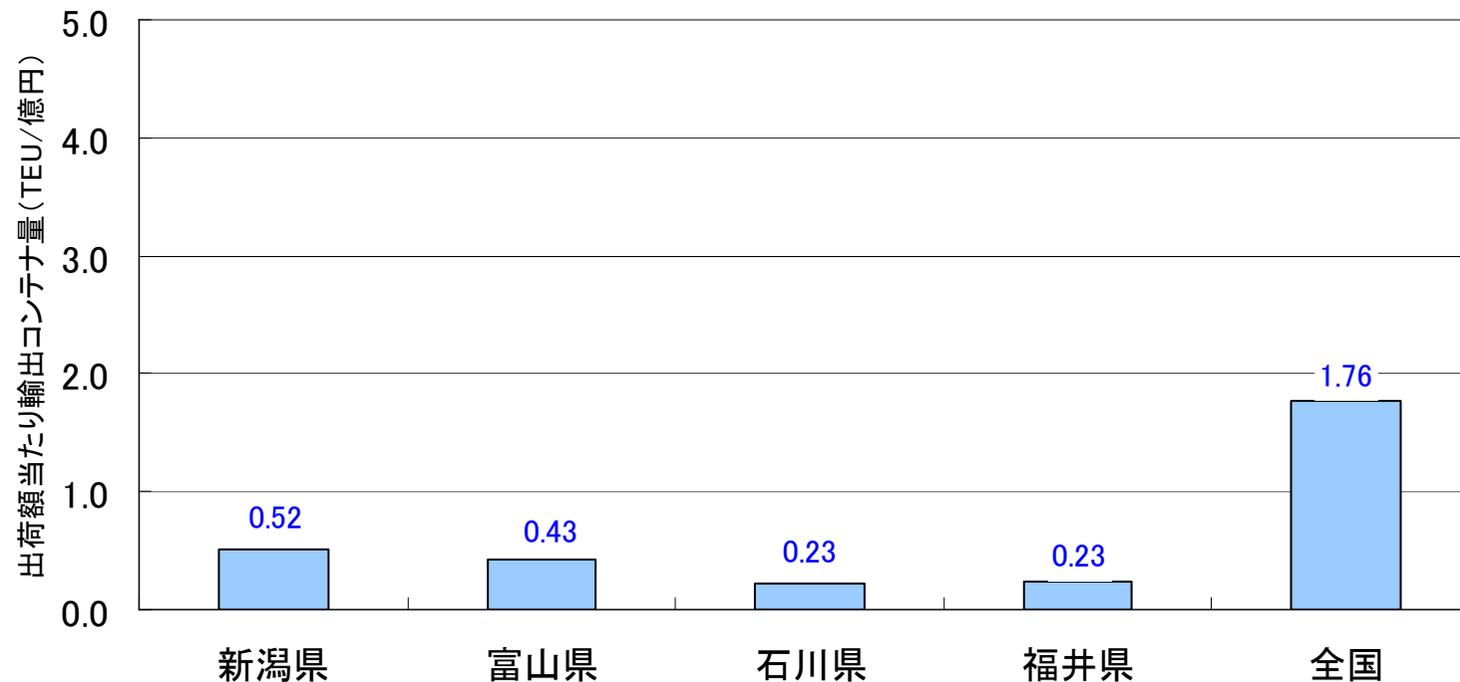
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・長野県)

○長野県の輸出貨物は、長野県で約30%、京浜港の近くで約30%がバンニングされ、残りをその他の府県がシェアしている。



出荷額当りの輸出コンテナ量の比較

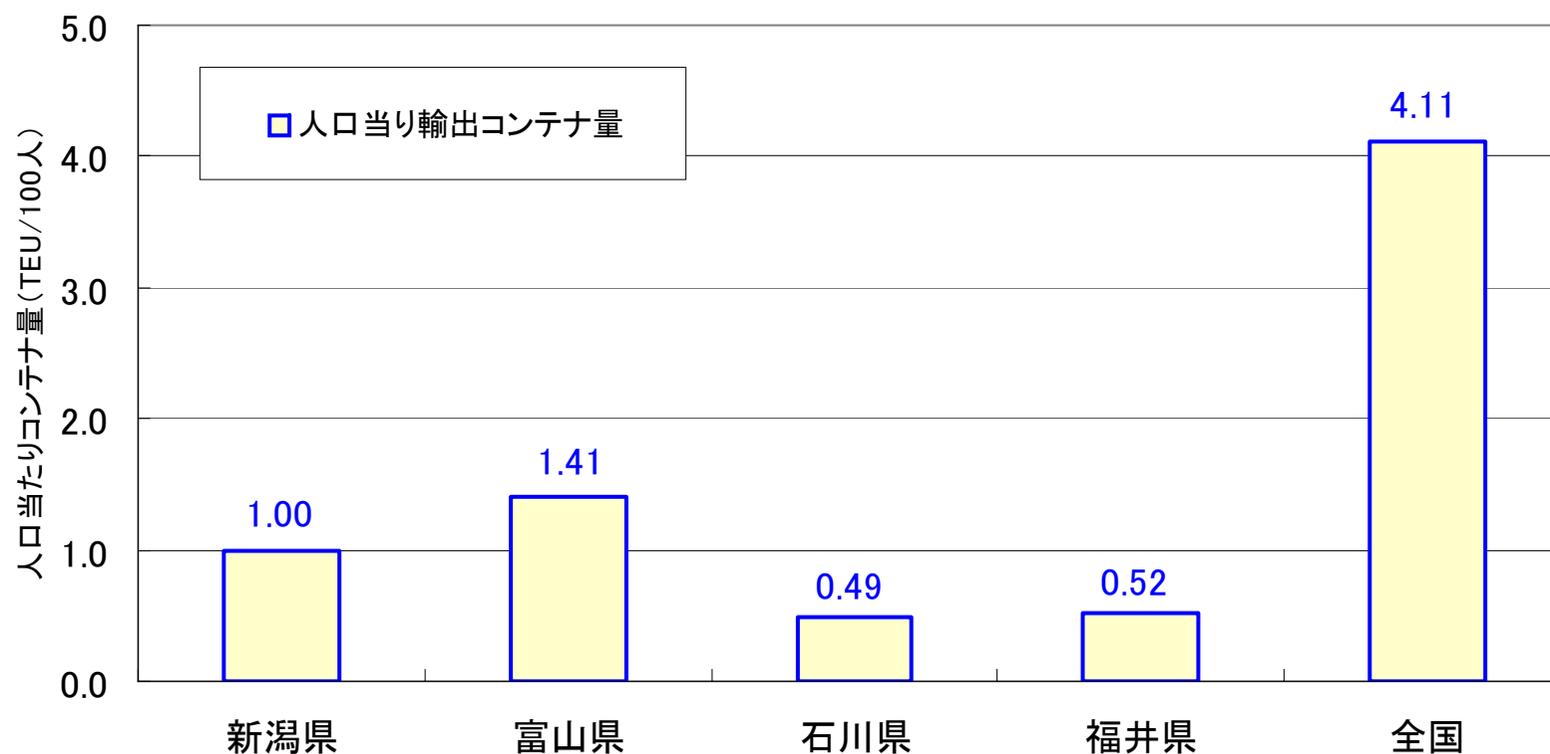
北陸各県港湾の「実入輸出コンテナ量」を各県の「製造品出荷額等」で除した値をみると、製造品出荷額等(H17) 1億円当りの輸出コンテナ量は0.23~0.52TEU/億円で、全国平均の1.76TEU/億円を下回っている。



資料) コンテナ量数(TEU) : 港湾統計年報(H16)
製造品出荷額等 : 工業統計調査(H15,17)

人口当りの輸出コンテナ量の比較

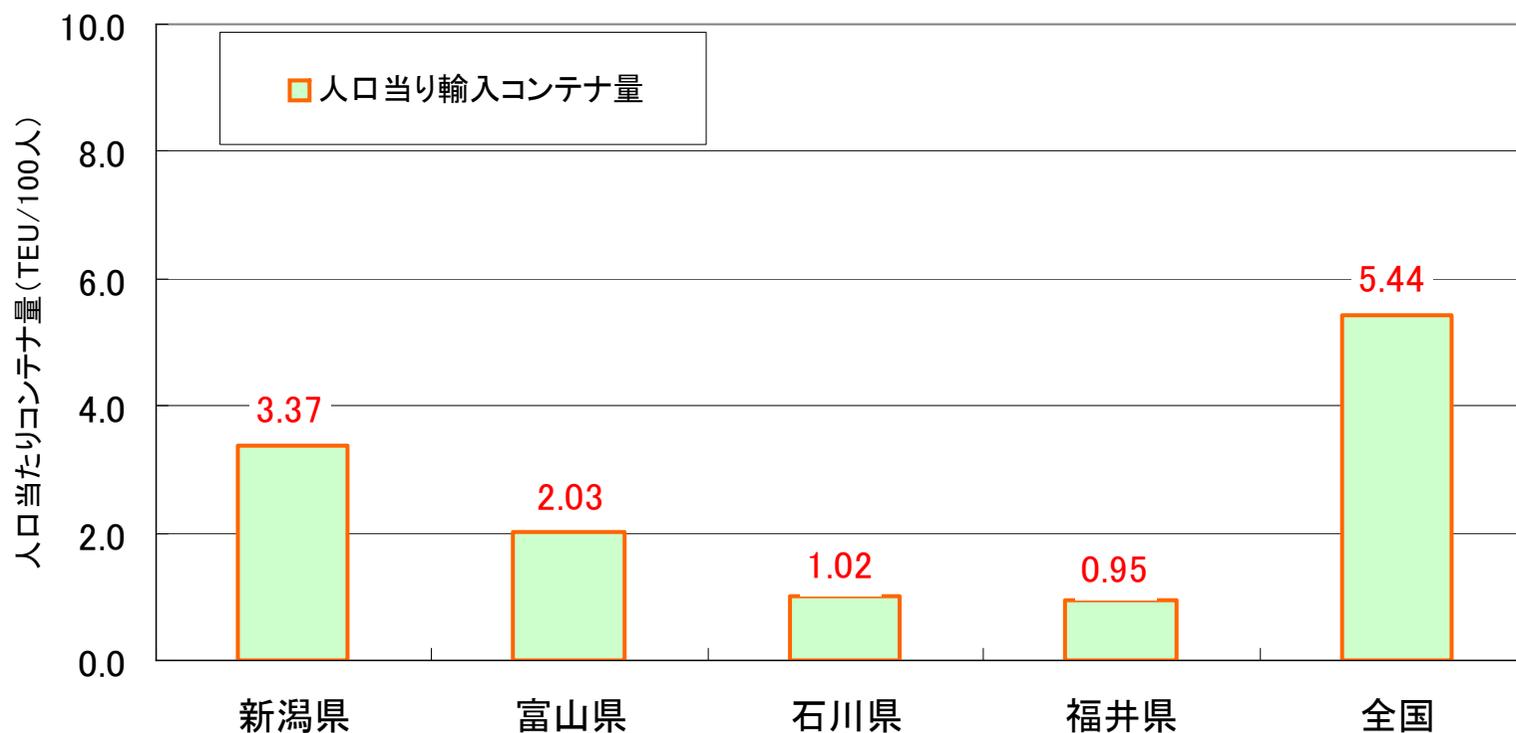
北陸各県港湾の「実入輸出コンテナ量」を各県の「人口」で除した値をみると、人口100人当りの輸出コンテナ量は、0.49～1.41TEU/100人で全国平均の4.11TEU/100人を下回っている。



資料) コンテナ量(TEU) : 港湾統計年報(H16)
人口 : 国勢調査(H17)

人口当りの輸入コンテナ量の比較

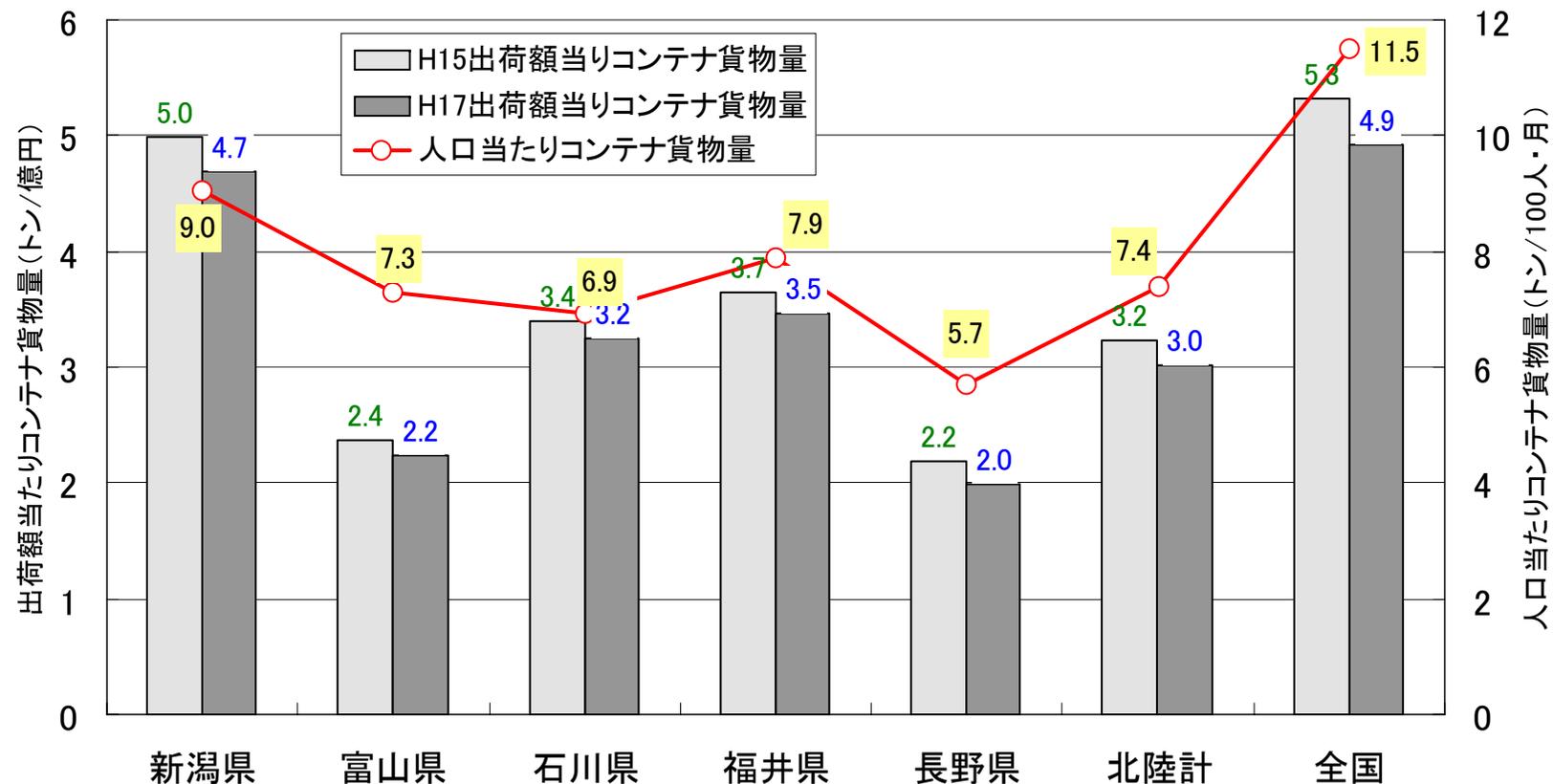
北陸各県港湾の「実入輸入コンテナ量」を各県の「人口」で除した値をみると、人口100人当りの輸入コンテナ量は、0.95～3.37TEU/100人で全国平均の5.44TEU/100人を下回っている。



資料) コンテナ量数(TEU) : 港湾統計年報(H16)
人口 : 国勢調査(H17)

人口・出荷額当りのコンテナ貨物量の比較

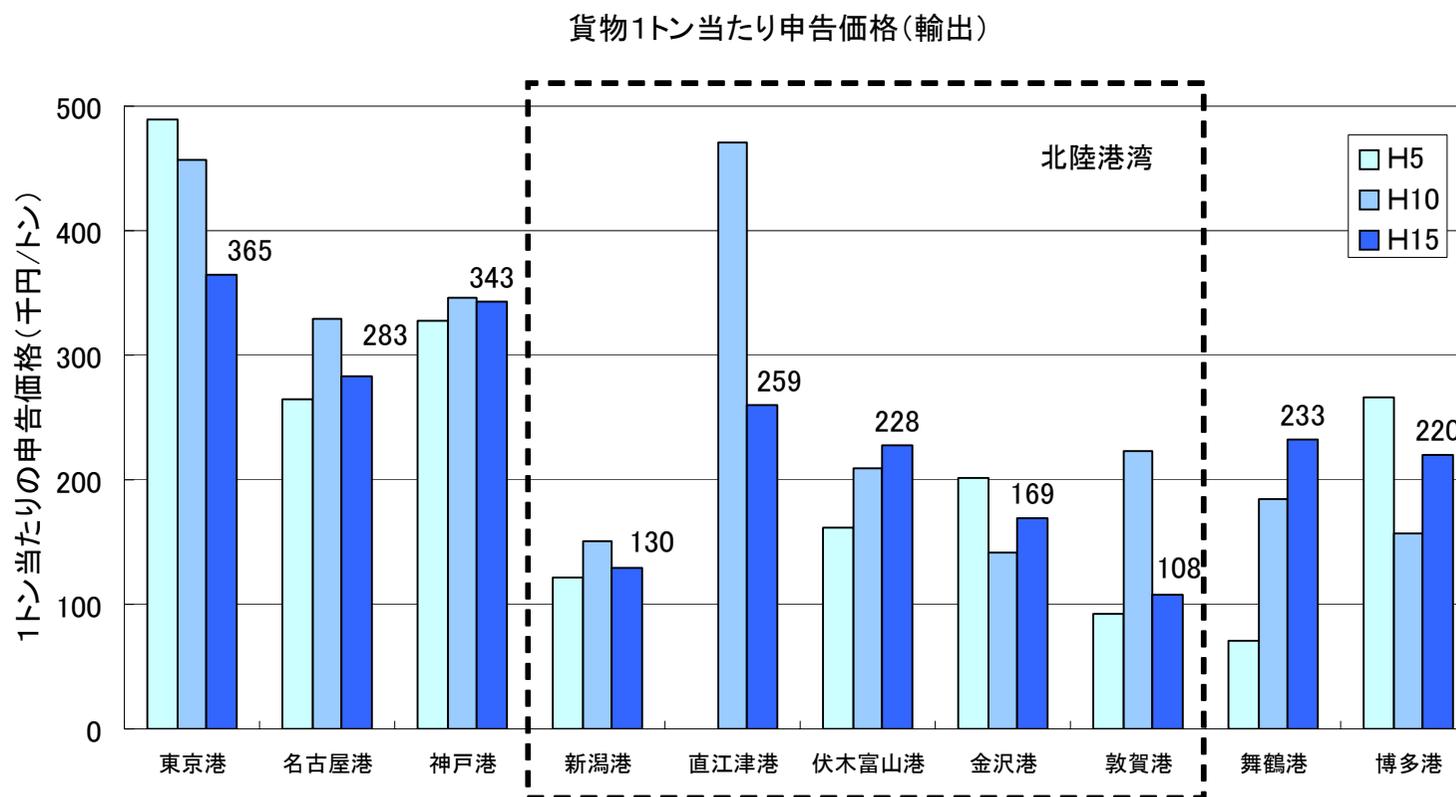
北陸各県における「製造品出荷額当たりのコンテナ貨物量」及び「人口当たりのコンテナ貨物量」は、共に長野県が低く、新潟県が高い値を示している。しかし、北陸5県の値はいずれも全国平均値を下回っている。



資料:コンテナ貨物量 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H15)
 人口 :国勢調査(H17)
 製造品出荷額等 工業統計調査 (H15,17)

北陸及び関連港湾のコンテナ貨物のトン当たり金額(輸出)

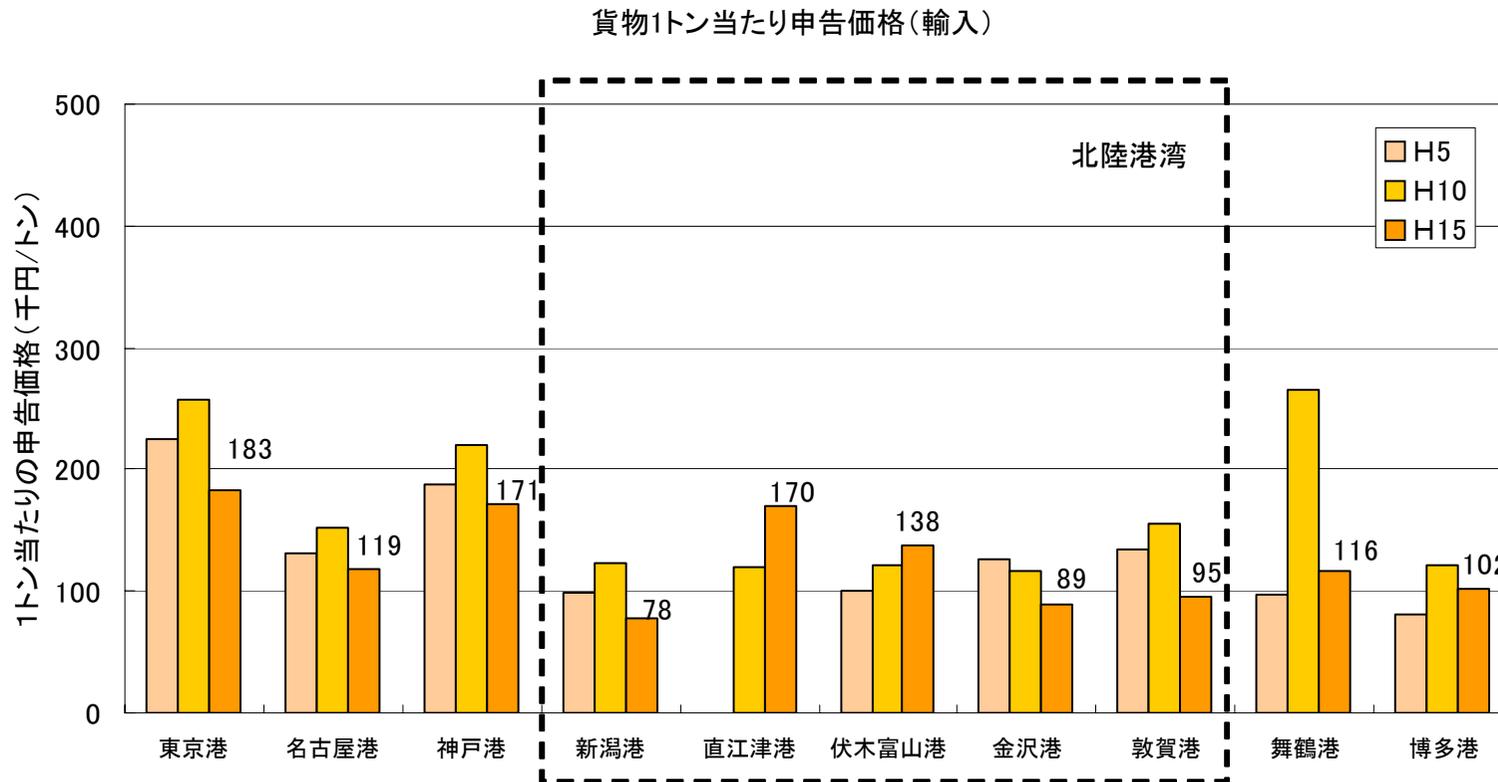
輸出コンテナ貨物1トン当たりの申告金額は、東京港、名古屋港、神戸港が283～365千円/トン(平成15年値)であるのに対し、北陸港湾は108～259千円/トンで全体的に低い金額になっている。



資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

北陸及び関連港湾のコンテナ貨物のトン当たり金額(輸入)

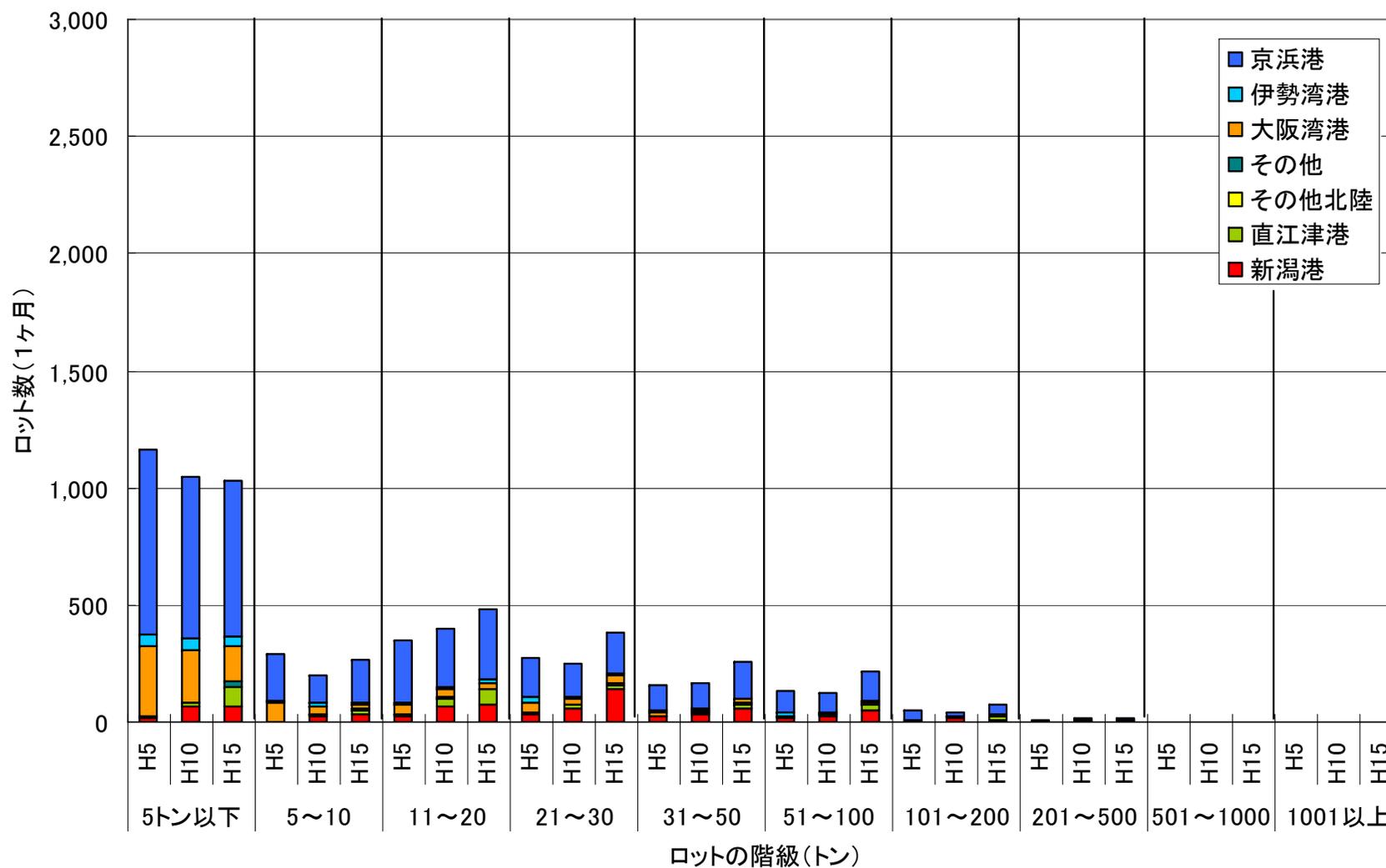
輸入コンテナ貨物1トン当たりの申告金額は、東京港、名古屋港、神戸港が119～183千円/トン(平成15年値)であるのに対し、北陸港湾は78～170千円/トンで全体的に低い金額ではあるものの、伏木富山港及び直江津港の金額は名古屋港を上回っている。



資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

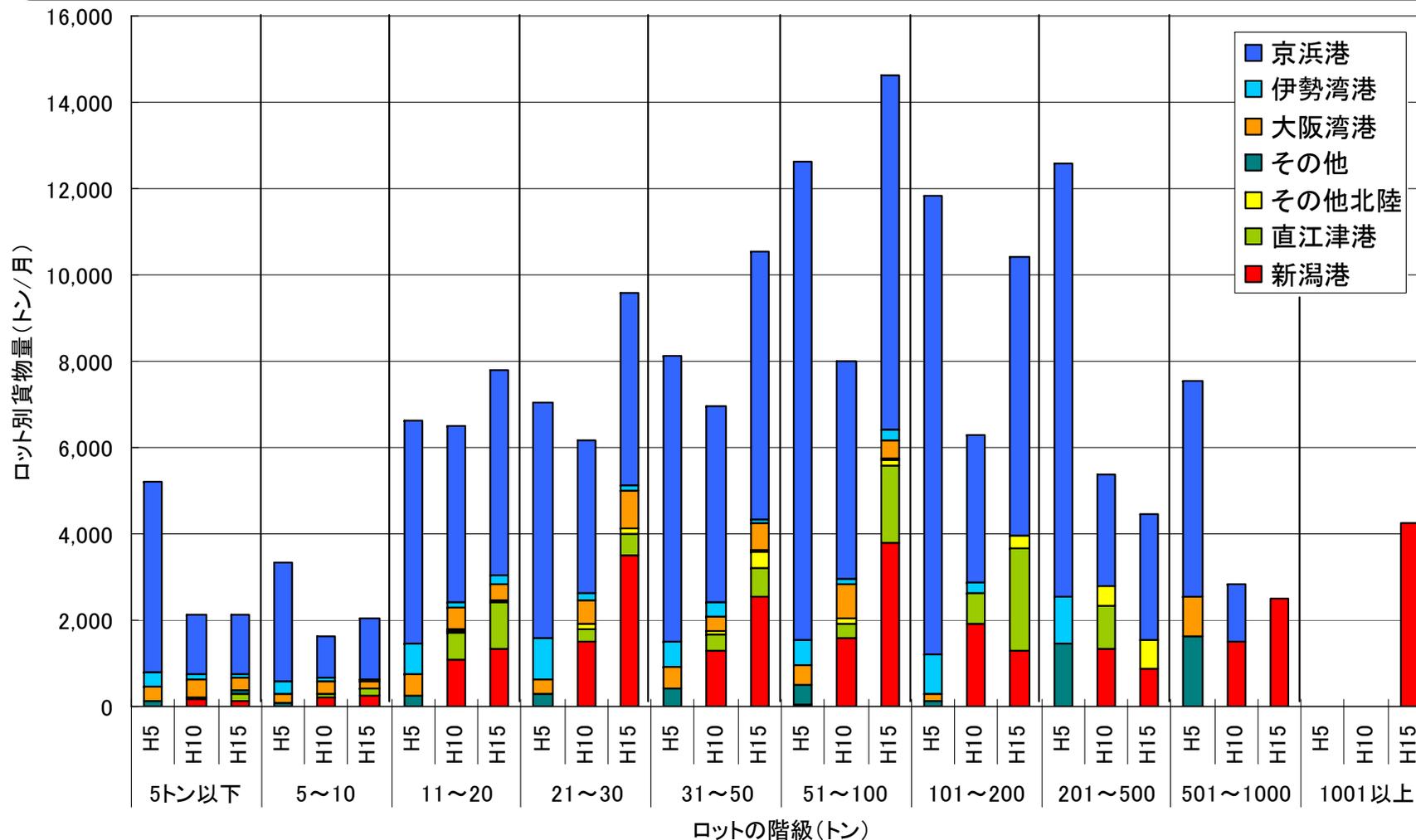
ロット件数の経時変化(新潟県)

新潟県で発生するコンテナ貨物の件数の約4割が、5トン以下の小口貨物である。そのうち約7割が、京浜湾港から輸出されている。(平成15年)



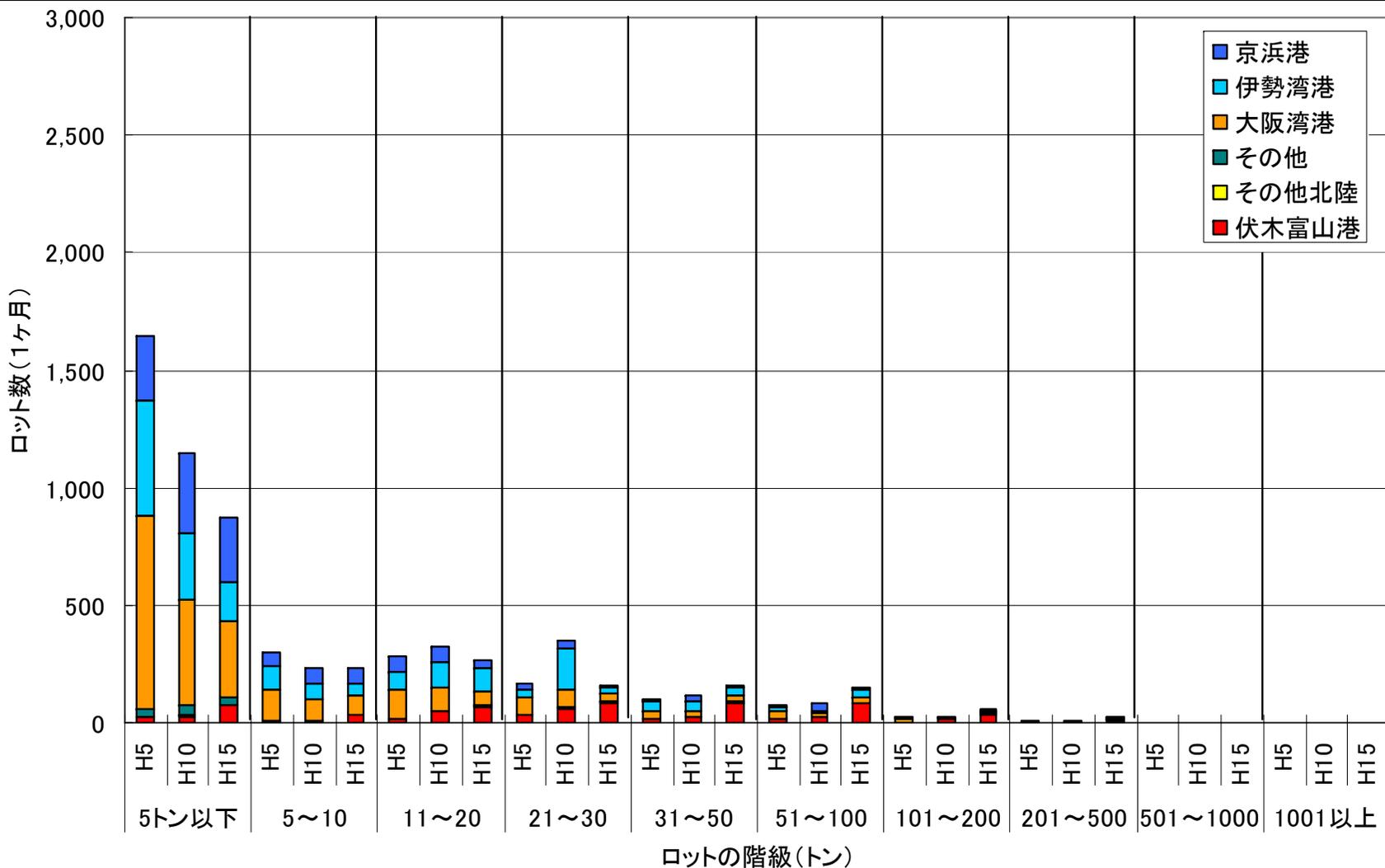
ロット別貨物量の経時変化(新潟県)

新潟県で発生するコンテナ貨物量のうち、5トン以下の小口貨物は全体の約3%、10トン以下で約6%。貨物の中心は51～100トンである。(平成15年)



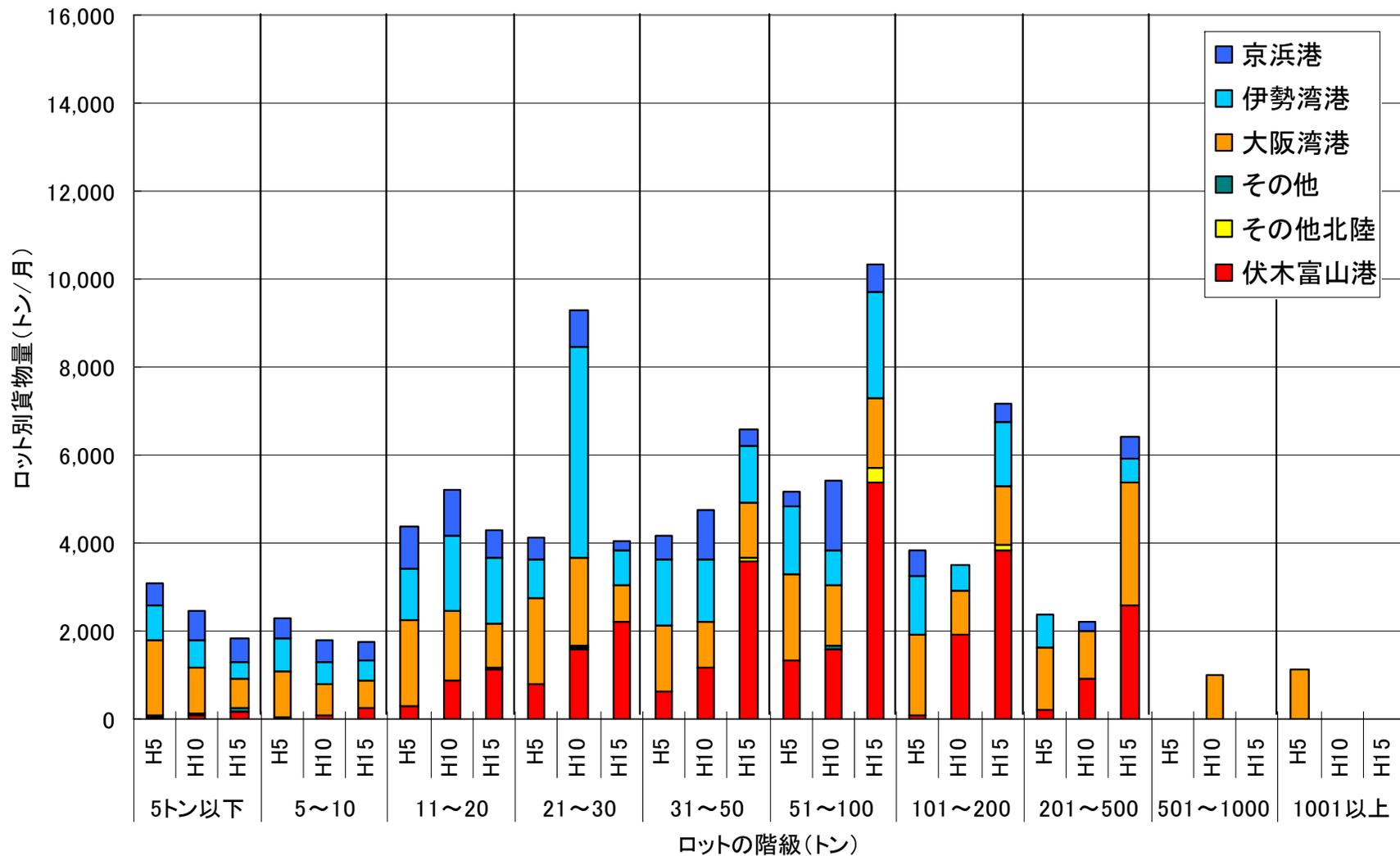
ロット件数の経時変化(富山県)

富山県で発生するコンテナ貨物の件数の約5割弱が、5トン以下の小口貨物である。そのうち約9割が、大阪湾港、京浜港等の大平洋側港湾から輸出されている。(平成15年)



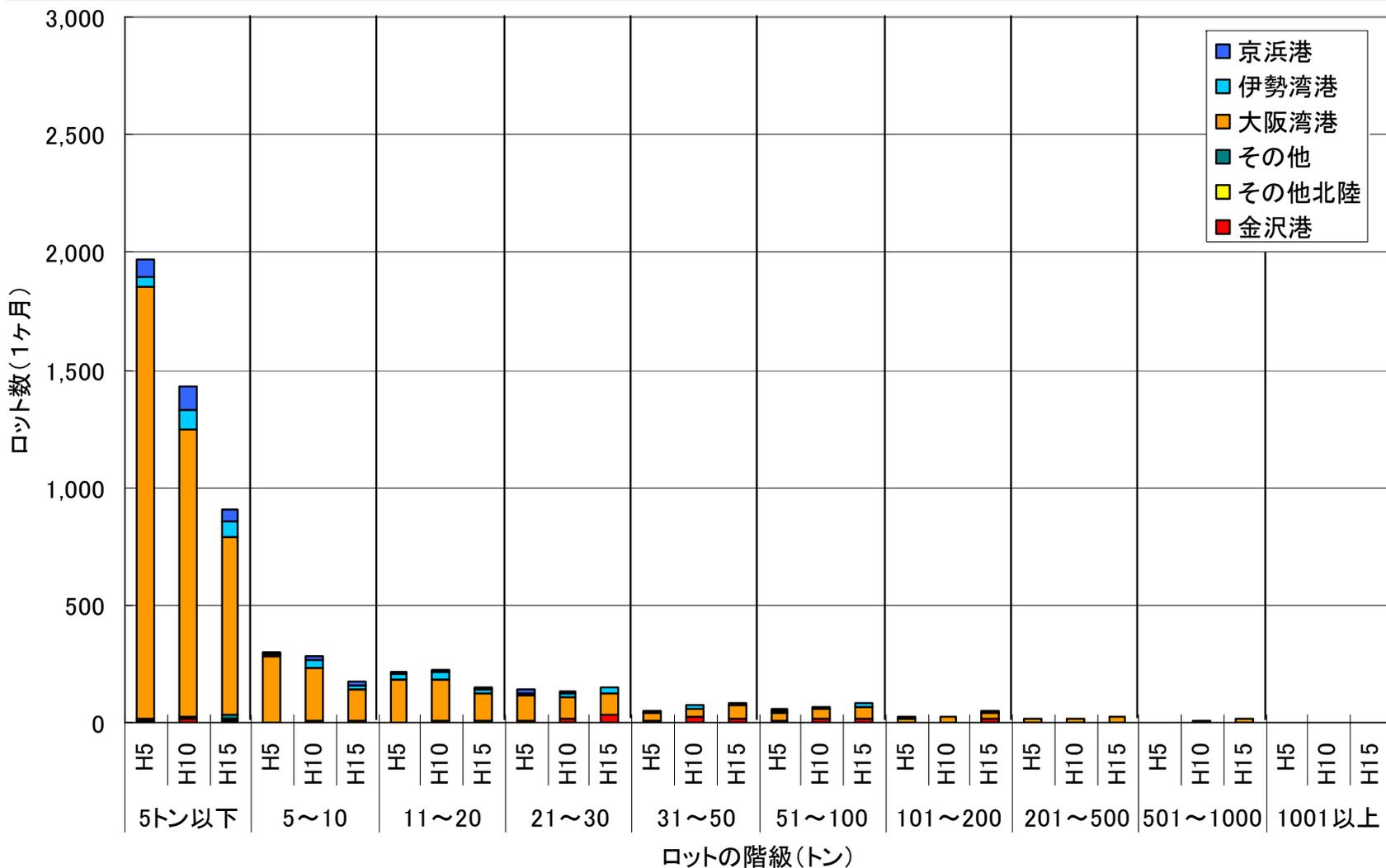
ロット別貨物量の経時変化(富山県)

富山県で発生するコンテナ貨物量のうち、5トン以下の小口貨物は全体の約4%、10トン以下で約8%。貨物の中心は51～100トンである。(平成15年)



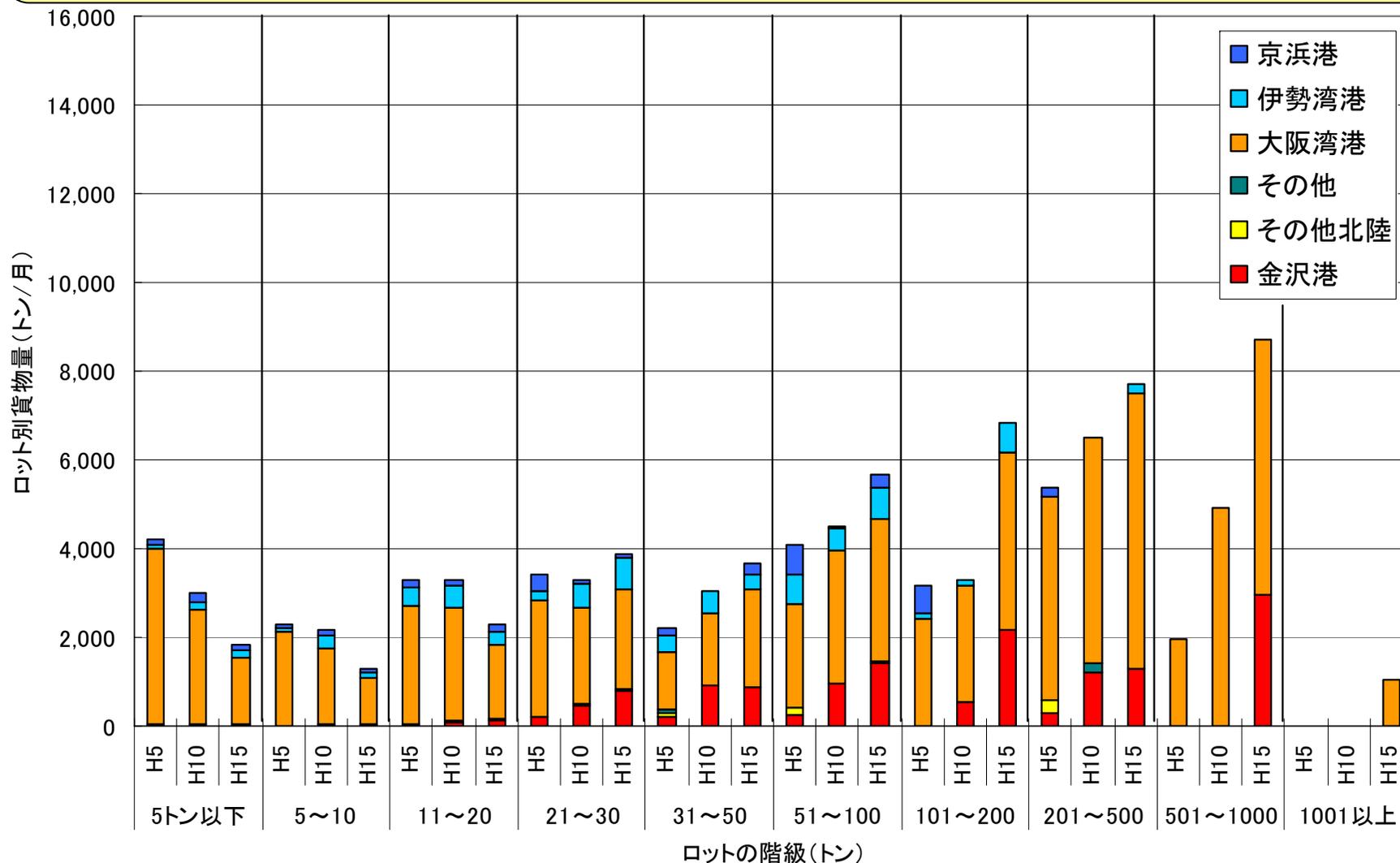
ロット件数の経時変化(石川県)

石川県で発生するコンテナ貨物の件数の約5割強が、5トン以下の小口貨物である。そのうち約9割が、大阪湾港から輸出されている。(平成15年)



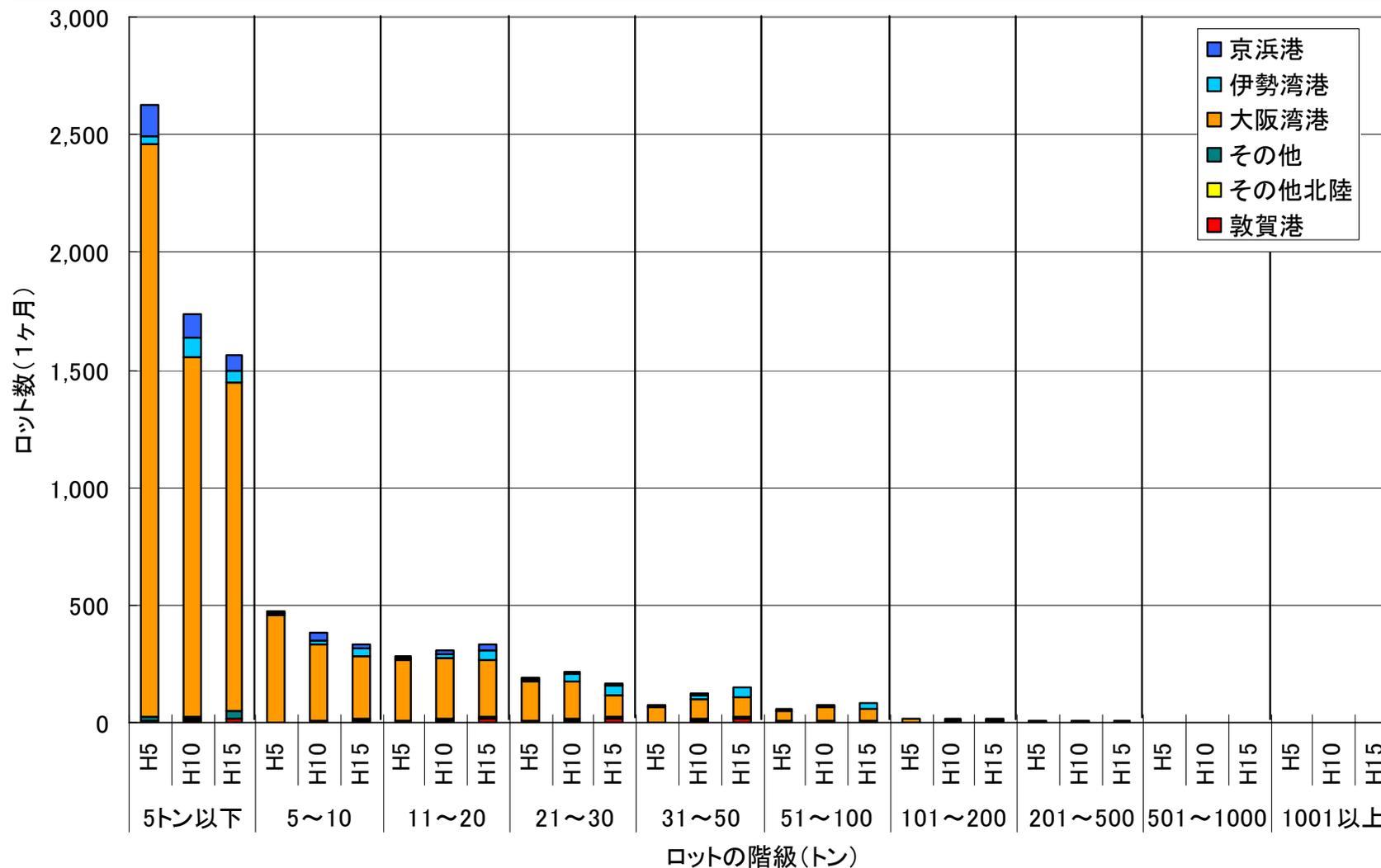
ロット別貨物量の経時変化(石川県)

石川県で発生するコンテナ貨物量のうち、5トン以下の小口貨物は全体の約4%、10トン以下で約7%。むしろ、貨物は重量物化の傾向にある。(平成15年)



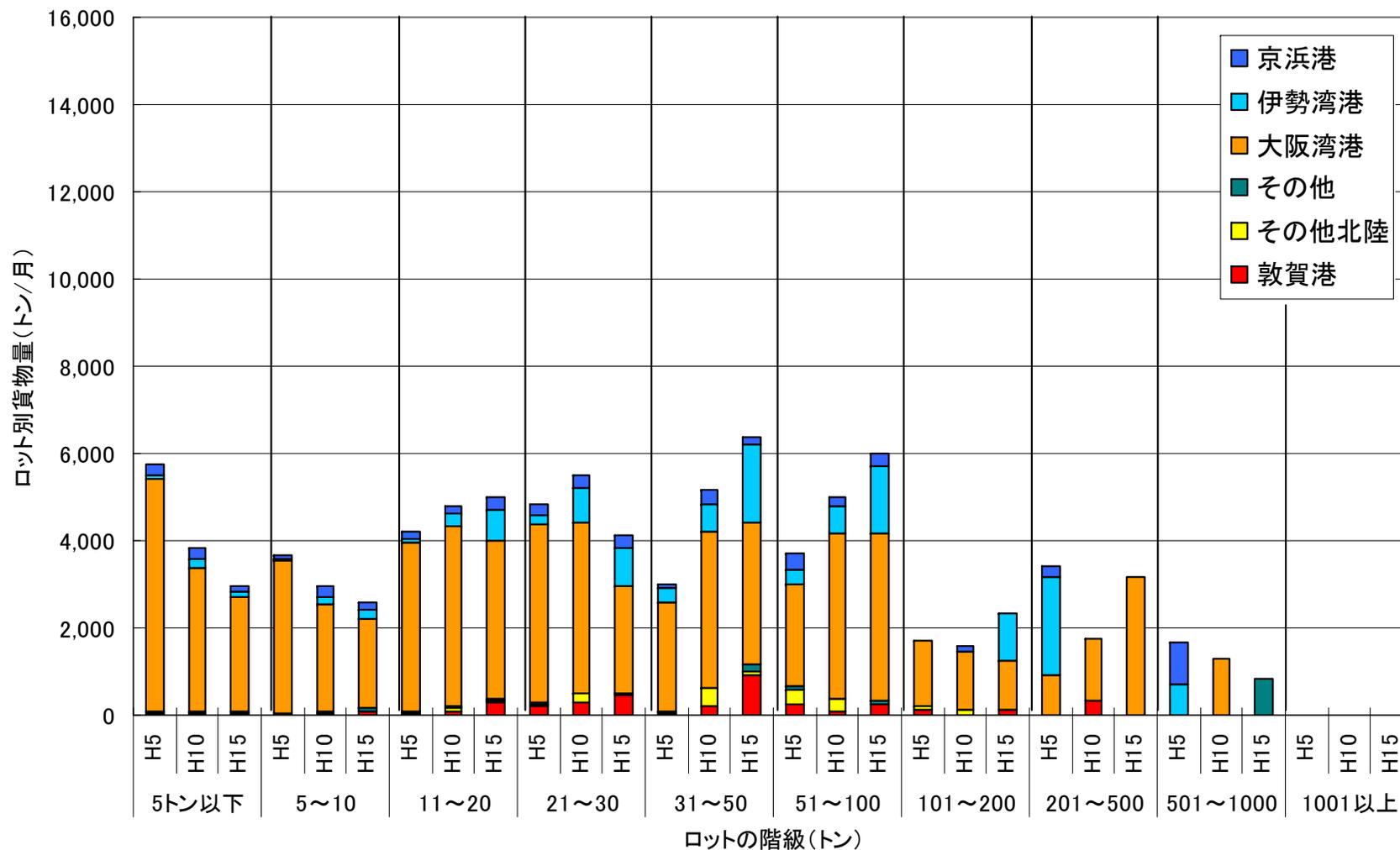
ロット件数の経時変化(福井県)

福井県で発生するコンテナ貨物の件数の約6割が、5トン以下の小口貨物である。そのうち約9割以上が、大阪湾港から輸出されている。(平成15年)



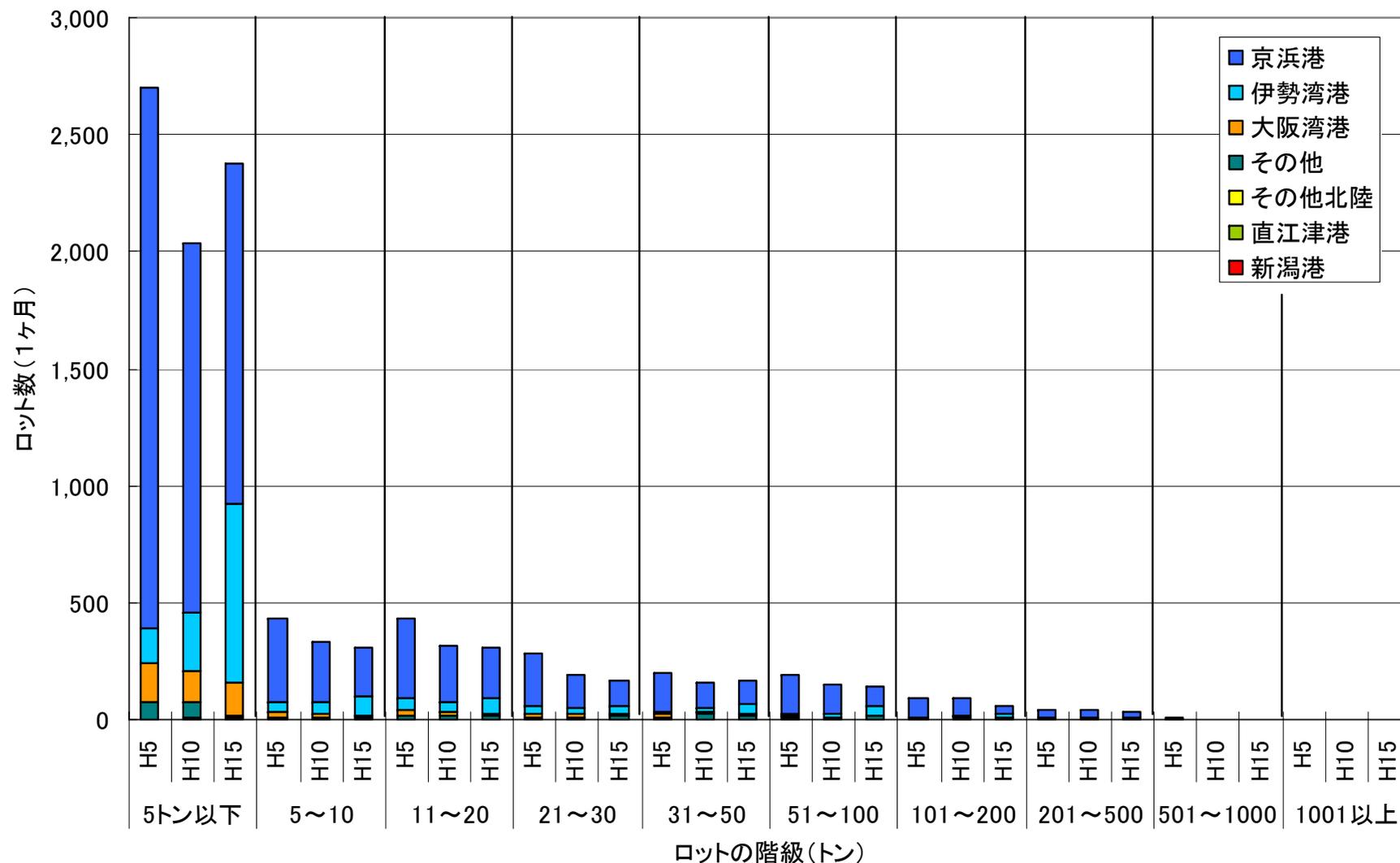
ロット別貨物量の経時変化(福井県)

福井県で発生するコンテナ貨物量のうち、5トン以下の小口貨物は全体の約9%、10トン以下で約17%。貨物の中心は31～100トンであるが、貨物は比較的軽量物に偏っている。(平成15年)



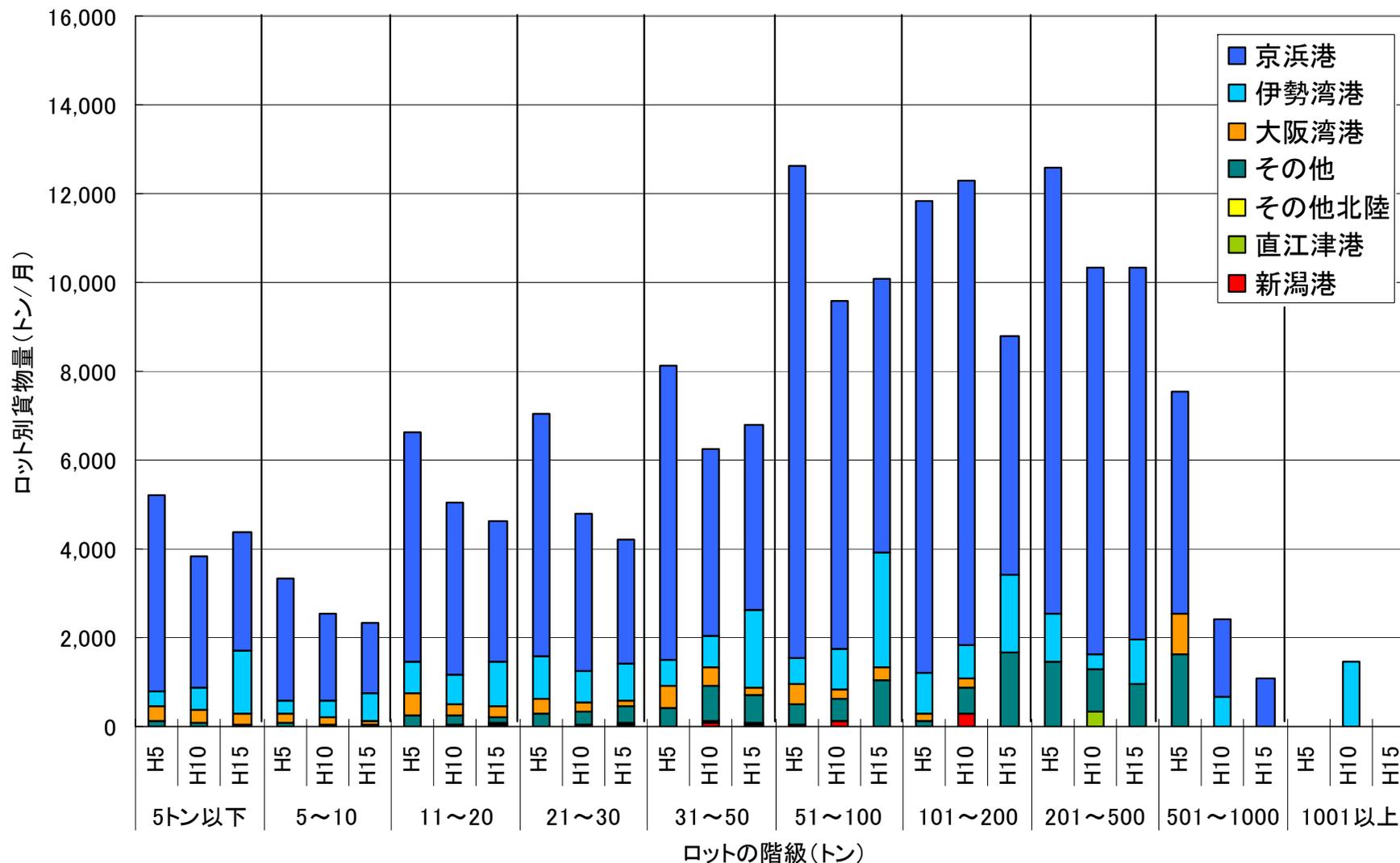
ロット件数の経時変化(長野県)

長野県で発生するコンテナ貨物の件数の約7割弱が、5トン以下の小口貨物である。そのうちのほとんどが、京浜港、伊勢湾港から輸出されている。(平成15年)



ロット別貨物量の経時変化(長野県)

長野県で発生するコンテナ貨物量のうち、5トン以下の小口貨物は全体の約8%、10トン以下で約13%。貨物は51～500トンが多い。(平成15年)



(事例1)セイノーロジックス(株):金沢港で小口混載サービス開始

■今年1月末から金沢港発全世界200箇所以上向けLCLサービス開始

- 1月末から金沢港発の全世界200箇所以上向けの小口貨物配送サービスを開始。
- アジア、欧米、中近東、中南米、オセアニア等

○主要港までの輸送日数

仕向け地(抜粋)	輸送日数
ROTTERDAM CFS	36days
HAMBURG CFS	37days
FELIXSTOWE CFS	41days
GENOA CFS	45days
BARCELONA CFS	47days
ANTWERP CFS	36days
LE HAVRE CFS	42days
BUSAN CFS	5days
SINGAPORE CFS	17days
BANGKOK CFS	19days
JAKARTA CFS	20days
SANTOS,BRAZIL CFS	42days
LOS ANGELS CFS	21days
CHICAGO CFS	31days
NEW YORK CFS	40days

○スケジュール

VESSEL	Voy No.	金沢 CFS CUT	金沢 ETD	釜山 ETA
ARTUS	704W	1/29	1/31	2/5
ARTUS	705W	2/5	2/7	2/12
ARTUS	706W	2/9	2/14	2/19
ARTUS	707W	2/19	2/21	2/26
ARTUS	708W	2/26	2/28	3/5



金沢港の釜山航路で、複数の企業の荷物を同じコンテナに積んで海外に輸出する「小口混載貨物」の取り扱いが、今月三十一日から始まる。同航路を運航する興亜海運(ソウル市)の代理店である三栄海運(東京)の松村圭造社長(写真)らが十五日、金沢市内で会見し、明らかにした。当面は毎週水曜日に金沢を出港するコンテナ船が対象となる。

金沢―釜山の小口混載貨物 31日から週1便



市)の渡辺景吉社長(同中)「荷物を神戸や名古屋に持たせると、同貨物の対応は金沢港が二番目。金沢港は、伏木富山港で昨少ない荷量に対応」
 代理店社長ら会見 集荷力向上を期待
 年二月、敦賀港で同五月に 始まっている。 会見には、小口混載で地元の企業にとっては、少ない荷量でも金沢港の釜山航路を利用する機会が広がる(と)になる。松村社長は、た。

(事例2) 中越運送(株): 新潟東港にロジスティクスセンターを開設

■今年2月に「新潟東港ロジスティクスセンター」をオープン

- 位置:新潟県新潟市豊栄笹山東19番
- 敷地面積:14,395.81m²(4,355.59坪)
- 延べ床面積:2層式 8,164.58m²(2,470.66坪)(常温倉庫、温調倉庫、保税蔵置場、出荷荷捌所)
- 特徴

◆温調倉庫・保税蔵置場も備えた多機能物流センター機能

◆輸出入混載貨物拠点【CFS】としての機能

◆NVOCCとして国際一貫輸送の実現

◆迅速な通関機能



(事例3) 商船三井ロジスティクス(株): 見附市にインランドデポを開設

■今年4月に新潟県見附市の県営中部産業団地内にインランドデポを開設

- 場所: 新潟県見附市新幸町9-5 県営中部産業団地(面積: 5,476㎡)
- 整備主体: 新潟国際貿易ターミナル
- 運営主体: 商船三井ロジスティクス株式会社
- 通関・保税蔵置場の機能を最大限活用、顧客ニーズを先取りした物流サービスを提供。

● サービス内容

- ① 輸出入貨物の通関
- ② 保税機能(CFS機能)
- ③ 新潟発の小口海上貨物の混載
- ④ 航空・海上貨物のドアサービスの手配と情報提供
- ⑤ 貨物の短期保管・仕分け・梱包
- ⑥ コンテナデポ機能
- ⑦ 海上貨物の集積・積み込み等

商船三井ロジスティクス(MLG)加藤敏文社長は25日、新潟県見附市の県営中部産業団地内にインランドデポ(内陸通関拠点)を開設、新潟営業所として業務を開始したと発表した。新潟県出資の第三セクター「新潟国際貿易ターミナル」が整備、同社が運営事業者として選定されていた。同社は通関・保税蔵置場の機能を最大限活用、顧客ニーズを先取りした物流サービスの提供と新潟港・空港の利用拡大に貢献する方針。

営業所開設は今日(1日)付。面積5476平方メートルの敷地に倉庫720平方メートル、保税蔵置場892平方メートルを備える。執行役員兼輸出営業二部長の若松孝義氏が所長を兼務、現地には本社スタッフを含む5人が常駐する。

サービス内容は①輸出入貨物の通関の保税機能

商船三井 新潟県に営業所開設
通関・保税拠点として活用

あいさつする加藤社長

(CFS機能) ③新潟港 ④航空・海上貨物のドアサービスの手配と情報提供

供⑤貨物の短期保管・仕分け・梱包⑥コンテナデポ機能の海上貨物の集積・積み込みなど。

同社は19日、新潟市内でインランドデポの開所式を開催、吉田六左衛門国土交通大臣政務官、泉田裕彦新潟県知事、久住時男見附市長ら来賓多数が出席した。

所在地などは次の通り。

住所 〓〒954-1000
66 新潟県見附市新幸町
015、県営中部産業団地
▽電話 0258・66
・8681▽ファクス
0258・66・868

(事例4) 日本通運(株): 金沢市に北陸最大規模の3PL拠点を

■今年5月に「専光寺第2物流センター」を竣工

- 場所: 金沢市専光寺町ヨ8(金沢西ICから約3km、金沢港から約5km、JR金沢貨物T駅から約10km)
- 敷地面積: 25,110㎡(2階建て)
- 北陸エリアの3PL(サードパーティ・ロジスティクス) 拠点及び共同配送拠点として運用。
- 北陸信越運輸局から物流効率化法に基づく特定流通業務施設としての認定を受ける。

デポ名	支店	課所	電話	所在地	管轄税関	扱い
山形デポ	山形支店	山形国際輸送事業所	023-686-5717	山形県山形市立谷川1丁目1059番16号	東京税関	輸出入
三条・燕デポ	新潟支店	新潟国際輸送事業所 三条国際物流センター	0256-45-5011	新潟県南蒲原郡栄町猪子場新田1072番地	東京税関	輸出入
高崎デポ	群馬支店	群馬国際輸送事業所	027-361-1155	群馬県高崎市中尾町210番地	東京税関	輸出入
太田デポ	太田支店	国際貨物課	0276-37-8411	群馬県太田市清原町太田流通団地八街区2号	東京税関	輸出
宇都宮デポ	宇都宮支店	国際輸送事業所	028-661-3985	栃木県宇都宮市平出工業団地45番地7号	横浜税関	輸出入
つくばデポ	つくば	国際貨物課	029-837-2293	茨城県つくば市谷田部4459番地12	横浜税関	輸出入
山梨デポ	山梨支店	甲府国際輸送事業所	055-279-4122	山梨県中巨摩郡竜王町竜新町字清水581番地	東京税関	輸出入
長野デポ	長野支店	国際輸送課	026-241-8011	長野県長野市桐原2002/1/1	名古屋税関	輸出入
諏訪デポ	諏訪支店	国際輸送課	0266-53-9212	長野県諏訪市豊田小川1040番地2	名古屋税関	輸出入
伊那デポ	伊那支店	国際輸送課	0265-73-8821	長野県伊那市大字伊那字中の原8822番地167	名古屋税関	輸出入
上田デポ	上田支店	国際輸送課	0268-27-0202	長野県上田市大字殿城字下ノ久保147番地	名古屋税関	輸出
松本デポ	松本支店	塩尻営業所	0263-54-2222	長野県塩尻市広田野村新田裏1746番地1	名古屋税関	輸出入
岐阜デポ	岐阜支店	国際輸送事業所	058-277-0321	岐阜県岐阜市今嶺	名古屋税関	輸出入
		国際輸送課		2004/9/20	税関	
福井デポ	福井支店	国際輸送課	0776-36-5555	福井県福井市花堂北2001/1/30	大阪税関	輸出入
栗東デポ	大津支店	栗東流通センター	077-554-9801	滋賀県栗東市六地藏1070-1	大阪税関	輸出入
鳥栖デポ	鳥栖支店	鳥栖流通センター	0942-85-0202	佐賀県鳥栖市藤木町字鐘突1592-2	長崎税関	輸出入

金沢に総合物流施設
日本通運 北陸最大規模に

日本通運はこのほど、石川県金沢市に北陸最大規模の総合物流施設「専光寺第2物流センター」を竣工させた。北陸エリアのサードパーティ・ロジスティクス(3PL)拠点、共同配送拠点として運用する。

新センターは、北陸自動車道の金沢西インターから約3分、金沢港から約5分、JR金沢貨物ターミナル駅から約10分の場所に位置し、あらゆる輸送モードに対応が可能となっている。

施設は重量鉄骨造り2階建てで、敷地面積が2万5110平方メートル、倉庫棟の面積が1万9156平方メートル。高床式と低床式のプラットフォームを併せ持つ。

日通は、北陸エリアで高度な技術・ノウハウを持った「オンリー・ワン企業」が増加していることを踏まえ、これらの顧客がコア事業へ経営資源を集中投資できるように、物流業務全般を3PL業務として請け負うことを主な目的に施設を運営していく。

また新施設は北陸信越運輸局から、物流効率化法に基づく特定流通業務施設としての認定を受け、物流の効率化と環境負荷低減を推進していくことで、CO₂排出量を約41%削減する見込みという。

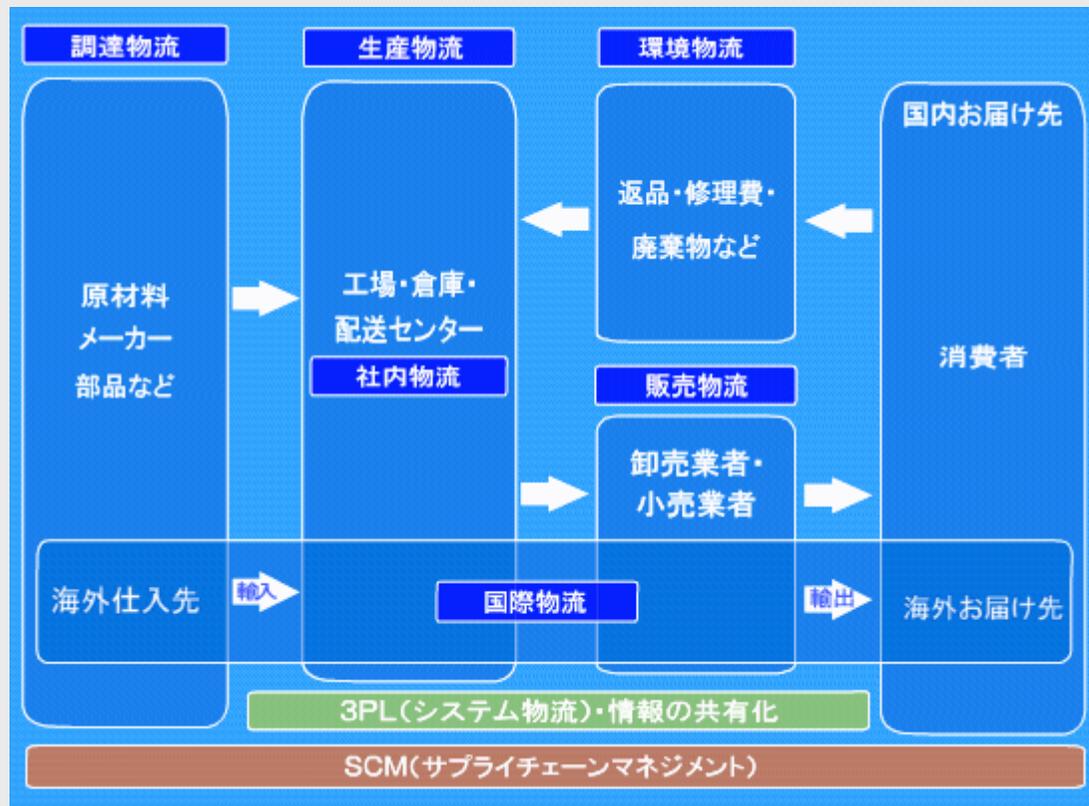
所在地は、金沢市専光寺町ヨ8。

(事例5)トナミ運輸(株): 3PLサービスを展開

■3PLへの取組み

- トナミ運輸(株)の3PLサービス『システム物流』は、物流をシステムとしてとらえ、輸送、配送、保管、流通加工、情報システムを総合的に組み合わせることにより、在庫の削減、供給の迅速化、物流業務の合理化などを実現している。

●特徴



◆IT
最新の物流情報システムと情報技術の活用

◆ウェアハウス
最新鋭の流通センター

◆Transportation
大量輸送から小口貨物まで、物流変化に柔軟に対応できる輸送体制

◆人材
物流システムの企画・設計から構築、運営まで高度な専門知識をもったスタッフ

(参考)既存インランドデポの設置と動向

■わが国の主なインランドデポ設置状況

名称	住所	面積 (m ²)	設置 時期	備考
つくば国際貨物 ターミナル	茨城県 つくば市	27,771	1992	運営：第三セクター(茨城県、つくば市等) 成田空港に近いといった立地上、航空貨物の 取り扱いが主
宇都宮国際貨物 ターミナル	栃木県 宇都宮市	56,985	1990	運営：宇都宮国際貨物流通事業協同組合
太田国際貨物 ターミナル	群馬県 太田市	37,000	2000	運営：第三セクター(太田市等) 海上コンテナ取扱状況は輸入320件/月程度、 輸出290件/月程度 航空貨物も成田空港まで1日3便シャトル輸送
浜松内陸 コンテナ基地	静岡県 浜松市	33,000	1971	運営：第三セクター 清水港のオフドックデポとして設置
(仮称)新潟見附 インランドデポ	新潟県 見附市	5,476	2007	運営：商船三井ロジスティクス(株) 「新潟港発の小口海上貨物の混載サービス」 「貨物の短期保管、仕分け、梱包」などの機能 を持たせ、SCM機能の強化を図ることを目的 に設置

出典)各施設HP等より情報を収集したもので、それ以外にもインランドデポは存在する。

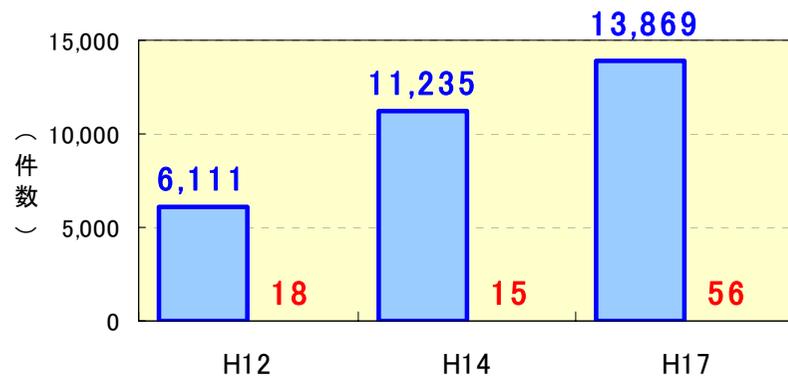
(参考) 代表的なインランドデポの事例

■ 太田国際貨物ターミナルの事例: わが国最大級のインランドデポ

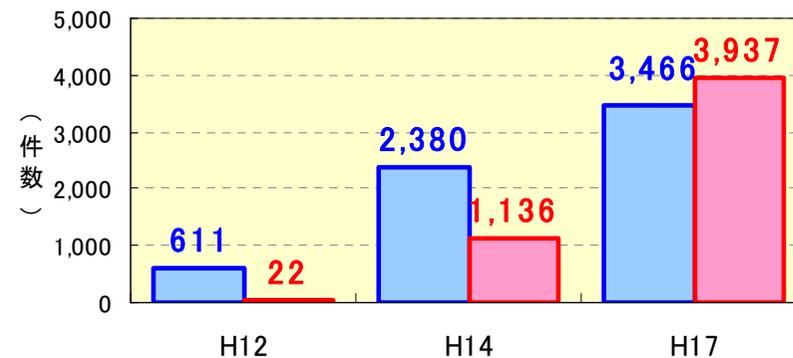
- 位置: 群馬県太田市清原町12-1
- 出資元: 太田市(25%)、太田商工会議所(7%)、金融機関(4%)、その他法人(64%)
- 設立年月日: 平成11年5月12日(ただし営業は平成12年から)
- 敷地面積: 約37,000m²(そのうち保税エリア: 6,151m²)

航空貨物、海上貨物
ともに取扱い件数が
増加している。

航空貨物(取扱件数)



海上貨物(取扱件数)



京浜港: 4時間
成田空港: 3.5時間

蔵置機能



輸出と輸入のコンテナ内陸マッチングが図られ
(120本/月程度)、輸送効率化が図られている。

共同配送機能



荷物を集約し、海上コンテナ等による共同配送
が可能となっている。

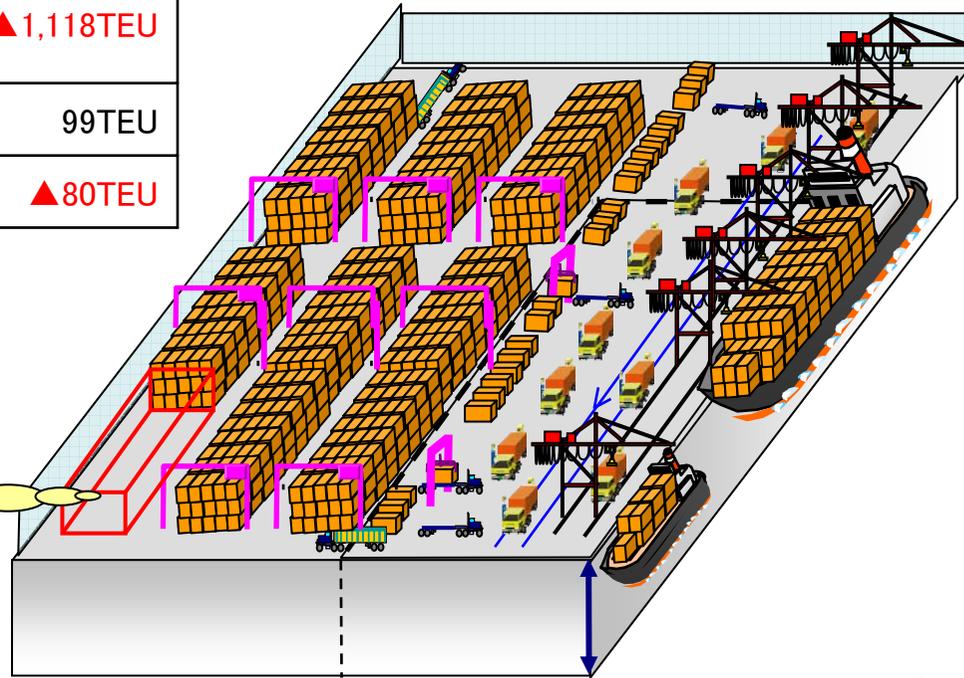
(参考) 北陸地域の逼迫しているコンテナ置き場の状況

北陸地域の各港ではコンテナの蔵置能力が不足しており、早急な対応が必要である。

蔵置能力と最大蔵置量実績値との関係

		蔵置能力 (A)	最大蔵置量 実績値(B)	開きスペース (A-B)
新潟港	実入コンテナ	4,330TEU	2,721TEU	1,609TEU
	空コンテナ	2,590TEU	3,708TEU	▲1,118TEU
伏木富山港	実入コンテナ	1,650TEU	1,551TEU	99TEU
	空コンテナ	1,368TEU	1,448TEU	▲80TEU

蔵置能力が不足し逼迫している

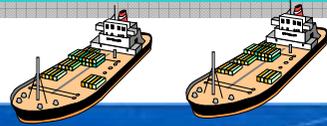


北陸地域のコンテナ対応岸壁の整備状況

北陸地域において、基幹航路に就航する船舶に対応した水深-14m以上のコンテナ取扱岸壁は整備されていない。

	水深(m)	延長(m)	最大係船能力(DWT)	備考
新潟港	10.0	185	15,000	
	12.0	350	50,000	計画-14.0m
	14.0	350	50,000	未整備
直江津港	10.0	170	15,000	工事中(多目的)
	13.0	260	40,000	未整備(多目的)
	14.0	280	50,000	未整備(多目的)
伏木富山港	12.0	280	30,000	計画-14.0m(多目的)
	12.0	250	30,000	未整備(多目的)
金沢港	10.0	370	15,000	(多目的)
敦賀港	10.0	185	15,000	(多目的)
	14.0	280	50,000	工事中(多目的)

新潟港のボトルネック

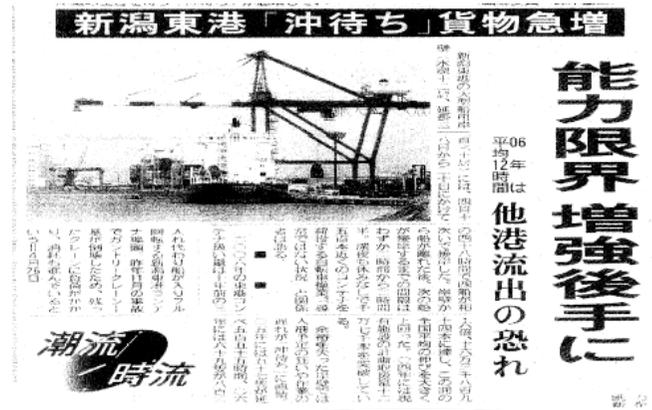


コンテナターミナル



沖待ちの多発

- ・コンテナバースの不足により、コンテナ船の沖待ちが平成18年度に69隻発生している。



資料) 新潟日報
平成19年5月2日

ヤードの不足

- ・コンテナ貨物量の増加に対してヤードが不足している。

施設の不足

- ・水深の浅いバースは、将来のコンテナ船の大型化に対応が困難になると見込まれる。

直江津港のボトルネック



沖待ちの発生

- ・ 1バース、1ガントリークレーンのため、同時寄港に対応できず、平成18年度に6隻の沖待ちが発生している。

波浪による荷役障害

- ・ 波浪による船体の動揺により、コンテナ船の荷役障害が発生している。

大型船への対応が不十分

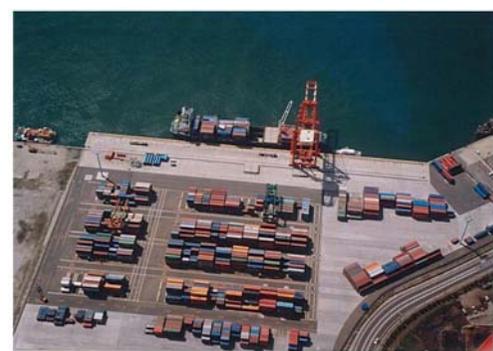
- ・ コンテナターミナルのバース水深が浅いため、大型のコンテナ船が寄港できない。

伏木富山港のボトルネック



沖待ちの多発

- ・ 1バース、1ガントリークレーンのため、同時寄港に対応できず、平成18年に35隻の沖待ちが発生している。



混雑している
コンテナバース



静穏度の確保が不足

- ・ 万葉ふ頭において、防波堤の整備が完了していないため、係留施設前面の水域の静穏性が低いため、十分に使用できない。→バルク対応バースの混雑

港とICを結ぶ道路整備が不十分

道路のアクセスが悪く、トレーラーが十分に通行できない。

金沢港のボトルネック



沖待ちの発生

1バース、1ガントリークレーンのため、同時寄港に対応できず、平成18年に8隻の沖待ちが発生している。

大型船への対応が不十分

- ・バースの水深が浅いため、大型船への対応ができない。
- ・このため、太平洋側港湾から産業機械等が輸出されている。

敦賀港のボトルネック



波浪による荷役障害

- ・ 波浪による船体の動揺により荷役障害が起きている。

物流施設の用地が不足

- ・ 港湾周辺に倉庫などの物流施設の用地が不足している。

地元貨物の流出

- ・ 中部圏や近畿圏に近く、地元のコンテナ貨物が流出している。

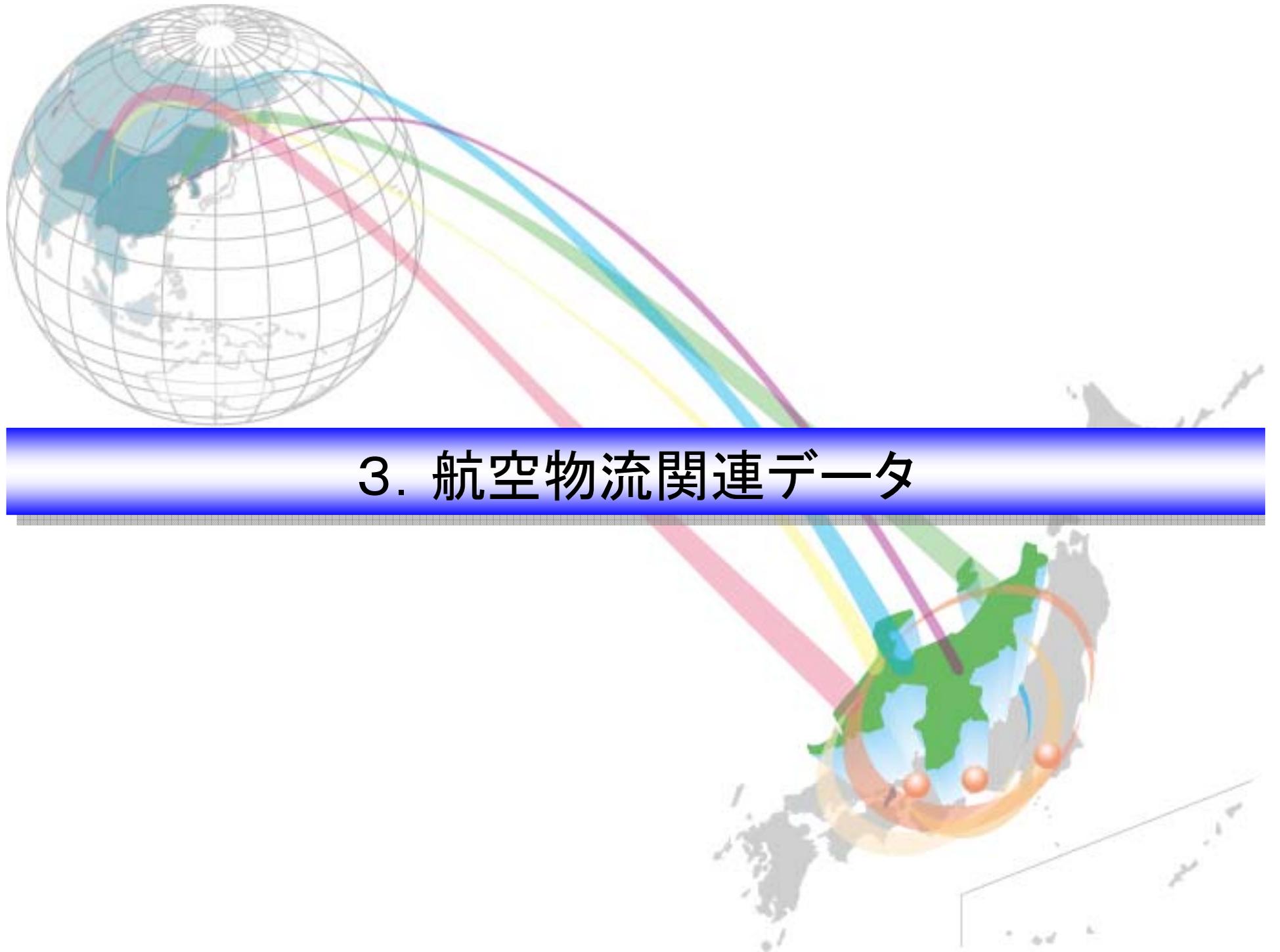
防波堤の整備計画

●主な防波堤の整備状況

- ・北陸港湾の主な防波堤の整備計画延長と実延長は以下のとおりである。

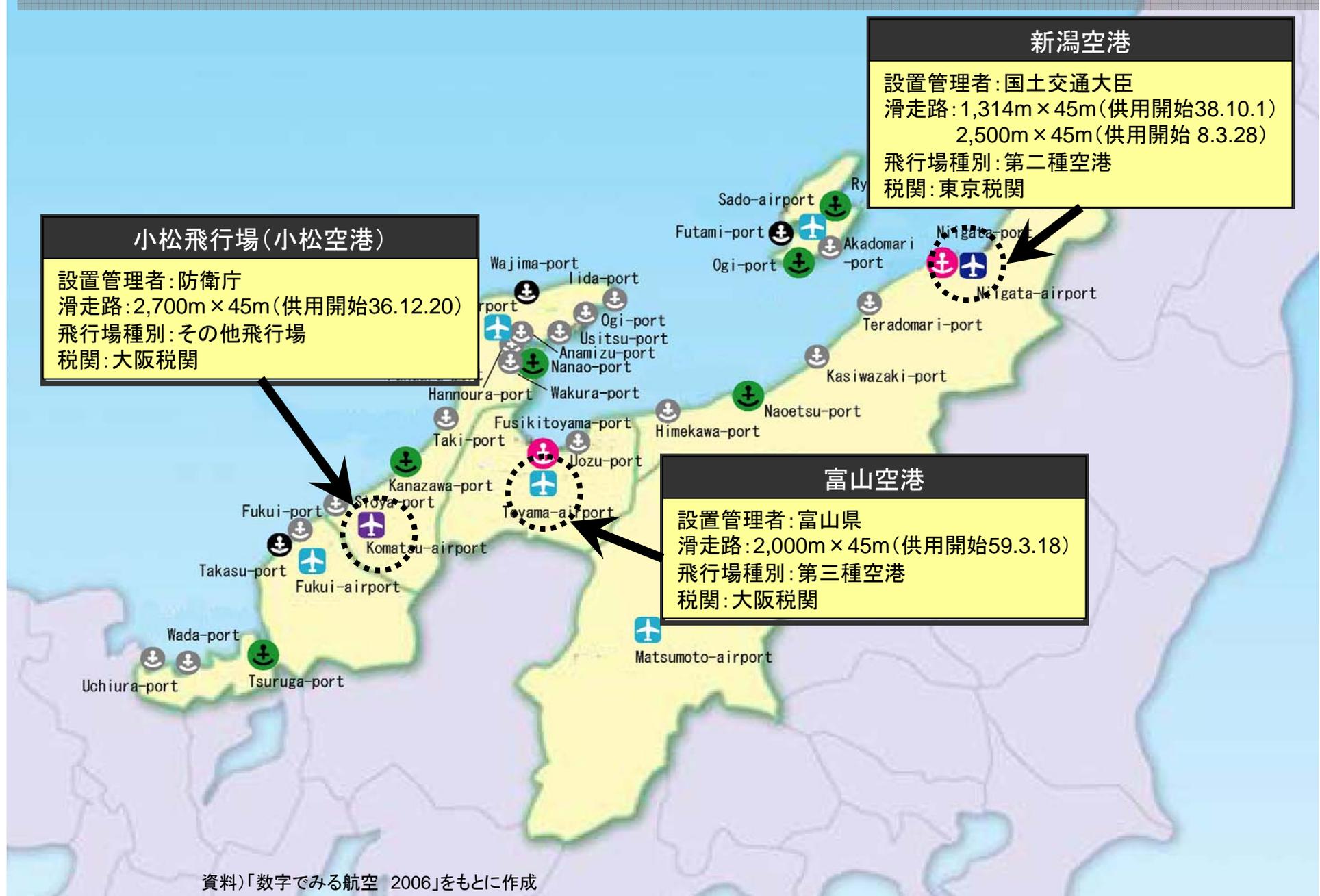
主な防波堤の整備計画延長と実延長

港	名称	整備計画延長	実延長	備考
伏木富山港	北防波堤	1,650m	1,500m	
	東外防波堤	600m	0m	
金沢港	大野西防波堤	3,510m	3,074m	
敦賀港	鞠山北防波堤	1,330m	1,130m	

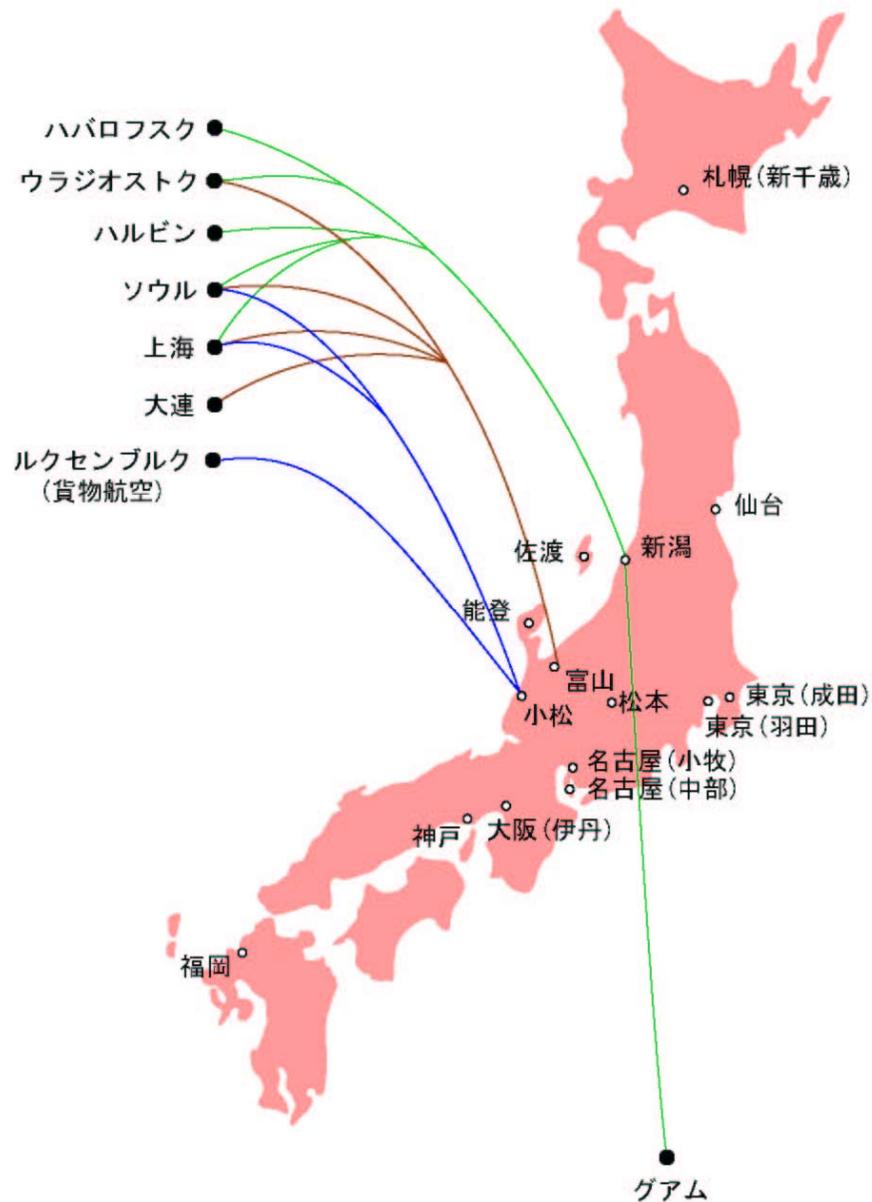


3. 航空物流関連データ

北陸地域における空港の主な諸元

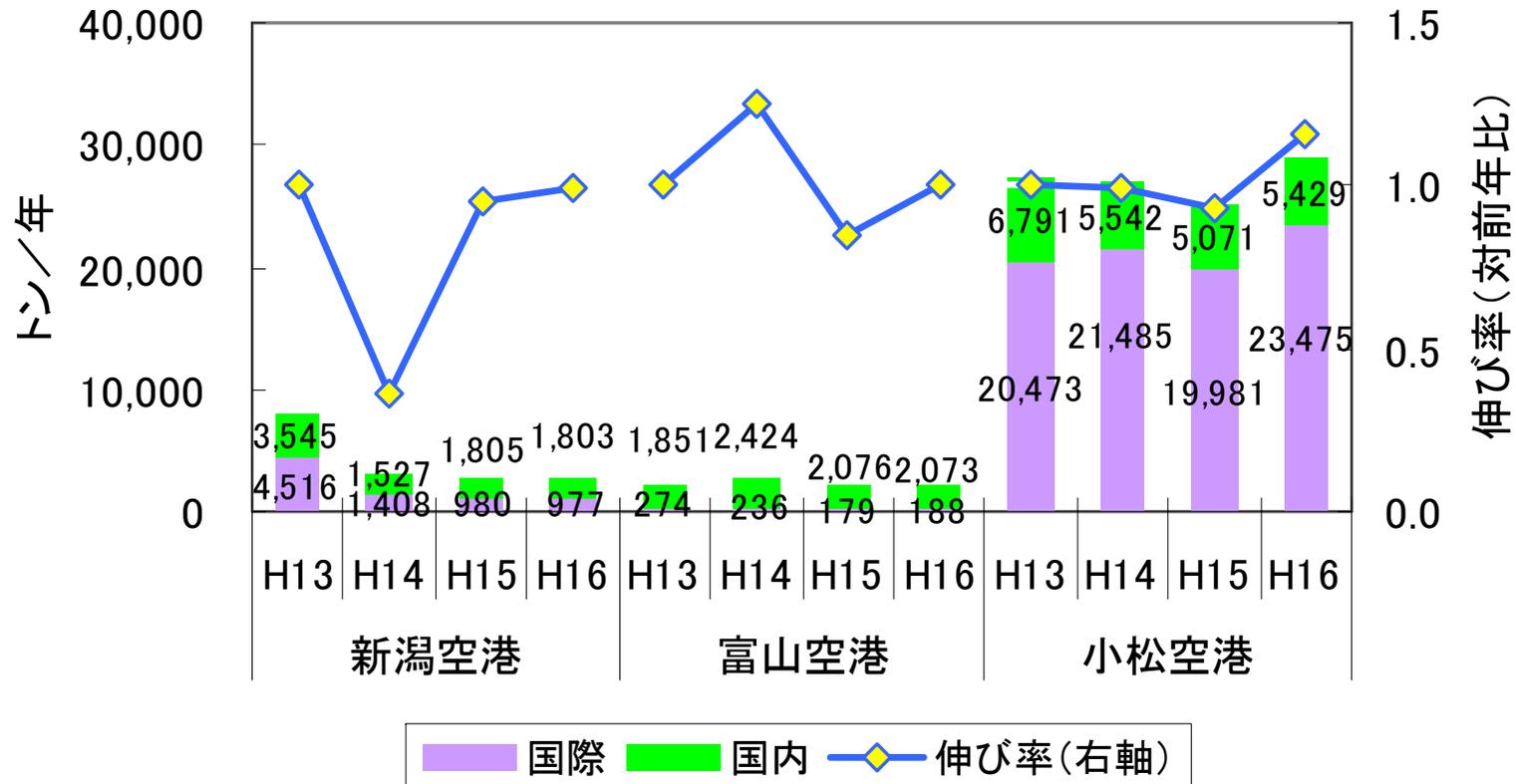


定期国際航空輸送ネットワーク



北陸地域の航空貨物の動向

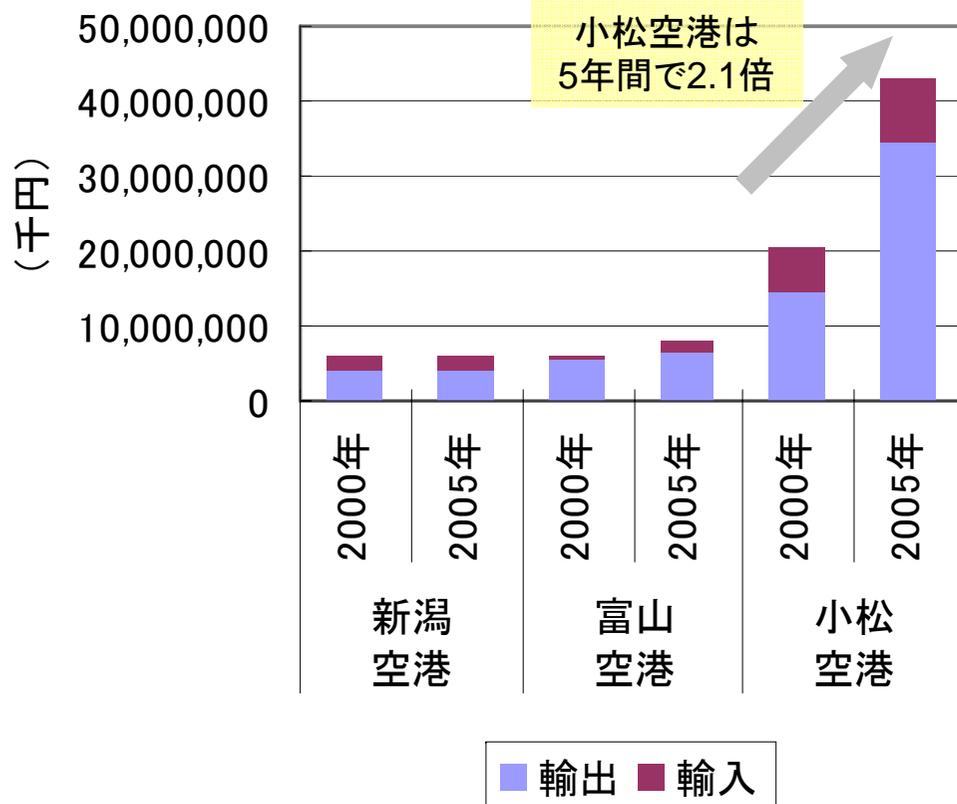
北陸地域の航空貨物の取扱量は、ほぼ横ばいで推移している。



資料)「数字でみる航空 2006」航空振興財団より作成

北陸地域の航空貨物による貿易動向

小松空港の貿易額は、5年間で2.1倍に増加している。



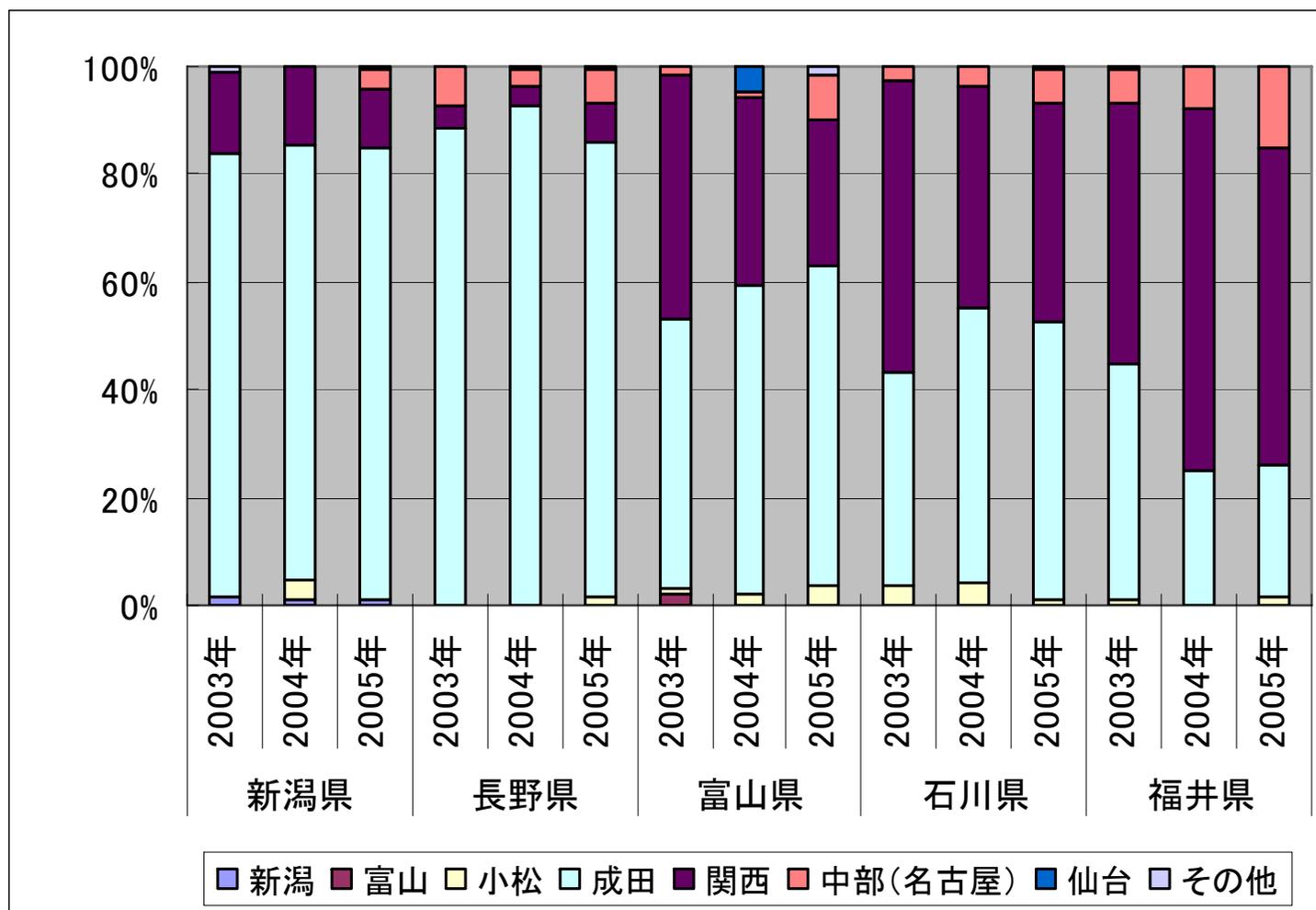
資料)「貿易統計」財務省より作成

	新潟空港	富山空港	小松空港
国際航路			
イルクーツク	1便/日		
ハバロフスク	3便/週		
ウラジオストク	3便/週	4便/週	
ルクセンブルク			4便/週
ハルビン	4便/週		
ソウル	1便/日	5便/日	4便/週
上海	2便/週	3便/週	3便/週
大連		4便/週	
グアム	2便/週		
国内航路			
札幌	3便/日	1便/日	1便/日
佐渡	4便/日		
仙台			1便/日
東京		6便/日	11便/日
成田			1便/日
名古屋(中部)	3便/日		
名古屋(小牧)	3便/日		
大阪	9便/日		
神戸	1便/日		
福岡	2便/日	1便/日	3便/日
那覇			1便/日

注) 全て往復。資料) 各空港管理者の資料から作成。(H17.8現在)

北陸地域から航空貨物で輸出される貨物の利用空港

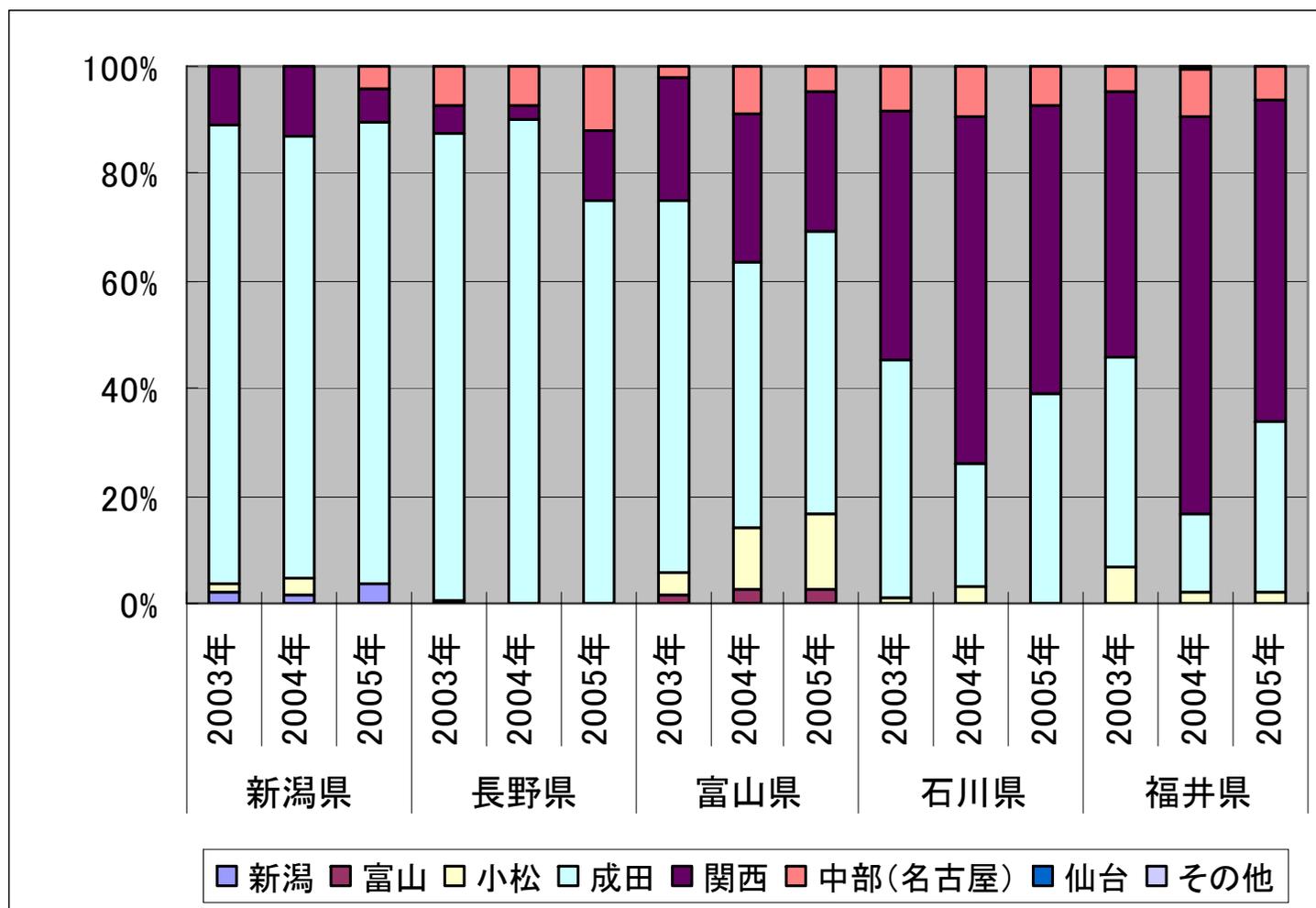
北陸地域から航空貨物で輸出される貨物のうちの9割以上が太平洋側の大規模空港を利用している。地元空港の利用率は1～3%程度である。



注) 重量をベースに比率で按分したもの。資料)「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

北陸地域へ航空貨物で輸入される貨物の利用空港

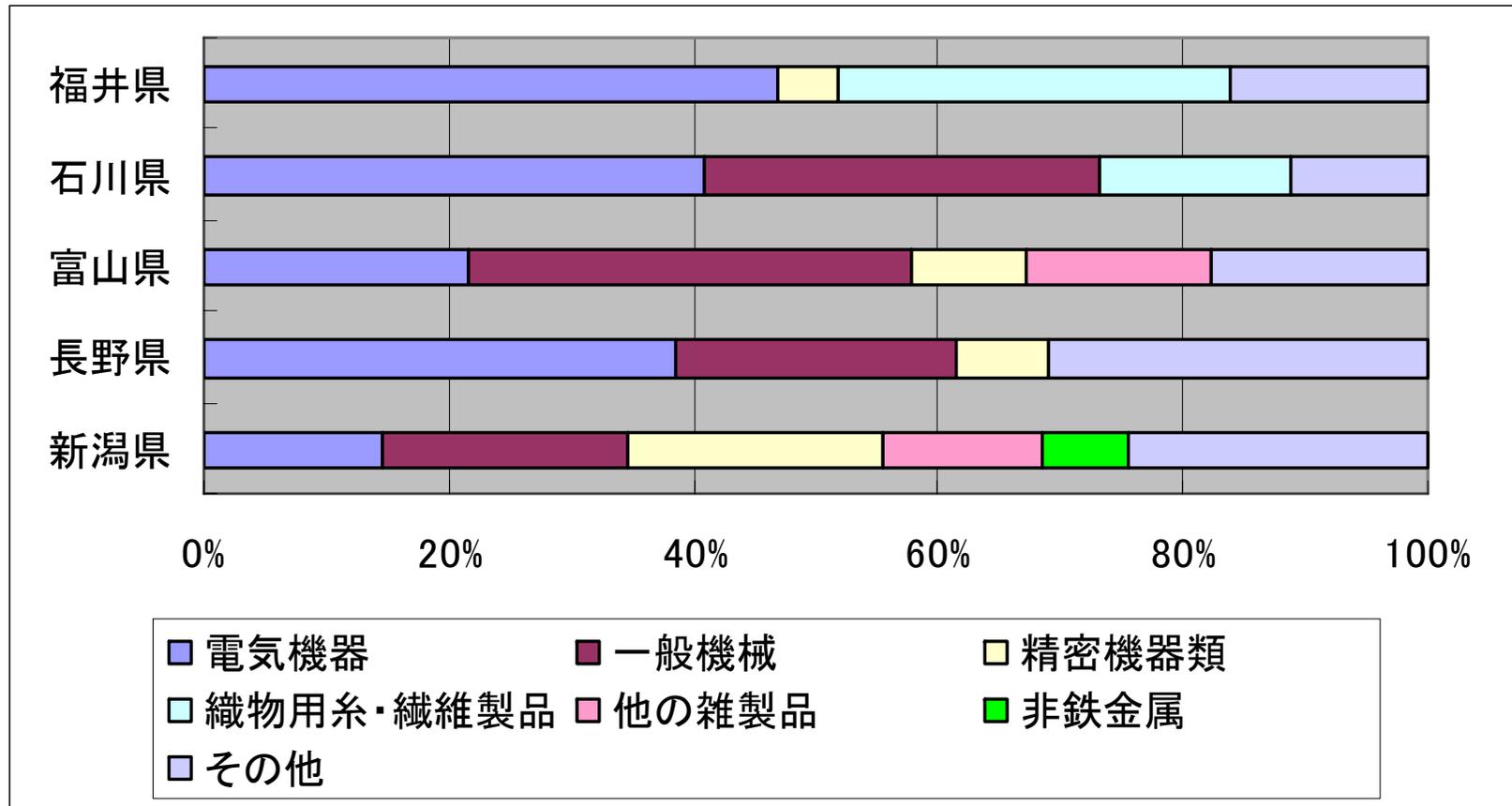
北陸地域へ航空貨物で輸入される貨物のうちの9割以上が太平洋側の大規模空港を利用している。地元空港の利用率は約3%程度である。



注) 重量をベースに比率で按分したもの。資料)「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

北陸地域から航空貨物で輸出される貨物の品目

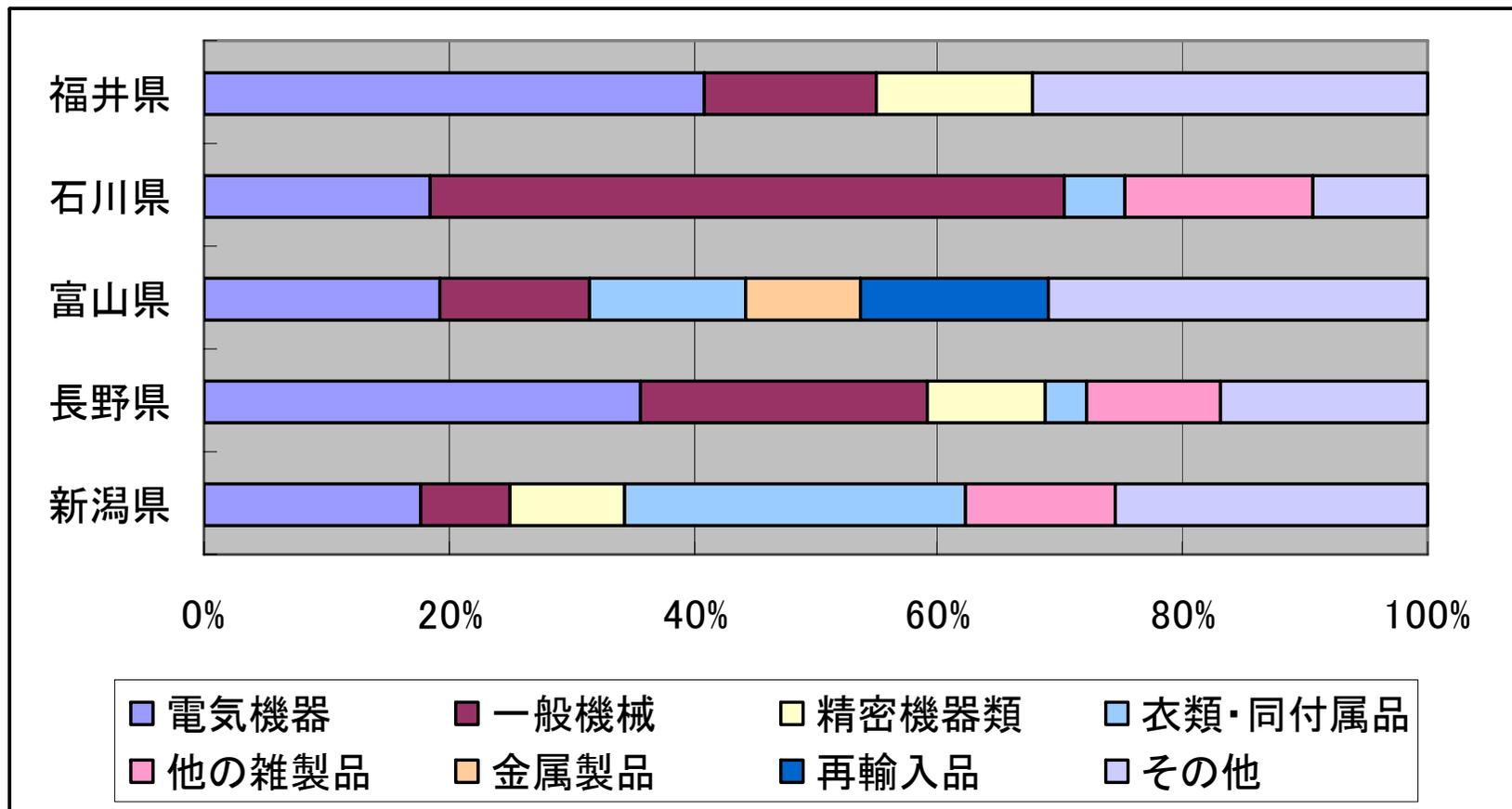
北陸地域から航空貨物として輸出されるのは、電気機器、一般機械、精密機械等が多い。



注) 重要をベースにシェアを按分したもの。資料)「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

北陸地域へ航空貨物で輸入される貨物の品目

北陸地域へ航空貨物で輸入されるのは、電気機器、一般機械、衣類・同製品等が多い。

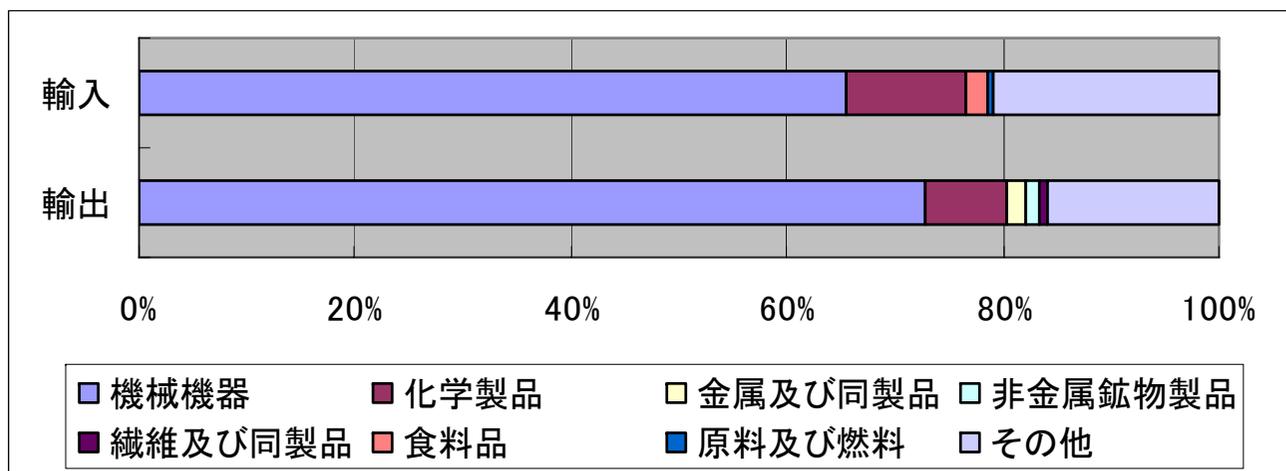


注) 重量をベースにシェアを按分したもの。資料)「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

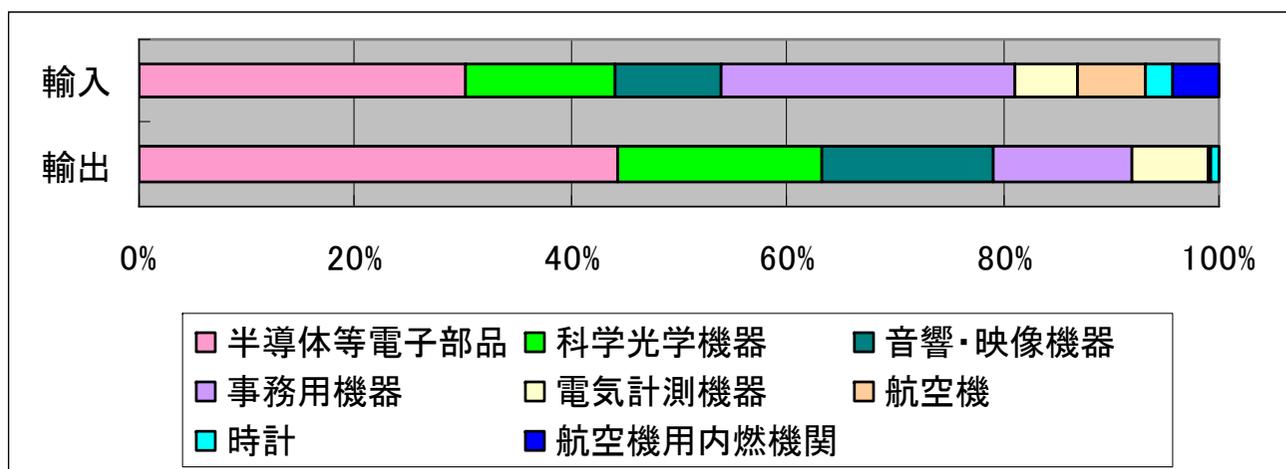
(参考) 我が国における航空貨物の取扱品目

我が国における航空貨物は、機械製品が最も多い。機械製品のうち半導体等電子部品や科学光学機器、事務用機器などが多い。

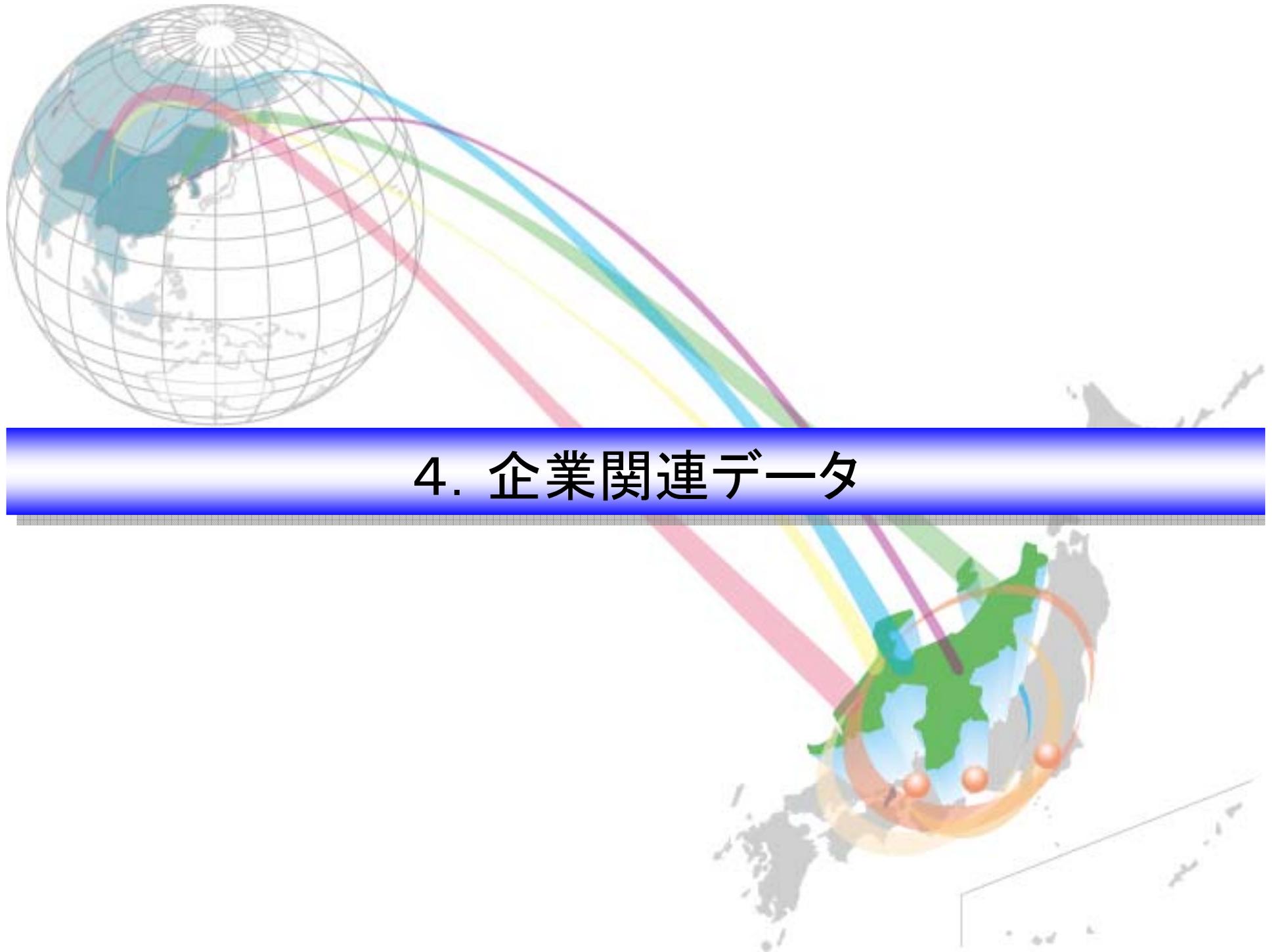
我が国の航空貨物主要商品別輸出入額の比率



我が国の航空貨物主要商品別輸出入額の比率(機械製品のみ)



注)金額をベースに比率で按分したもの。資料)「数字でみる航空 2006」



4. 企業関連データ

北陸地域から北東アジアへ進出している主な企業

新潟県: 新潟県産業労働部「平成17年度 新潟県内企業の海外進出状況報告書」(平成17年3月31日現在)

富山県: (財)とやま国際センター「富山県企業の海外事業所調査」(平成15年12月発行)、「県内企業の中国進出状況(富山県立地通商課(環日本海貿易交流センター))」

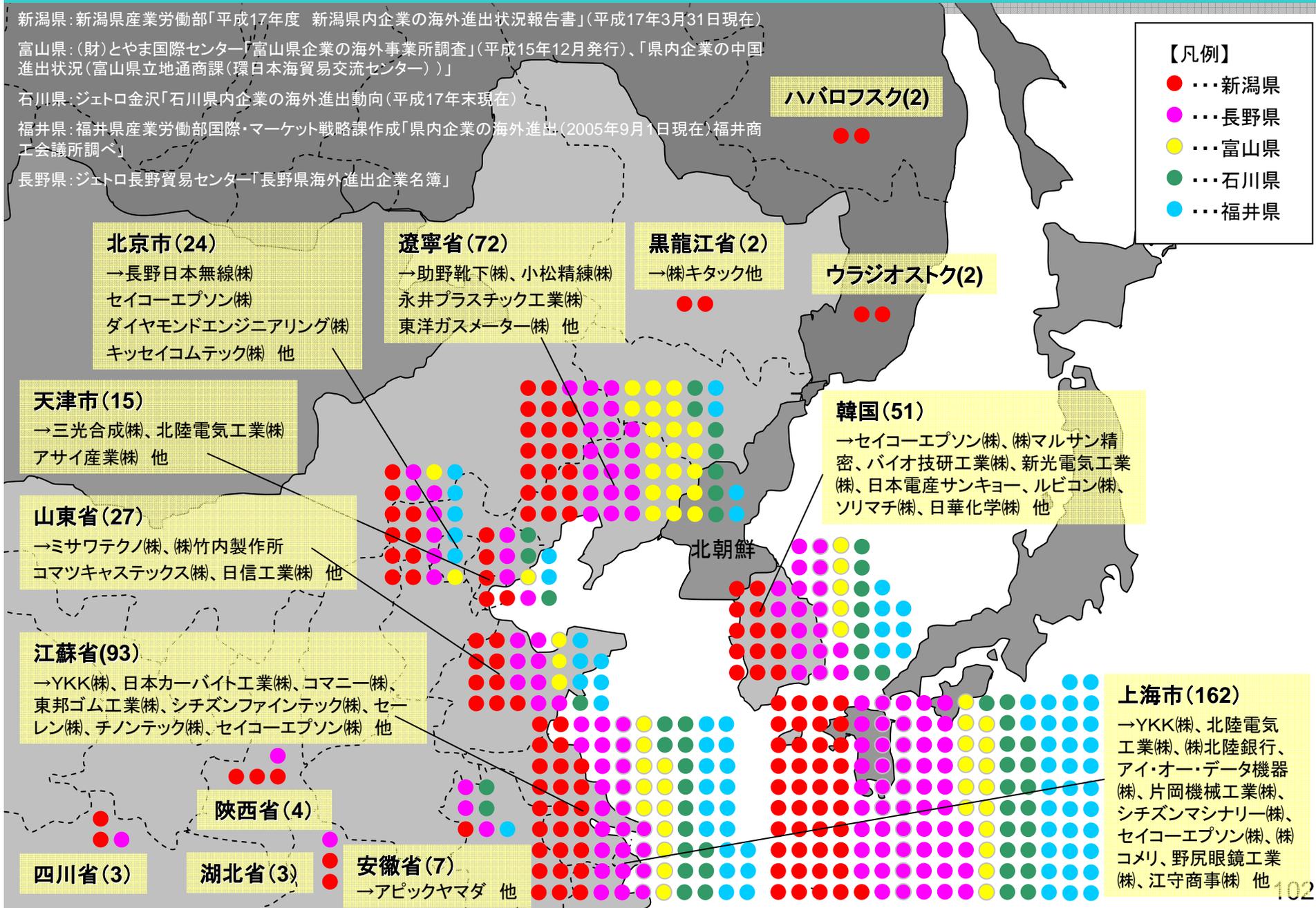
石川県: ジェトロ金沢「石川県内企業の海外進出動向(平成17年末現在)」

福井県: 福井県産業労働部国際・マーケット戦略課作成「県内企業の海外進出(2005年9月1日現在)福井商工会議所調べ」

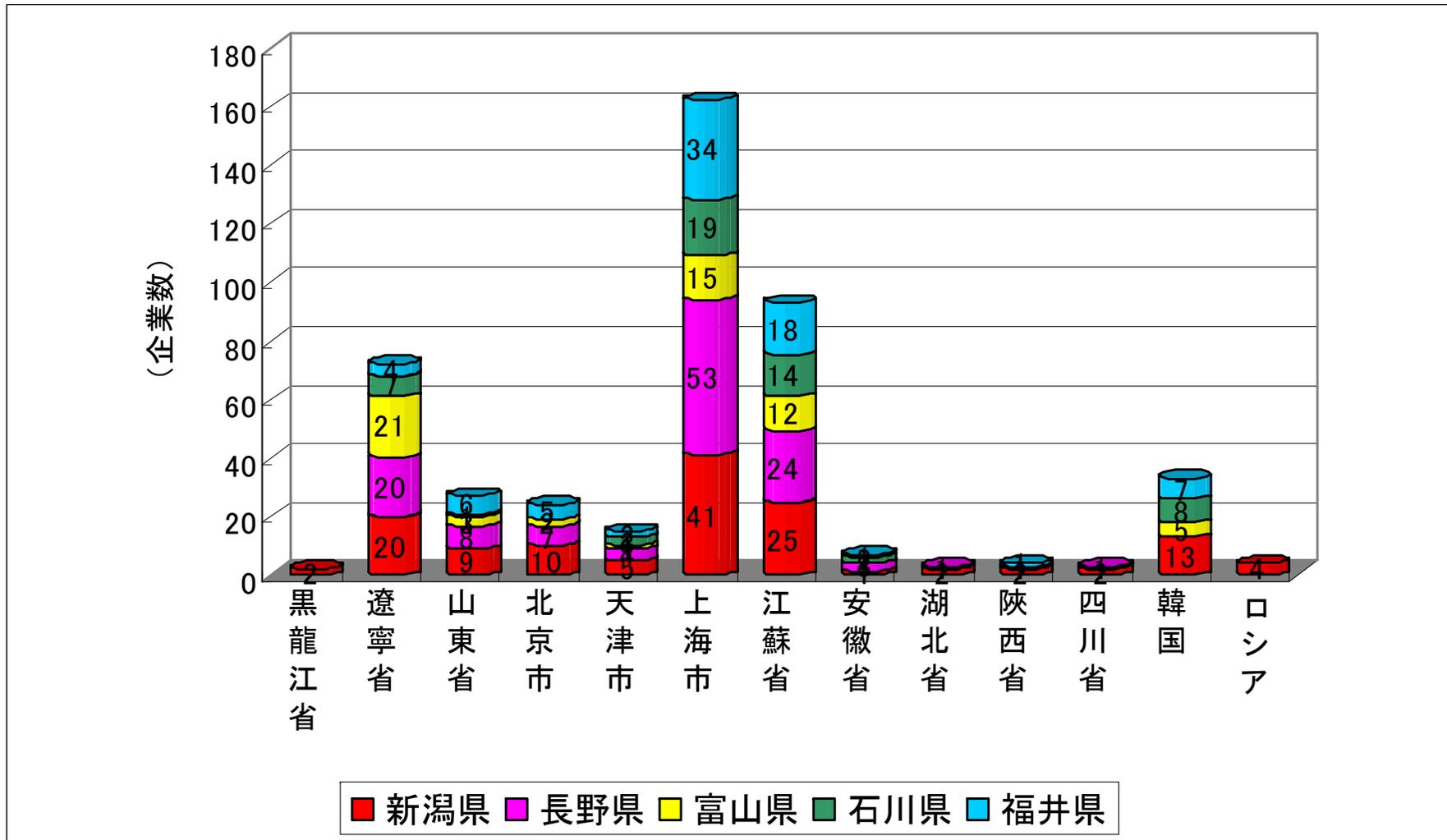
長野県: ジェトロ長野貿易センター「長野県海外進出企業名簿」

【凡例】

- …新潟県
- …長野県
- …富山県
- …石川県
- …福井県



北陸地域から北東アジアへ進出している主な企業数



新潟県:新潟県産業労働部「平成17年度 新潟県内企業の海外進出状況報告書」(平成17年3月31日現在)

富山県:(財)とやま国際センター「富山県企業の海外事業所調査」(平成15年12月発行)、「県内企業の中国進出状況(富山県立地通商課(環日本海貿易交流センター))」

石川県:ジェトロ金沢「石川県内企業の海外進出動向(平成17年末現在)」

福井県:福井県産業労働部国際・マーケット戦略課作成「県内企業の海外進出(2005年9月1日現在)福井商工会議所調べ」

長野県:ジェトロ長野貿易センター「長野県海外進出企業名簿」

日中航路(日本海航路)の荷動き(事例)



航路	配船	積載能力
日本海 新=伏=金= 大=青=上=	1便/週 (2船)	566TEU
日本海北海道 境=新=伏=小= 大=青=上=	1便/週 (2船)	662TEU

新規航路開設の目安	
新規航路	400TEU + α
寄港	100TEU

港湾	'05年度輸出入実績		
	TEU/年	TEU/週	TEU/週・便
新潟	35,000	673	336
伏木富山	8,500	163	81
境港	6,500	125	125
小樽	10,000	192	192

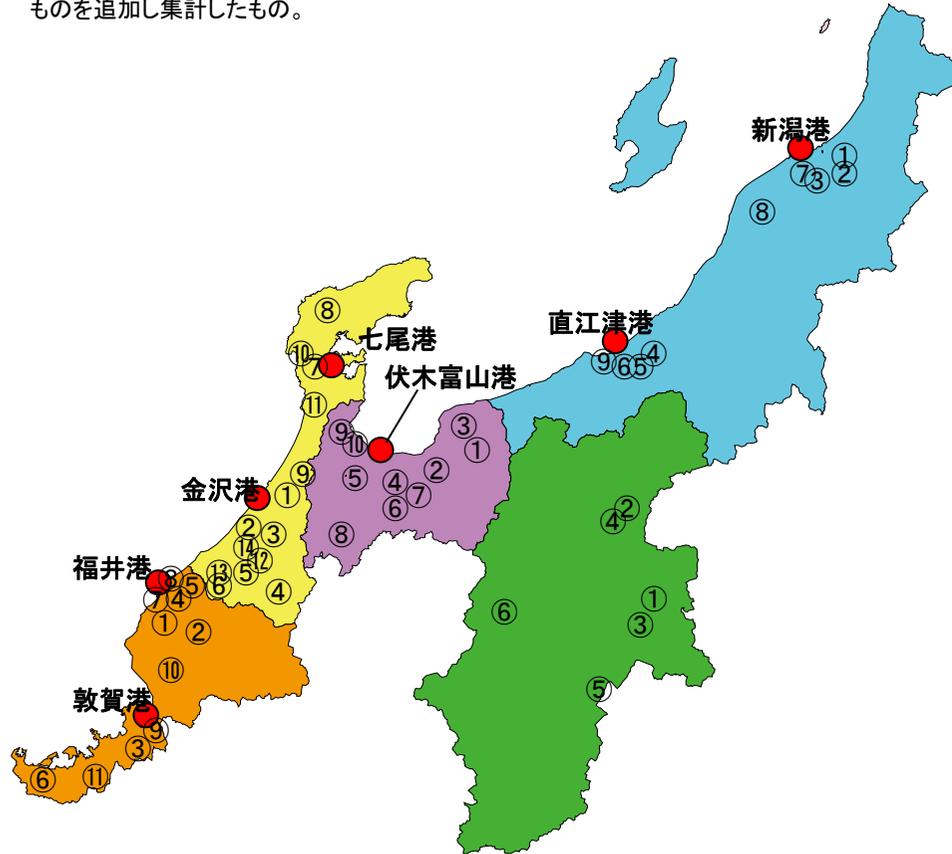
最近の進出企業

(平成19年8月調べ)

近年港湾を利用した企業の工場新設、増設の動きが活発化している

※立地状況は、昨夏以降の新聞記事情報及び企業HPによる情報から北陸地方整備局が把握したものを集計。

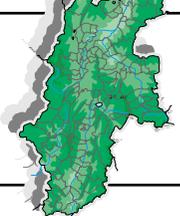
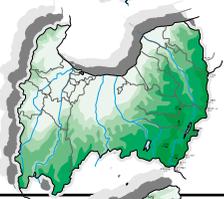
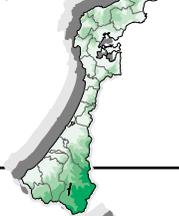
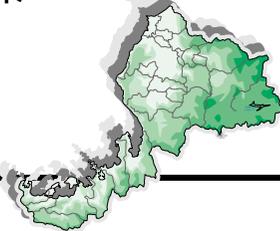
※赤文字の企業は、今年に入ってから新聞記事により把握したものを追加し集計したものの。



※投資額の合計は、新聞掲載情報等で明らかにされている投資額を単純に合計したものであり、実際の投資額合計とは異なる。

	企業立地状況	投資額	稼働
新潟県内	① フロンティアエネルギー新潟㈱(新潟市) 火力発電所の建設	約130億円	2005年08月
	② ㈱日本アクシース 新工場(新潟市)	約19億円	2006年04月
	③ 北越製紙㈱ 新潟工場増産(新潟市)	約550億円	2008年12月
	④ 日精樹脂工業㈱ 上越工場増設(上越市)	約3.3億円	2006年10月
	⑤ キッセイ薬品工業㈱ 新工場(上越市) 原薬研究製造 雇用人数35人	約35億円	2007年夏
	⑥ 新潟太陽誘電㈱ 子会社設立(上越市) 電子部品	約60億円	2008年04月
	⑦ ナミックス㈱ 研究開発拠点新設(新潟市) 雇用技術者4割増	約37億円	2008年07月
	⑧ ㈱東陽理化学研究所 工場増設(弥彦村)	約15億円	2007年09月
	⑨ 帝国石油㈱ 貯蔵施設LNG受入基地建設(上越市) 18万klタンク×2基	-	2013年末
	⑩ ㈱YKKグループ 価値検証センター設置(黒部市)	約14億円	2007年05月
富山県内	① 富士ゼロックスイメージングマテリアルズ㈱ 新工場棟(滑川市)	約80億円	2007年12月
	② ㈱サンリツ 新工場(入善町) 液晶TV用偏光板	約100億円	2006年夏
	③ 東亜薬品㈱ 新工場(富山市) 粉末吸入製剤、内服固形剤	約80億円	2008年03月
	④ ㈱タカギセイコー 新工場建設(高岡市) 車両部品関連	約15億円	2006年08月
	⑤ シャープ㈱ 新工場(富山市) 太陽電池材料製造	約50億円	2007年01月
	⑥ ㈱日立国際電気 新工場棟(富山市) 半導体製造装置	約10億円	2006年11月
	⑦ ㈱日平トヤマ新工場建設(南砺市) 工作機械工場	約10億円	2006年内
	⑧ 日本ゼオン㈱(㈱オプテス素) 新工場(氷見市) ゼオノアフィルム	約100億円	2007年09月
	⑨ コマツキャストテックス㈱ 新工場(氷見市) 鋳鉄部品	約50億円	2008年08月
	⑩ コマツ金沢新工場 産業機械関連 雇用人数70人	約70億円	2007年01月
石川県内	① 高松機械工業㈱(白山市) 本社工場3割増床 工作機械関連	約6億円	2006年01月
	② ㈱村田製作所新工場(白山市) 高周波用部品関連 雇用人数200人	約300億円	2008年春
	③ 中村留精密工業㈱ 本社工場増設(白山市) 工作機械関連	約20億円	2007年03月
	④ 加賀東芝エレクトロニクス㈱ 新工場(能美市) 半導体関連 雇用人数100人	約550億円	2007年夏
	⑤ ナイテック・プレジジョン㈱新工場(加賀市)	約22億円	2007年02月
	⑥ サンケンオプトプロダクツ㈱第一工場(志賀町) 半導体関連 雇用人数240人	約96億円	2006年05月
	⑦ 石川サンケン㈱志賀工場(志賀町)、町野工場(輪島市)を中心に生産設備増設 半導体関連	約20億円	2008年03月
	⑧ アタカエンジニアリング㈱ 新工場(河北郡津幡町) 新規雇用人数20人	約2億円	2006年04月
	⑨ インバック㈱ 能登工場新工場(志賀町) 新規雇用人数25人	約7億円	2008年春
	⑩ (株)NTN羽咋製作所 設立(羽咋市) ベアリング旋削加工 雇用人数15人	約13億円	2007年08月
	⑪ 吉田醸造食品工場増設(白山市) 生産能力2倍に	約2億円	2008年10月
	⑫ ナイテック・プレジジョン㈱ 新工場(加賀市) 生産能力2倍に 新規雇用210人	約78億円	2008年04月
	⑬ 馬場化学工業㈱ 新工場(川北町) 生産能力3倍に	約16億円	2008年01月
	⑭ ファーストウッド㈱ 新工場(福井市) 雇用人数150人	約44億円	2006年12月
福井県内	① 第一稀有元素化学工業㈱ 工場(福井市) 雇用人数55人	約40億円	2007年秋
	② ㈱巴川ファインコーティング敦賀工場 バンコン関連 雇用人数200人	約60億円	2007年04月
	③ 信越化学工業㈱ 新工場(福井市・坂井市) シェア・アースの分離製作 雇用人数40人	約20億円	2008年02月
	④ セーレン㈱ 増産(坂井市) 新規事業も展開	約70億円	2008年03月
	⑤ ㈱Hitachiハイテクノロジーズ(日立造船子会社)新工場(大飯郡高浜町) 鋳物事業拡大	約16億円	2007年04月
	⑥ 吉野石膏㈱(坂井市) 建材関連製造 雇用人数50人	約89億円	2011年09月
	⑦ 山崎金属産業㈱(坂井市) アルミ製品加工 雇用人数20人	約12億円	2009年01月
	⑧ ㈱アイケーブラスト(敦賀市) プラスチック成型加工 雇用人数58人	約37億円	2006年04月
	⑨ ㈱福井村田製作所工場増設(越前市) コンデンサ製造 雇用人数100人	約150億円	2008年03月
	⑩ 日本電気硝子㈱工場増設(若狭町) プラズマディスプレイ用ガラス製造 雇用人数10人	約70億円	2008年03月
長野県内	① ホクト㈱新工場(佐久市) 種菌製造及び生産	-	2008年09月
	② 岩上鋼材㈱新工場(須坂市) 鋼材加工 雇用人数13人	約2.2億円	2007年06月
	③ スペースエナジー㈱新工場(佐久市) 太陽電池用シリコンウエハー 雇用人数140人	約3.6億円	2008年04月
	④ ㈱角藤新工場(須坂市) 鉄骨製品加工 新規雇用10人	約4億円	2007年04月
	⑤ 伊那食品工業㈱ 研究施設新設(伊那市)	約9億円	2008年05月
	⑥ ダイナテック㈱ 本社工場増設(松本市) 生産能力2倍に	約4億円	2007年度下
		約3,191億円	

北陸各県の企業誘致に対する主な支援制度

県名	主な支援制度及び特徴
新潟県 	<ul style="list-style-type: none"> ・不動産取得税の減免(3年間)、事業税の減免(3年間) ・全国トップ水準の補助額(初期投資:補助限度額50億円、再投資:同25億円) ・補助対象地域の県内全域化 ・立地による経済効果を考慮した柔軟な対応(補助額等に関する知事特例制度) ・外資系企業に対する事業所賃貸料補助制度 等
長野県 	<ul style="list-style-type: none"> ・信州ものづくり産業投資応援事業(不動産取得税の課税免除、助成金交付) ・貸付特約付分譲制度 ・新事業立地促進優遇制度(製造業またはサービス業) 等
富山県 	<ul style="list-style-type: none"> ・工場進出時、増設時の土地、建物、設備投資費用に対する助成金(最大50億円) ・研究所の進出時、増設時の土地、建物、設備投資費用に対する助成金(最大5億円) ・法人税の設備投資減税、不動産取得税・固定資産税の減免(3年間) ・工場立地法の緑地率の緩和(企業立地促進法による重点地域)
石川県 	<ul style="list-style-type: none"> ・雇用拡大関連企業立地促進補助金 ・いしかわサイエンスパーク研究所等立地促進補助金 ・創造的産業等立地促進補助金 等
福井県 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業立地促進補助金 ・誘致企業支援補助金 ・電力料金の半額相当を補助する制度 ・研究開発型企业立地促進補助金 等

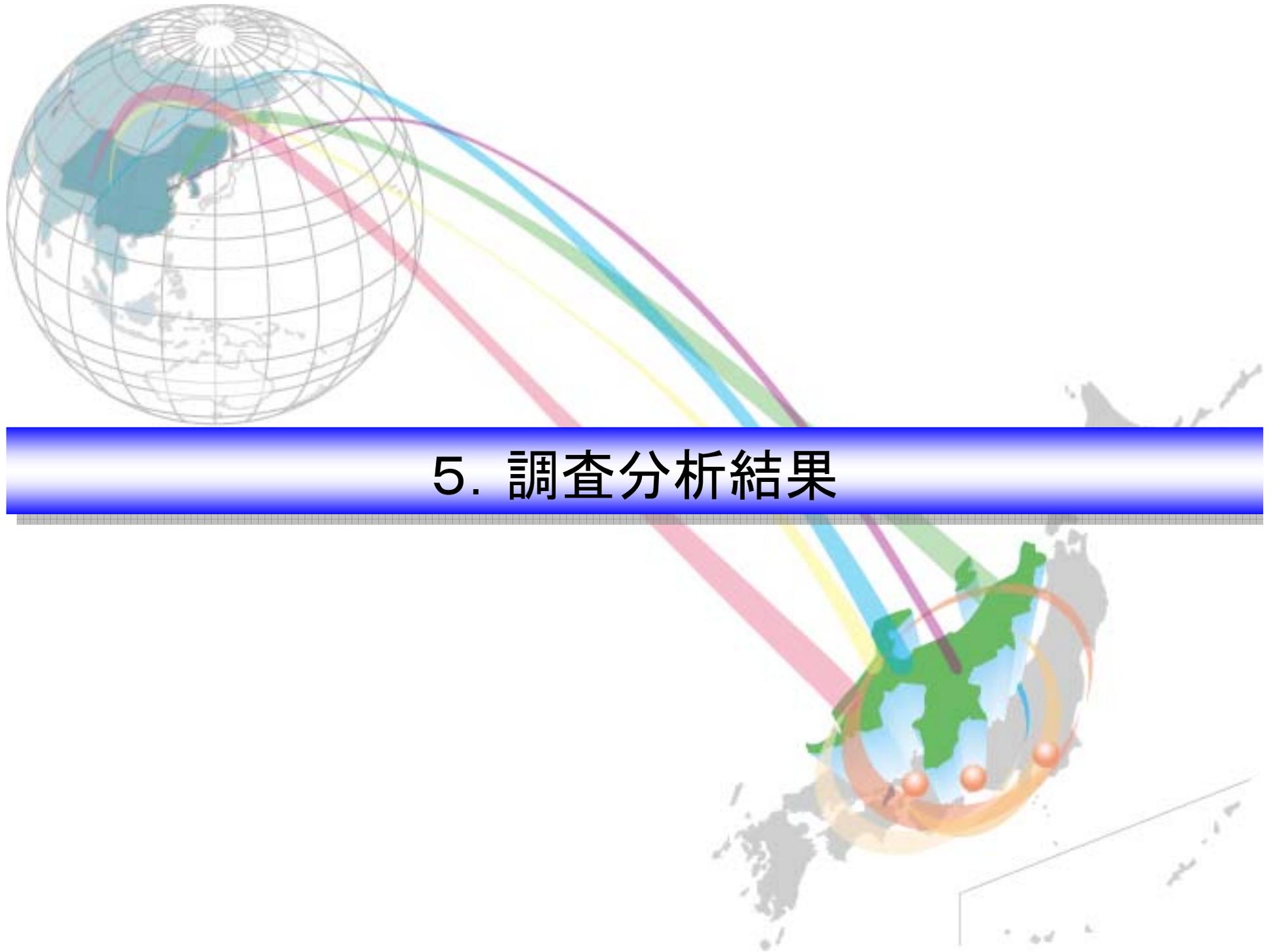
注)各県とも上記助成制度以外にも企業立地を促進する制度を設けている。その他、市町村独自の補助金や市町村の減免制度が受けられる場合がある。
資料)日本貿易振興機構(ジェトロ)資料、「地域進出支援ナビ」

補助金制度例(瀬戸内港)

施策	内容	実績
シフト(新規利用)補助 (対荷主)	<ul style="list-style-type: none"> ・50,000+1,000 円/TEU ・1年間補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・H17FY:9社、 56TEU
臨時開庁手数料 補助(対荷主)	<ul style="list-style-type: none"> ・手数料の半額 補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・H17FY:82件
新規航路開設等 補助(対船社)	<ul style="list-style-type: none"> ・入港料相当額 ・1年間補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・H18.4:韓国 航路(週1回) ・H18.4:中国 航路(週1回)

コンテナターミナル利用料金改定例(瀬戸内港)

項目	内容
ゲート通過料の撤廃	・20FC1個当 378円→0円 ・40FC1個当 472円→0円
ガントリークレーン利用料	5万円／時間→4万円／時間
理由	貨物量の増加と新規航路開設
改定日	平成18年4月1日



5. 調査分析結果

コンテナ貨物量増によるコスト削減、環境負荷低減効果

1. 内容

北陸地域から太平洋側港湾に流れているコンテナ貨物が、北陸港湾にシフトした場合の陸上輸送コスト削減効果及び排出ガス低減効果を算出する。

2. 方法

「港湾投資の評価に関する解説書2004」に記載されている陸上輸送コストの原単位及び排出ガスの原単位を用いる。

3. 対象貨物

北陸5県のそれぞれで生産される輸出コンテナ貨物のうち、

- ①韓国、中国、台湾、香港、東南アジア方面、かつ
- ②太平洋側の主要港湾利用、の貨物を対象とする。

4. 貨物の流れ

各県を代表する地点を設定し、その地点と太平洋側港湾及び北陸港湾の陸上輸送距離、陸上輸送時間求め、これらからコスト削減額、排出ガス低減量を求める。

陸上輸送コスト削減効果

生産地	新潟県 新潟市	富山県 富山市	石川県 金沢市	福井県 福井市	長野県 上田市
H15全輸出 コンテナ貨物 実績	新潟港 22,842トン/月	伏木富山港 21,144トン/月	金沢港 10,321トン/月	敦賀港 2,193トン/月	直江津港 7,421トン/月
対象貨物 対近海・東南 アジア輸出コ ンテナ貨物	19,901トン/月 (京浜港 → 新潟港)	10,280トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 伏木富山港)	19,515トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 金沢港)	20,729トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 敦賀港)	13,999トン/月 (京浜港 → 直江津港)
陸上輸送 コスト 削減効果	京浜港 226千円/TEU	阪神、 伊勢湾港 214千円/TEU	阪神港、 伊勢湾港 206千円/TEU	阪神港、 伊勢湾港 161千円/TEU	京浜港 166千円/TEU
	新潟港 41千円/TEU	伏木富山港 36千円/TEU	金沢港 25千円/TEU	敦賀港 74千円/TEU	直江津港 102千円/TEU
	削減額 185千円/TEU	削減額 178千円/TEU	削減額 181千円/TEU	削減額 87千円/TEU	削減額 64千円/TEU

資料：平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 H15.10.1～10.31
港湾投資の評価に関する解説書 2004

排出ガス(環境負荷)低減効果

生産地	新潟県 新潟市	富山県 富山市	石川県 金沢市	福井県 福井市	長野県 上田市
H15全輸出コ ンテナ貨物実 績	新潟港 22,842トン/月	伏木富山港 21,144トン/月	金沢港 10,321トン/月	敦賀港 2,193トン/月	直江津港 7,421トン/月
対象貨物 輸出コンテナ (シフト貨物)	19,901トン/月 (京浜港 → 新潟港)	10,280トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 伏木富山港)	19,515トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 金沢港)	20,729トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 敦賀港)	13,999トン/月 (京浜港 → 直江津港)
環境負荷 低減効果 (CO2はC量)	京浜港 CO2 301トン/月 NOX 8.3トン/月	阪神、伊勢湾 CO2 139トン/月 NOX 3.8トン/月	阪神港、伊勢湾 港 CO2 245トン/月 NOX 6.8トン/月	阪神港、伊勢湾 港 CO2 181トン/月 NOX 5.0トン/月	京浜港 CO2 127トン/月 NOX 3.5トン/月
	新潟港 CO2 18.0トン/月 NOX 0.5トン/月	伏木富山港 CO2 8.4トン/月 NOX 0.2トン/月	金沢港 CO2 8.0トン/月 NOX 0.2トン/月	敦賀港 CO2 51.1トン/月 NOX 1.4トン/月	直江津港 CO2 57.5トン/月 NOX 1.6トン/月
	低減量 CO2 283トン/月 NOX 7.8トン/月	低減量 CO2 131トン/月 NOX 3.6トン/月	低減量 CO2 237トン/月 NOX 6.5トン/月	低減量 CO2 130トン/月 NOX 3.6トン/月	低減量 CO2 69トン/月 NOX 1.9トン/月
コンテナトレー ラー 削減台数	74 万台・km/月	34 万台・km/月	62 万台・km/月	34 万台・km/月	18 万台・km/月

資料:平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 H15.10.1~10.31
港湾投資の評価に関する解説書 2004

コンテナ貨物量増による港湾関連産業の雇用創出効果

1. 内容

北陸地域から太平洋側港湾に流れているコンテナ貨物が、北陸港湾にシフトした場合の港湾関連産業の岸壁利用に係わる経済効果を算出する。

2. 港湾関連産業

- ・水運
- ・道路輸送
- ・自家輸送
- ・貨物輸送取扱
- ・倉庫
- ・その他の運輸付帯サービス

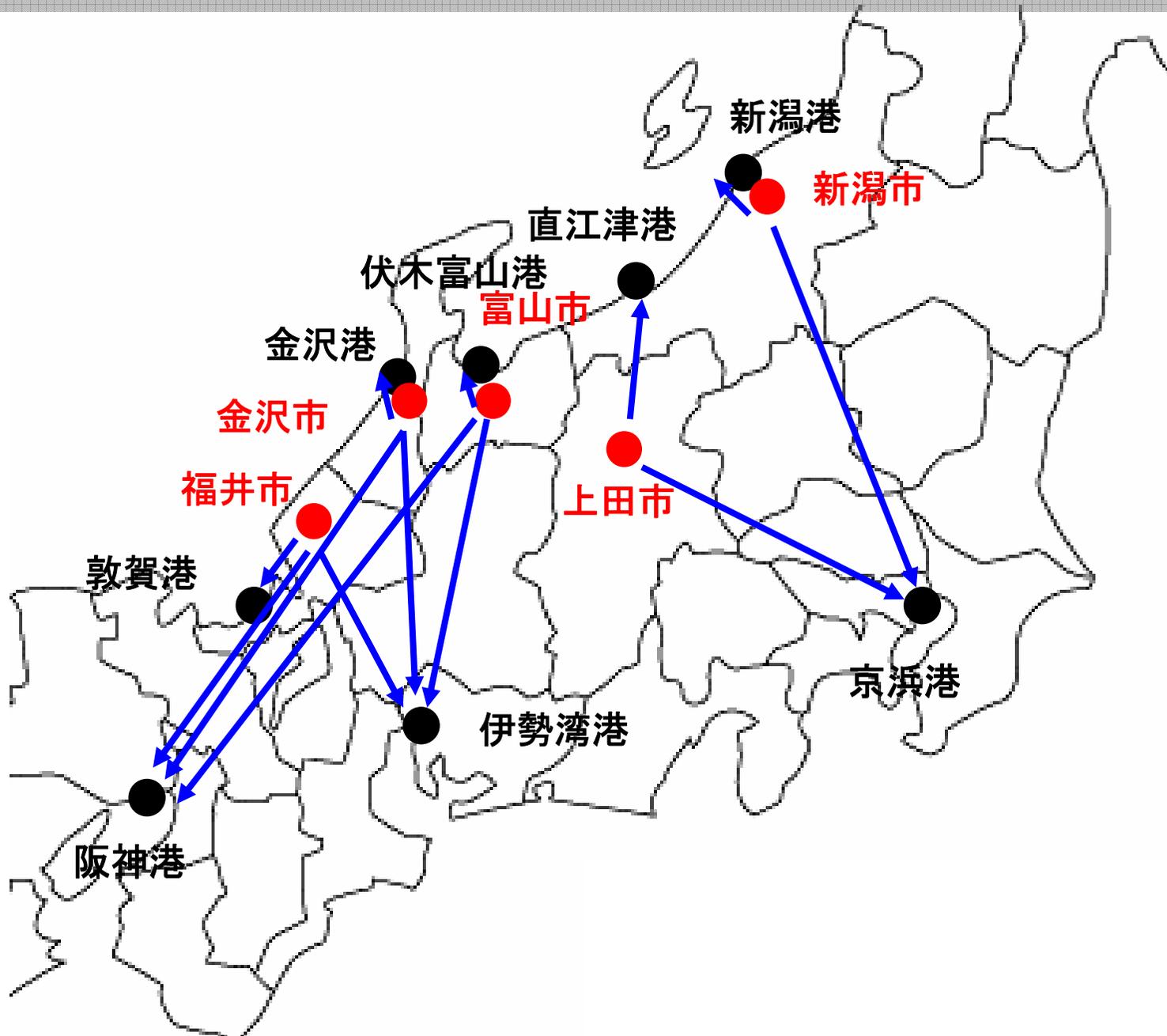
3. 効果の計測

北陸港湾における貨物取扱量の増加により、関連産業の事業者の売り上げ増加が期待できる。その増加金額は、産業関連表におけるそれぞれの業種の「生産額」を県内の総取扱量に占める北陸港湾取扱増加量比により算出(雇用に換算)する。

港湾関連産業の岸壁利用に係わる経済効果

	新潟県 (新潟港)	富山県 (伏木富山港)	石川県 (金沢港)	福井県 (敦賀港)	長野県 新潟県(直江津港)
対象貨物 輸出コンテナ (シフト貨物)	19,901トン/月 (京浜港 →新潟港) 239千トン/年	10,820トン/月 (阪神、伊勢湾 港 →伏木富山港) 130千トン/年	19,515トン/月 (阪神港、伊勢 湾 →金沢港) 234千トン/年	20,729トン/月 (阪神港、伊勢湾 →敦賀港) 249千トン/年	13,999トン/月 (京浜港 →直江津港) 168千トン/年
港湾産業にお ける直接効果 (需要増加額)	新潟県 1,339百万円/ 年	富山県 601百万円/ 年	石川県 2,032百万円/ 年	福井県 1,325百万円/ 年	新潟県 941百万円/ 年
生産誘発額	直接+1次 1,948百万円	直接+1次 751百万円	直接+1次 2,614百万円	直接+1次 1,873百万円	直接+1次 1,369百万円
	2次 372百万円	2次 183百万円	2次 667百万円	2次 199百万円	2次 261百万円
	合計 2,320百万円	合計 934百万円	合計 3,280百万円	合計 2,072百万円	合計 1,630百万円
雇用者増加数	146人	58人	208人	140人	103人
備 考		富山県の産業連関表 では、雇用表を作成し ていないため、新潟県 の雇用係数の値を使用	石川県の産業連関表で は、雇用表を作成してい ないため、新潟県の雇用 係数の値を使用		新潟県の効果として計 測

コンテナ貨物積み出し港



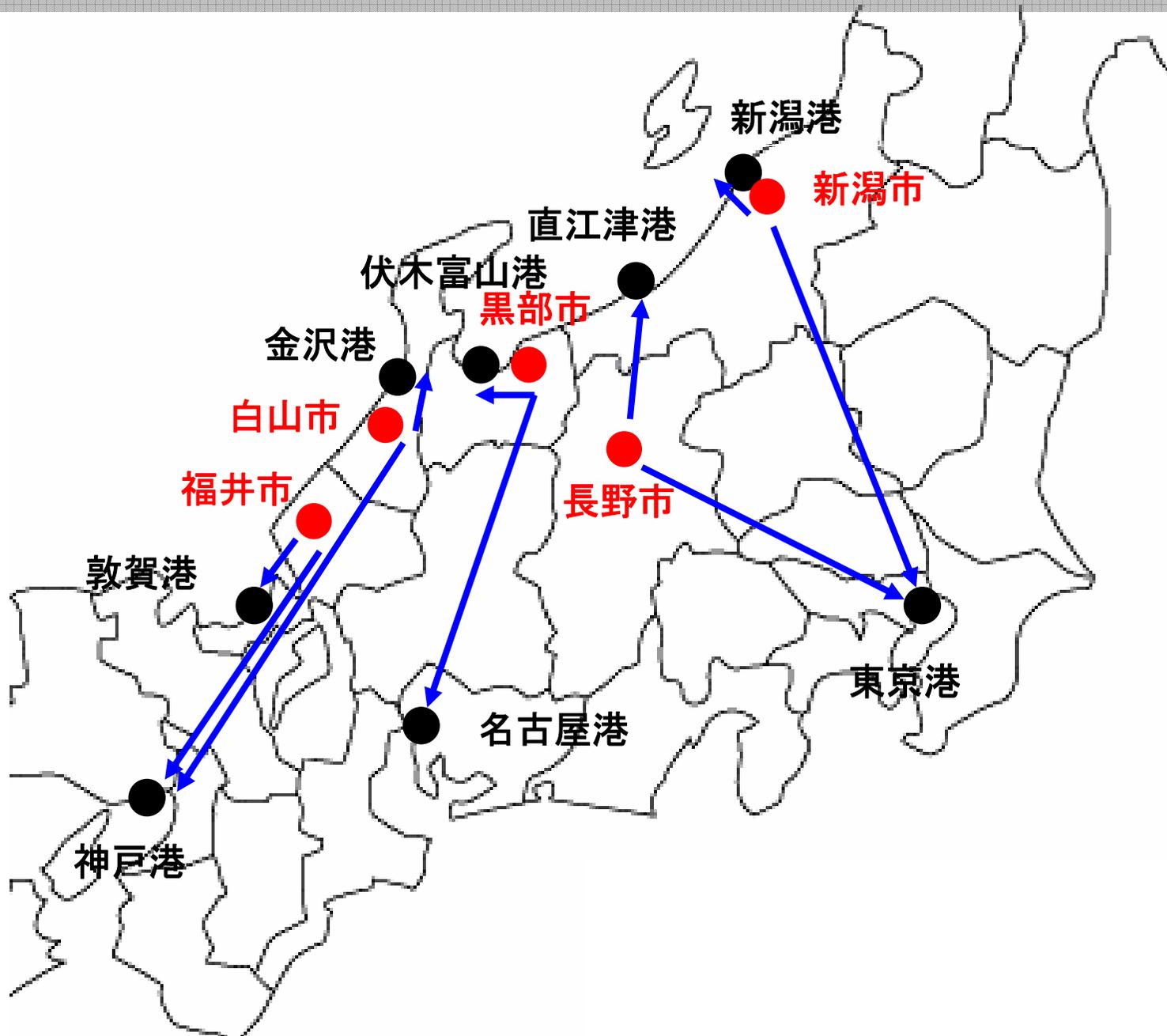
コンテナ貨物輸出価格比較

目的：貨物の出荷から通関までの価格を、地元（北陸）港を利用した場合と代替（競合）港となる太平洋側港（京浜港、伊勢湾港、阪神港）を利用した場合で港運業者（1社）に見積依頼し、比較した。敦賀港利用は神戸港と比較しほぼ同等だが、新潟、直江津、伏木富山、金沢の各港利用は代替港より有利である。

条件

- ①取扱商品：機械工業品
- ②取扱量：10TEU（150トン）／回／週
- ③陸送：10トトラック、一般道、夜間走行
- ④仕向港：香港港
- ⑤バンニング地：港頭

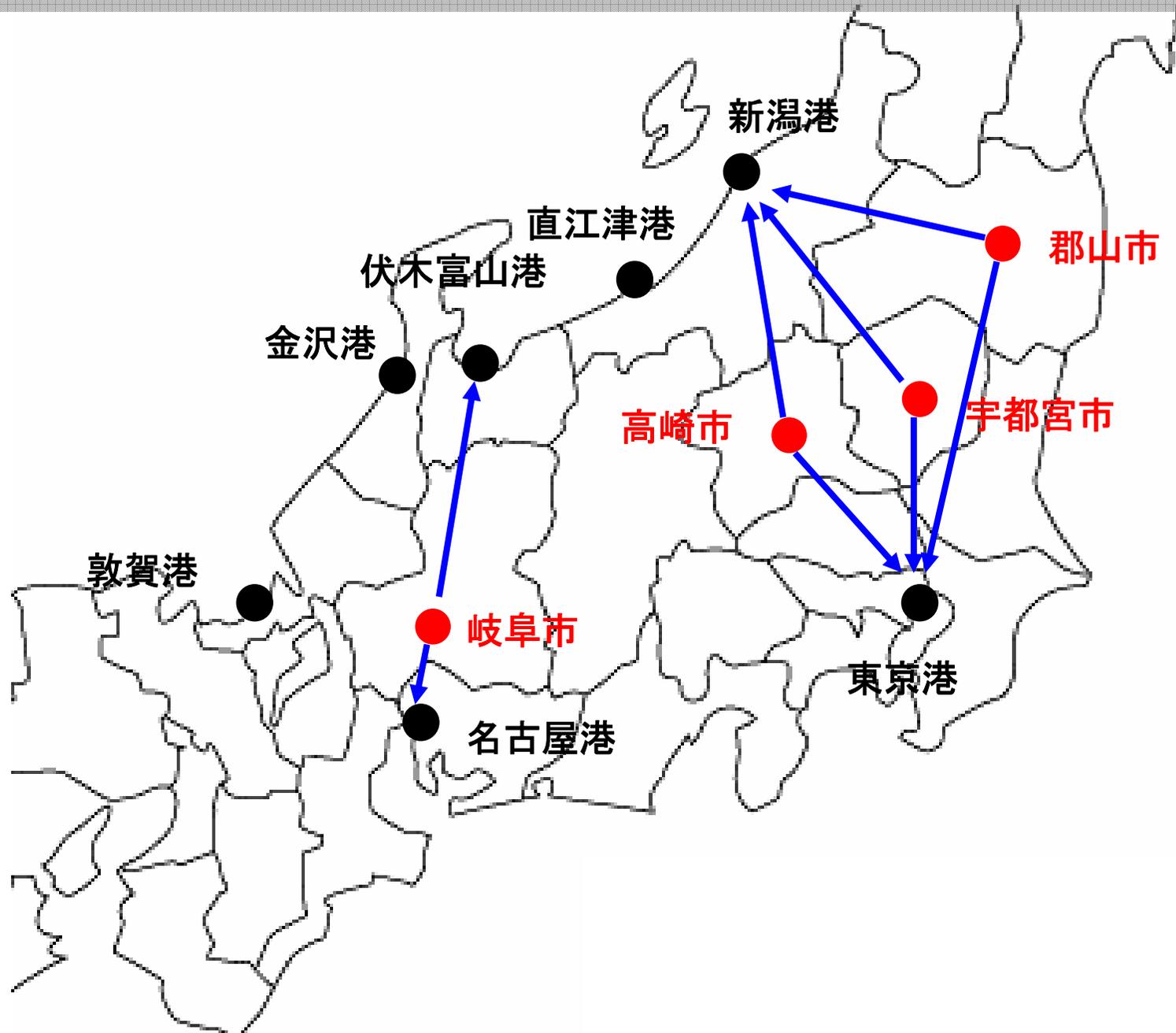
コンテナ貨物輸出価格比較



コンテナ貨物輸出価格比較

生産地	輸送経路	輸出価格(10TEU)
新潟市発	新潟港→釜山→香港	¥2,132,900
	東京港→香港	¥2,552,900
長野市発	直江津港→釜山→香港	¥2,132,900
	東京港→香港	¥2,402,900
富山県 黒部市発	伏木富山港→釜山→香港	¥2,132,900
	名古屋港→香港	¥2,402,900
石川県 白山市発	金沢港→釜山→香港	¥2,312,900
	神戸港→香港	¥2,366,900
福井市発	敦賀港→釜山→香港	¥2,312,900
	神戸港→香港	¥2,291,900

近隣県のコスト比較

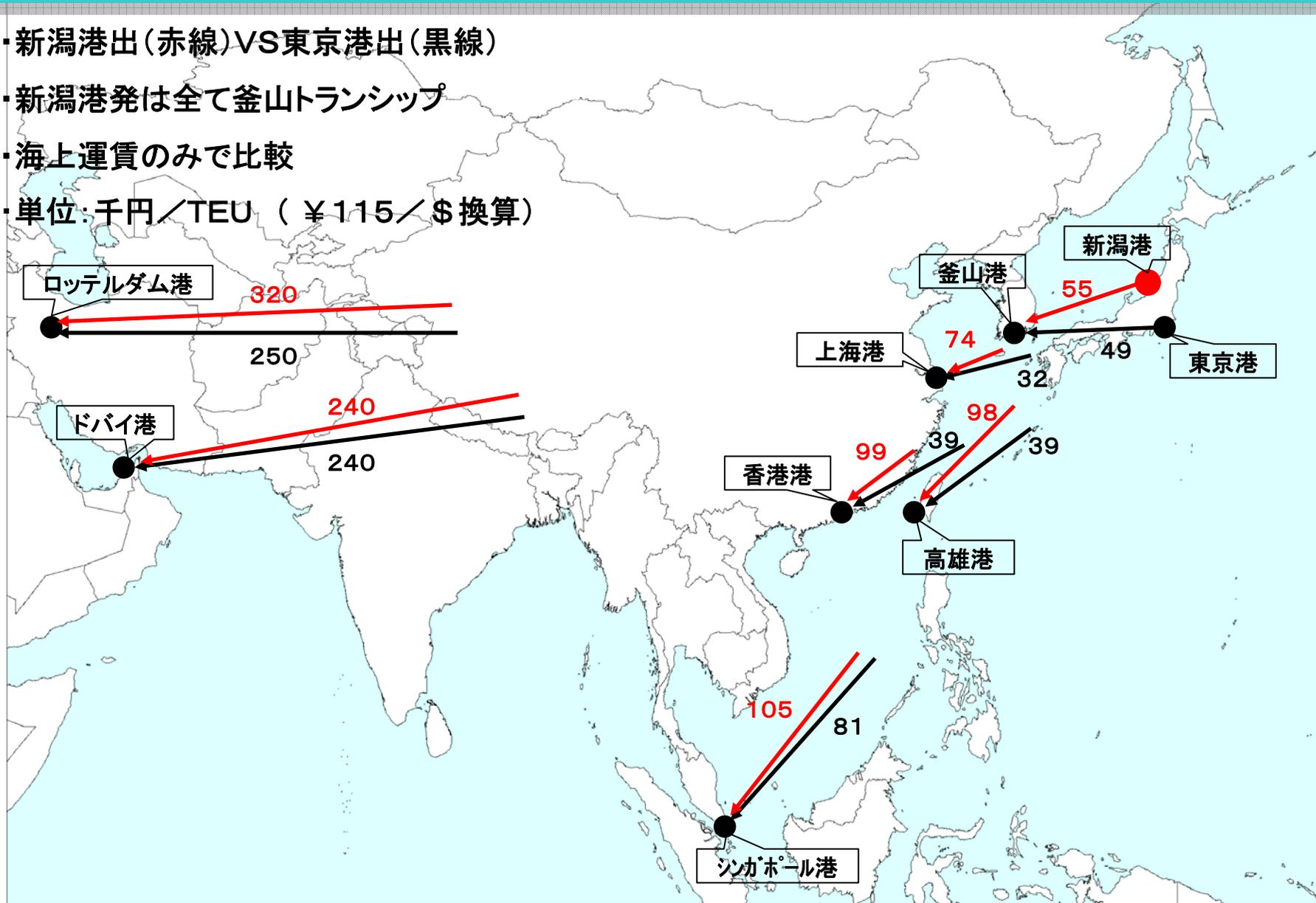


コンテナ貨物輸出価格比較

生産地	輸送経路	輸出価格(10TEU)
福島県 郡山市発	新潟港→釜山→香港	¥2,642,900
	東京港→香港	¥2,402,900
栃木県 宇都宮市発	新潟港→釜山→香港	¥2,717,900
	東京港→香港	¥2,177,900
群馬県 高崎市発	新潟港→釜山→香港	¥2,717,900
	東京港→香港	¥2,177,900
岐阜県 岐阜市発	伏木富山港→釜山→香港	¥2,642,900
	名古屋港→香港	¥1,892,900
栃木県 宇都宮市発	新潟港→ホ`ストチヌイ	¥3,825,900
	横浜港→ホ`ストチヌイ	¥3,225,900

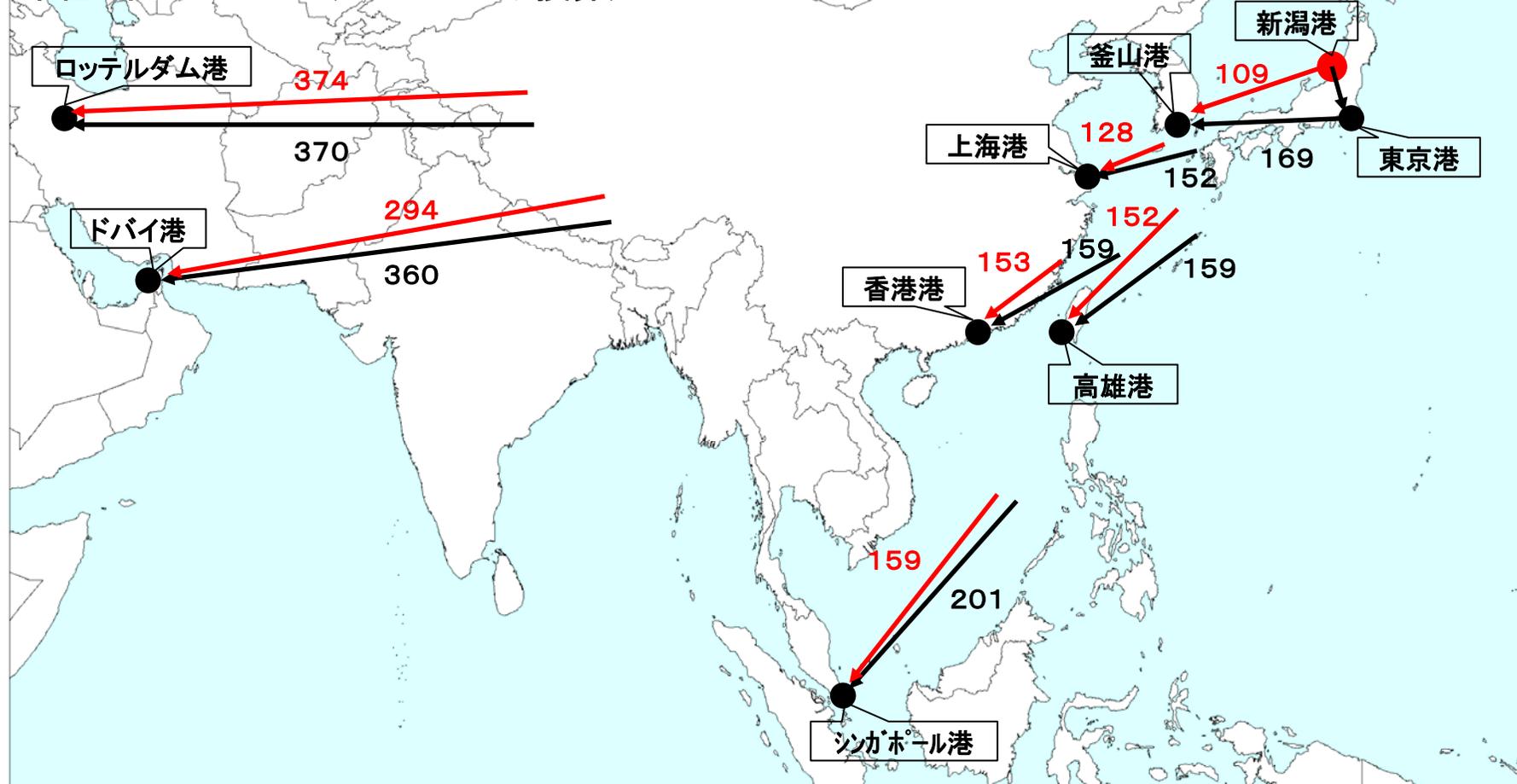
輸送運賃比較・ケース1 (U社、海上運賃のみ)

- 新潟港出(赤線)VS東京港出(黒線)
- 新潟港発は全て釜山トランシップ
- 海上運賃のみで比較
- 単位:千円/TEU (¥115/\$換算)



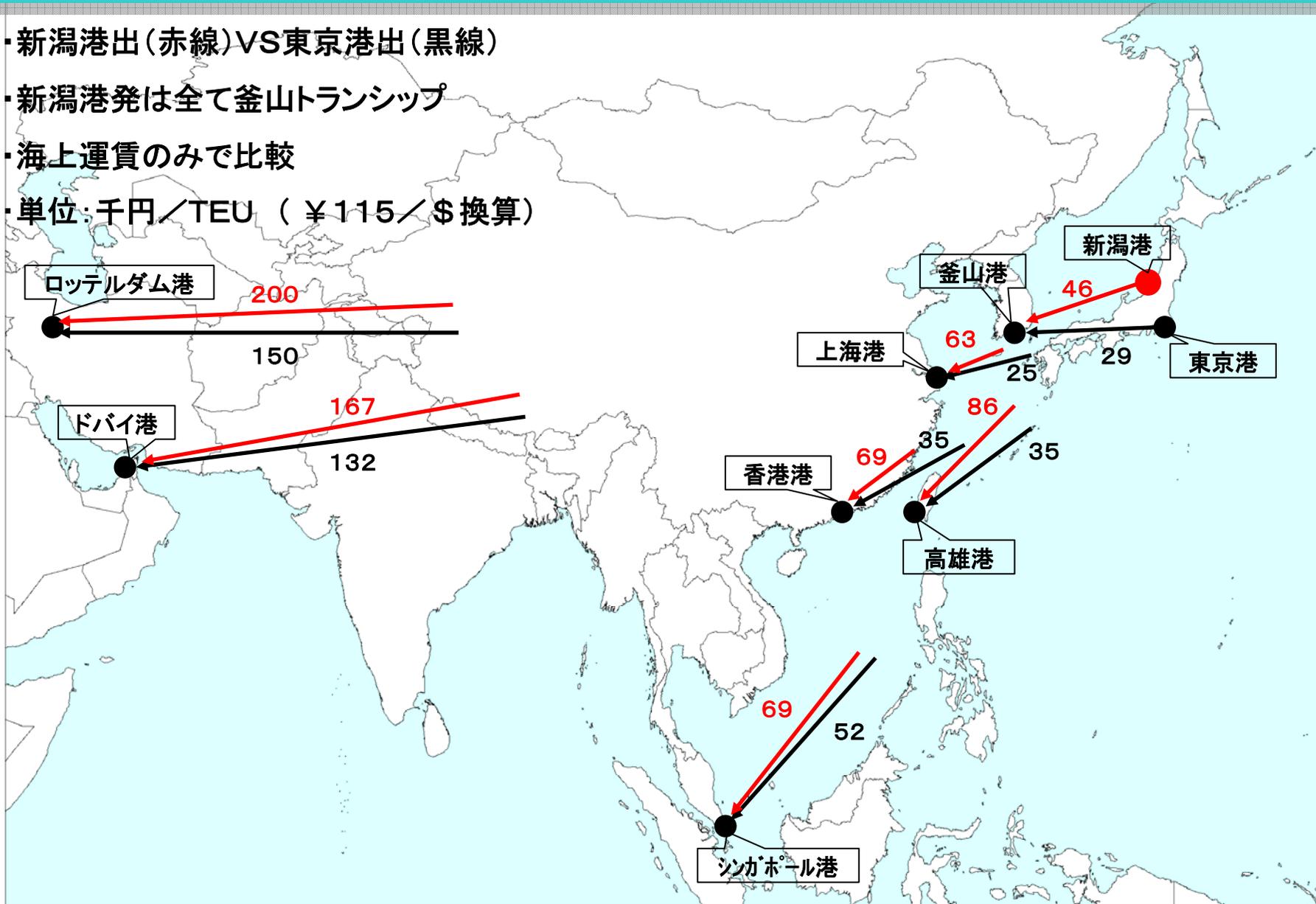
輸送運賃比較・ケース2 (U社、陸上+海上運賃のみ)

- 新潟市発新潟港出(赤線)VS新潟市発陸送して東京港出(黒線)
- 新潟港発は全て釜山トランシップ
- 陸上運賃(新潟港:54千円/TEU、東京港:120千円/TEU)および海上運賃のみで比較
- 単位:千円/TEU (¥115/\$換算)



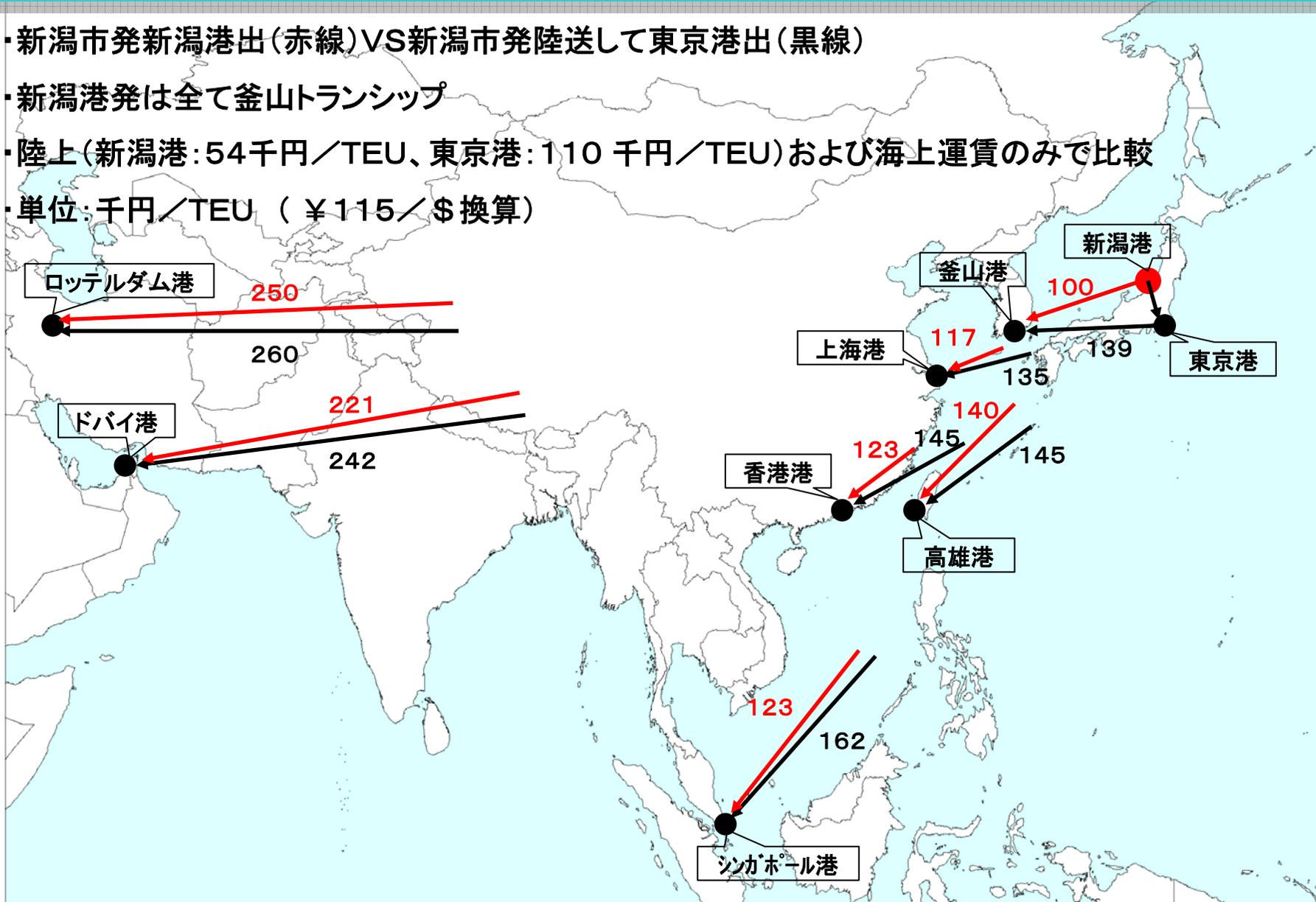
輸送運賃比較・ケース3 (J社、海上運賃のみ)

- 新潟港出(赤線)VS東京港出(黒線)
- 新潟港発は全て釜山トランシップ
- 海上運賃のみで比較
- 単位:千円/TEU (¥115/\$換算)



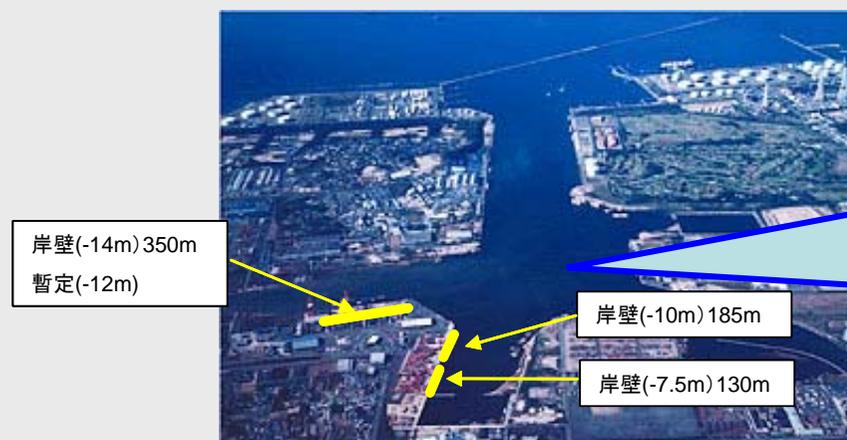
輸送運賃比較・ケース4 (J社、陸上+海上運賃のみ)

- 新潟市発新潟港出(赤線)VS新潟市発陸送して東京港出(黒線)
- 新潟港発は全て釜山トランシップ
- 陸上(新潟港:54千円/TEU、東京港:110千円/TEU)および海上運賃のみで比較
- 単位:千円/TEU (¥115/\$換算)



沖待ちの課題(ニーズ)

新潟港のコンテナターミナル



コンテナ貨物増加に対して施設が不足しており、沖待ちが発生

→バースの延長とガントリークレーンの増設が必要

伏木富山港のコンテナターミナル



1バース、1ガントリークレーンのため、2船同時接岸ができず、沖待ちが発生

→バースの延長とガントリークレーンの増設が必要

定時性の確保の現状(シーズ)

○港内の静穏性が確保されていないため、船舶の係留、荷役に支障

波浪によるコンテナの荷役障害

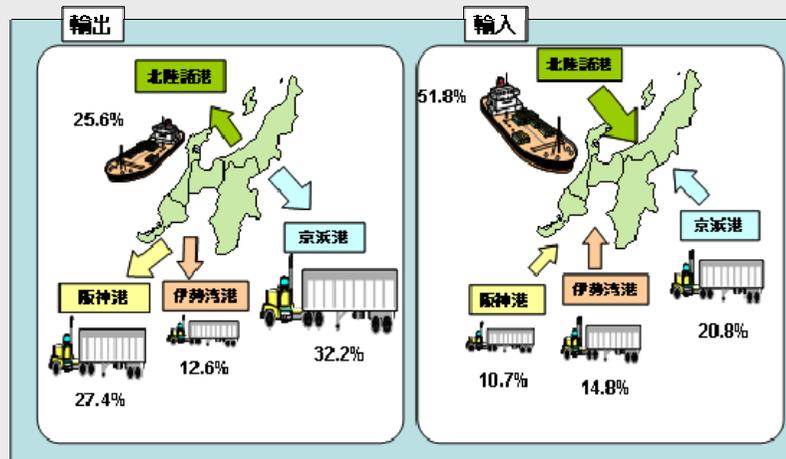
	荷役障害
新潟港	
直江津港	有り
伏木富山港	有り
金沢港	
敦賀港	有り

資料)H18年アンケートによる

港内擾乱による被災事例



○小口貨物を始めとする北陸地域のコンテナ貨物の地元港湾利用の低迷



資料)H15全国輸出入コンテナ貨物流動調査

定時性の確保の課題(ニーズ)

定時性の確保に関わる荷主の要望（実施中の企業ヒアリングを反映していく）

○静穏度の確保

- ・伏木外港の-14m岸壁(暫定-12m)の静穏度が低いため、防波堤を延伸して欲しい。
(伏木富山港利用の製紙企業)

○円滑な交通体系

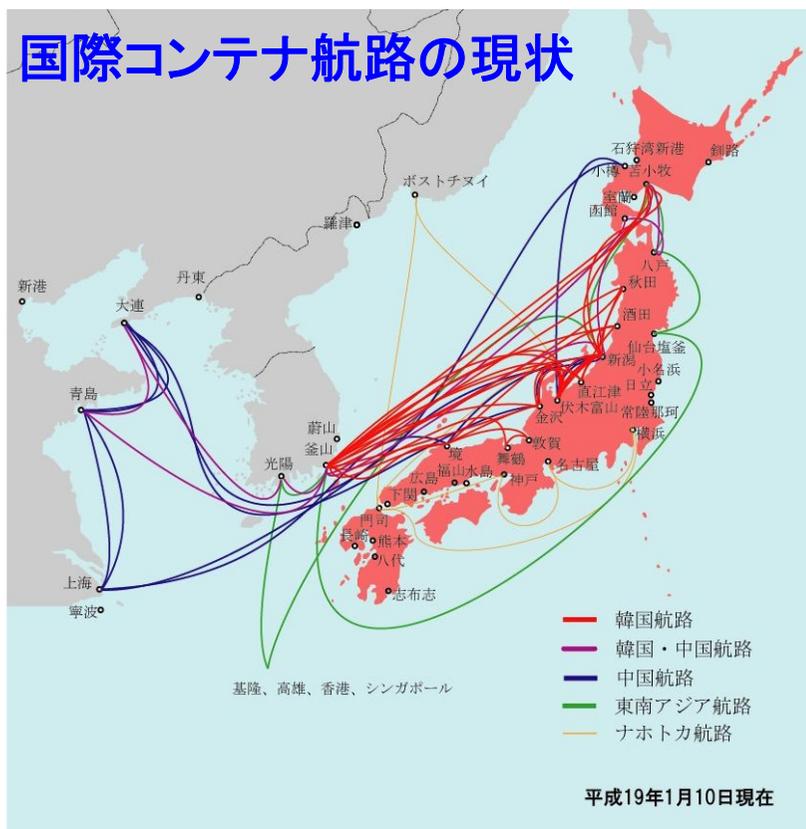
- ・インターチェンジから港湾までの道路のアクセスが悪く、トレーラーが十分に通行できないため、整備を望む。(伏木富山港利用の製紙企業)
- ・港湾背後の幹線道路及び高速インターの接続道路が降雪により渋滞するので、融雪装置の設置が必要である。(敦賀港のセメント企業)
- ・北陸と太平洋側を結ぶ道路が降雪により通行できなくなる場合があり、整備を望む。
(敦賀港利用の雑貨企業)

○効率的な荷役

- ・港湾での混載貨物の利用やラベル貼り付けなどの機能があれば望ましい。
(長野県の食料関係企業)
- ・増産に伴う輸出貨物の増加により、港湾にバンニング用の倉庫が必要になる。
(新潟港利用の製紙企業)

北陸地域の輸送経路に関する現状(シーズ)

北陸地域のコンテナ航路は、方面が限られ、便数も少ない。
また、北東アジアを結ぶ国際フェリーやRORO船の航路は少ない。



西日本主要港に比べて国際フェリー航路が少ない。

北陸地域の1~3箇所の港湾を經由して釜山港や上海港に帰港するパターン

多様な輸送経路の構築の課題(ニーズ)

多様な輸送経路の構築に関わる荷主の要望(実施中の企業ヒアリング等を反映していく)

○コンテナ航路

- ・北陸港湾と中国や東南アジア等を結ぶコンテナのダイレクト便が欲しい。(多数の企業)
- ・北陸港湾のコンテナ航路の増便と輸送日数の短縮をしてほしい。(多数の企業)

○国際フェリー、RORO船

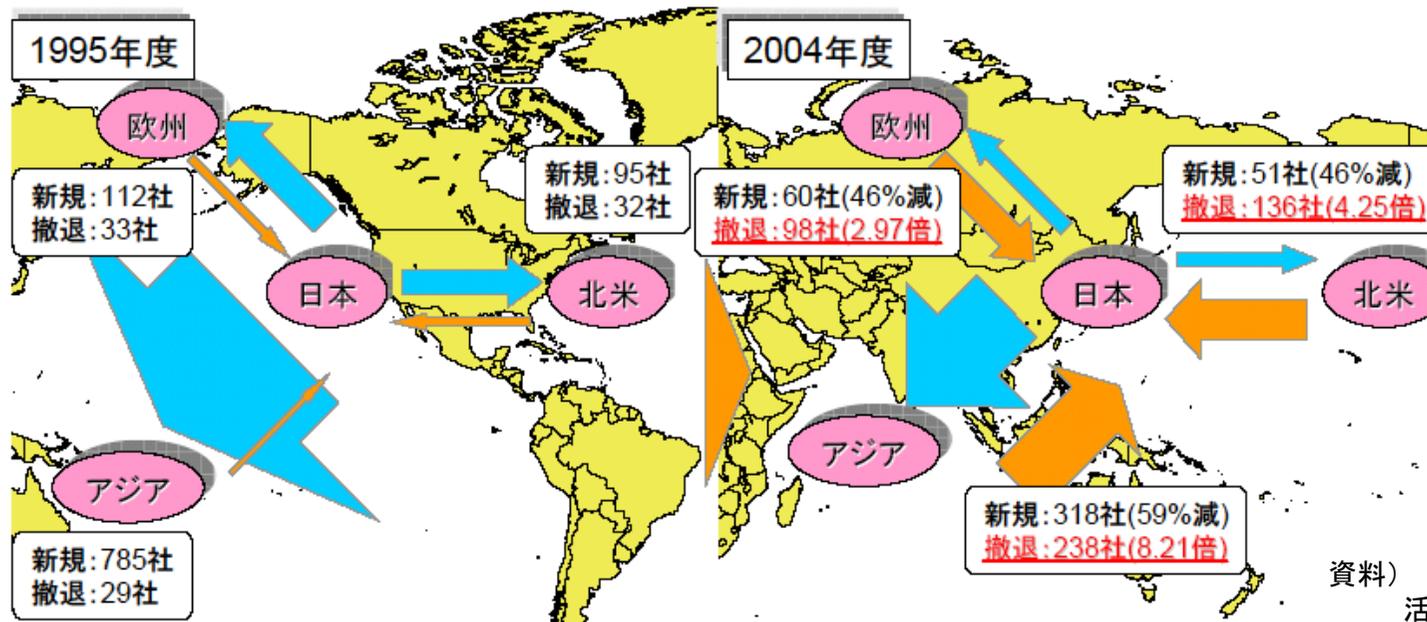
- ・北陸港湾と中国等と結ぶ国際フェリーやRORO船の航路があれば利用を検討したい。
(長野県の食品企業)
- ・北陸港湾(直江津港)からの釜山港とのフェリー航路があれば利用したい。
(長野県の電気企業)

○空港

- ・北陸の港湾を利用して東アジアへ出張できるようになれば望ましい。
(福井県の眼鏡企業)

北陸地域における企業立地の現状(シーズ)

○わが国から海外への企業進出・撤退状況

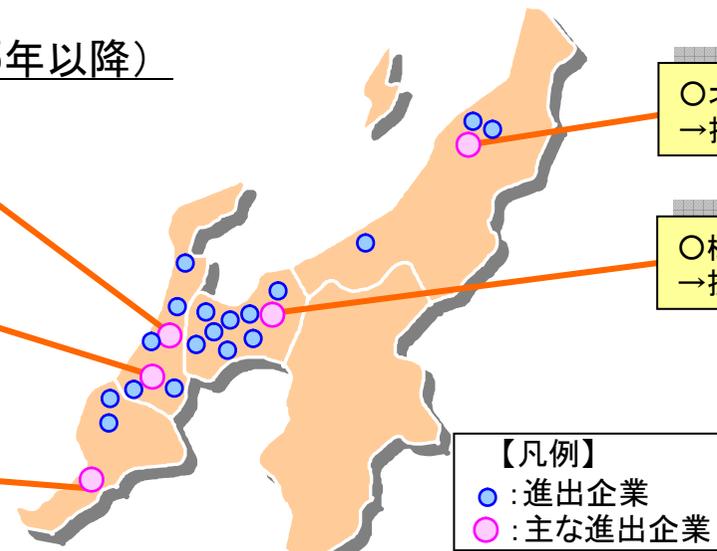


○1995年度は日本から海外（特にアジア方面）への企業進出が著しい
 ○2004年度は海外進出状況は一段落するとともに、撤退数が増加
 →最近は企業の国内回帰傾向にある

資料) 「第35回 我が国企業の海外事業活動」経済産業省

○北陸地域の主な進出企業 (2005年以降)

- 村田製作所 新工場 (白山市)
 →投資額 約300億円
 →雇用人数200人
- 加賀東芝エレクトロニクス 新工場 (能美市)
 →投資額 約550億円
- 巴川ファインコーティング 敦賀工場 (敦賀市)
 →投資額 約60億円
 →雇用人数200人



- 北陸製紙 新潟工場増産 (新潟市)
 →投資額 約550億円
- 松下電器 新工場 (魚津市)
 →投資額 約1,300億円

【凡例】
 ●: 進出企業
 ●: 主な進出企業

資料) 「北陸地域国際物流戦略チーム」第二回本部会資料 (元は新聞掲載情報から作成)

北陸地域における企業立地の課題(ニーズ)

○企業ヒアリングからわかったこと

- ・北陸地域に輸送を後押しする仕組みがあれば、現在京浜港に流れている輸出貨物を北陸港湾へシフトさせることができる。

【船社】

- ・中国企業との取引において、スケールメリットを出すために他企業との共同購入・共同配送などもフレキシブルに対応したい。

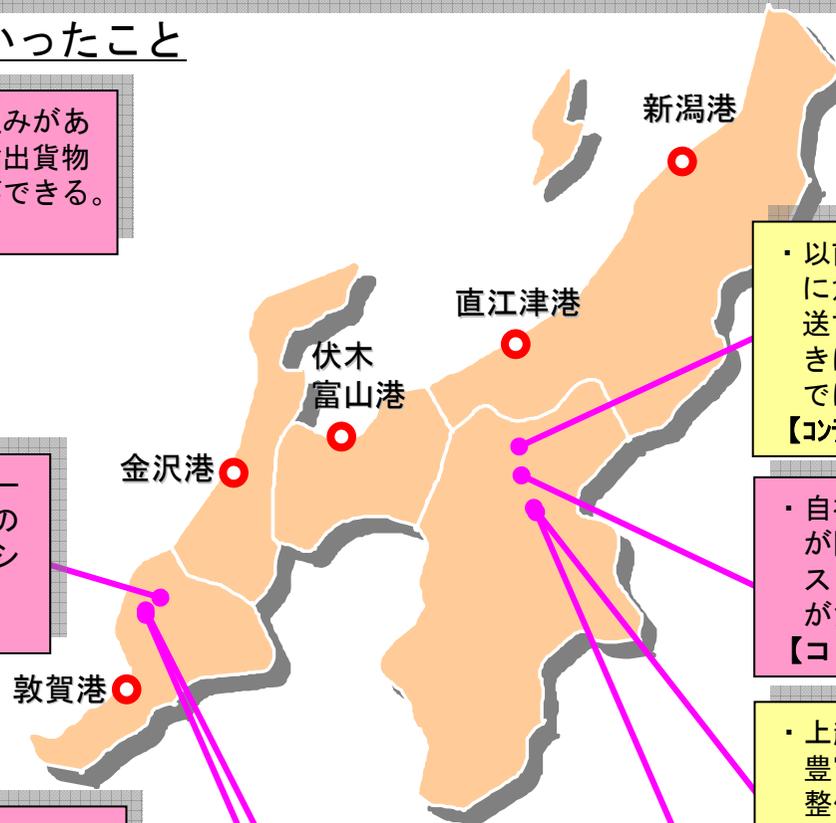
【コンテナ荷主】

- ・上海とのダイレクト航路や釜山港からの反時計回りの航路ができれば、敦賀港を使いたい。

【コンテナ荷主】

- ・消費地に近い太平洋側に拠点を置いたほうが陸上輸送コストが安く済むためメリットがあるように思われるが、倉庫賃料や人件費、インフラ費などトータルコストを比較すると福井に拠点を置いたほうがメリットがある。

【コンテナ荷主】



- ・以前は横浜に倉庫を借りていたが、地元に倉庫を用意して、そこまでコンテナ輸送するようにしたら、蔵置料が横浜のときは300万円/月であったのに対し、長野では80万円/月とコスト縮減となった。

【コンテナ荷主】

- ・自社だけでコンテナ1本に仕立てることが困難なケースもあるので、混載サービスを行ってくれる物流会社があるとありがたい。

【コンテナ荷主】

- ・上越は、①土地代が安いこと、②人材が豊富で人件費が安いこと、③高速道路が整備されており長野本社とのアクセスが良いことといったポテンシャルがある。

【コンテナ荷主】

- ・中国の大連や寧波などから輸入しているが、横浜港経由だとリードタイムが5~7日程度なのに対し、直江津港経由だと10~12日かかってしまい、この差が大きい。

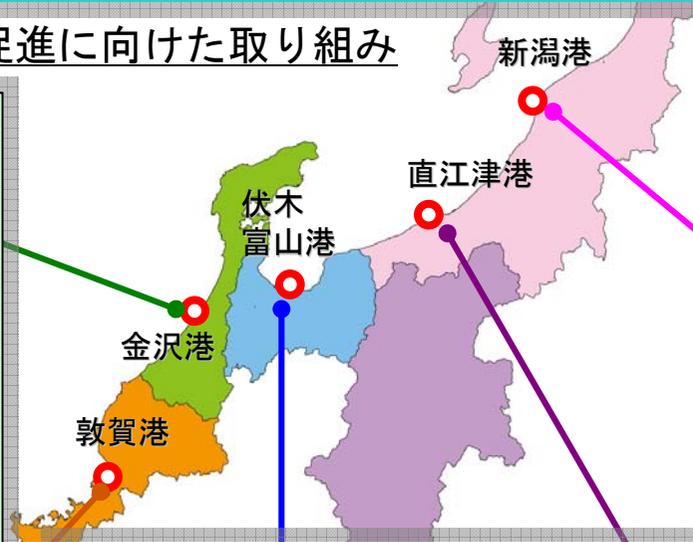
【コンテナ荷主】

【凡例】

- : 北陸地域の利点 (ポテンシャル)
- : 北陸地域の課題や望むこと

国際物流機能の利用促進活動の現状(シーズ)

○自治体・民間等による利用促進に向けた取り組み



【金沢港】

- ポートセールス活動：短期対策
- 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拡充
- ③県内外企業へのPR
- ポートセールス活動：中長期対策
- ①北米航路の拡充、欧州航路の開設
- ②港湾業務取扱時間の延長
- 港湾活用型企業誘致
- 短期対策：誘致のための環境整備
- 中長期対策：港湾周辺工業用地の調査、確保、整備
- 港湾施設整備
- 短期対策：荷役施設設備のさらなる整備
- ・中長期対策：コンテナ専用埠頭の充実

【敦賀港】

- 県では、県内港湾の利便性向上やポートセールスに積極的に取り組むため、平成19年度、土木部と産業労働部が連携し、「敦賀港・福井港活用チーム」を設置した。
- 敦賀港で整備が進められている多目的国際ターミナルの利用促進に取り組むとともに、同ターミナルの利活用計画を策定中。
- ポートセールス促進事業
 - ・港湾利用事業者懇談会の開催
 - ・貨物量調査
 - ・企業訪問（トップセールス）等
 - 県内港湾貨物集荷推進事業
 - 多目的国際ターミナル利活用計画策定事業

【伏木富山港】

- 国内ポートセールス
- ①荷主企業を対象とした県内セミナー
- ・港湾施設紹介、利便性PR
- ・船社からのサービス紹介
- ・港湾施設見学等
- ②船社との懇談会
- ・港湾施設紹介
- ・意見交換
- ③県外（中京・東海地域）での利用促進説明会の開催
- ④インセンティブ（荷主企業奨励金、船社助成金の活用）
- 海外ポートセールス活動
- ・利用促進セミナー開催によるPR活動
- ・海外船社訪問による航路拡充等の要請
- その他→PR用パンフレット等による広報、企業立地セミナー等でのPR活動等
- 伏木富山港の港湾整備を促進

【新潟港】

- 輸入促進地域（FAZ）整備事業→国際インフラや国際物流拠点の整備
- インランド・デポ立地プロジェクト推進事業
- 新潟港利用活性化事業
- ・ポートセールス（企業訪問、パンフレット作成、セミナーや説明会を開催）
- ・国際航路の誘致
- ・貿易懇話会の開催
- 国際経済交流育成事業→韓国、中国の県事務所を活用し、市内企業の経済交流や貿易活動を促進
- 見本市等実施事業
- 経済交流団派遣、受入事業→ハルビン、ウラジオストック、ハバロフスクなどへの視察団派遣

【直江津港】

- インランド・デポ立地プロジェクト推進事業
- 直江津港後背地の長野県などで利用促進懇談会を開催
- 直江津港に近い地理的条件の産業団地への企業誘致活動を展開
- 「小木直江津航路のあり方検討会議」→佐渡フェリー航路存続に向け、利用促進、航路活性化に取り組む

国際物流機能の利用促進活動の課題(ニーズ)

○企業ヒアリングからわかったこと

- ・ 荷主に正しい情報を伝えることも大事で、トータルコストは北陸の方が安い。この情報を荷主に伝えて欲しい。

【船社】

- ・ 北陸は波浪や降雪によって荷役できないことがある。この情報を船社や荷主企業の担当者にわかるように各港湾の天候状況をビジュアルかつリアルタイムに情報提供して欲しい。

【船社】

- ・ 輸入貨物はCIFの関係で神戸港を利用する。

【荷主】

- ・ トータルコストの情報（倉庫リース、人件費、海上・陸上輸送コスト等）が比較できるものが欲しい。

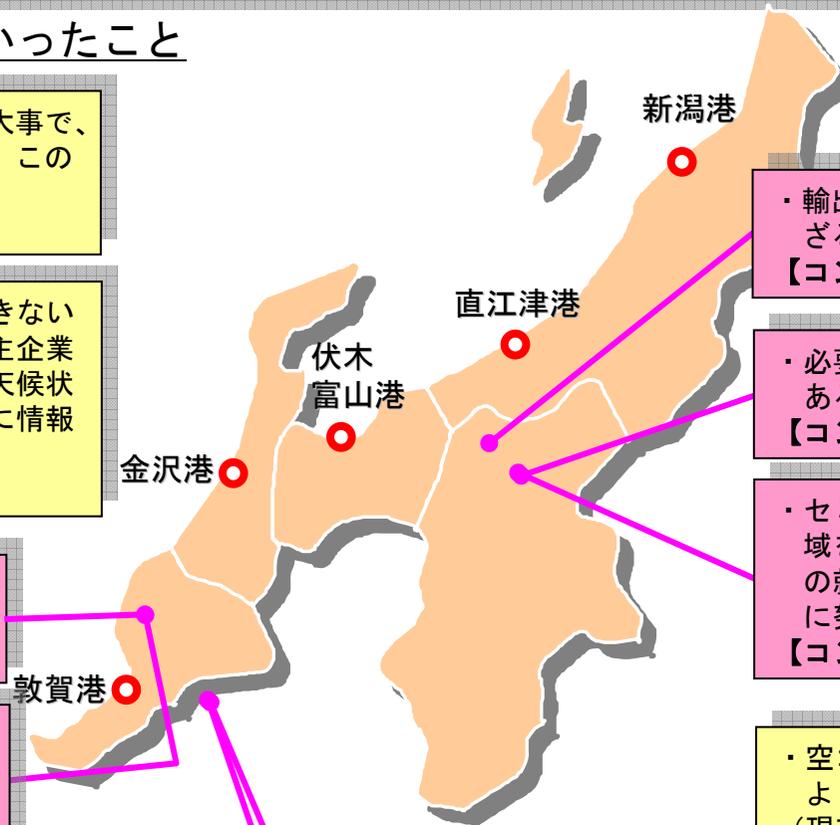
【荷主】

- ・ 利用港湾の変更に必要なのは、リードタイムとトータルコストの比較情報である。

【コンテナ荷主】

- ・ 敦賀港の税関は太平洋側に比べ土日通関など対応が良く、PRポイントとなる。

【コンテナ荷主】



- ・ 輸出貨物はFOBの関係で京浜港を利用せざるを得ない。

【コンテナ荷主】

- ・ 必要な情報はリードタイムと航路情報である。

【コンテナ荷主】

- ・ セミナーには頻繁に参加し、対アジア地域を中心にリードタイムやダイレクト便の就航状況等の最新情報を入手するように努めている。

【コンテナ荷主】

- ・ 空コンテナの港湾間輸送が円滑にできるようになれば魅力的である。
(現在、新潟港では空コンテナが多く発生しているが、伏木富山港や金沢港はバランスが良い状況であるため、空コンテナの移動が容易になればありがたい。)

【船社】

- ・ 利用促進活動によって貨物が集まれば、新たな航路開設効果が現れてくる。
(他港巡回航路で150~200TEU/港、ダイレクト航路で300~400TEU/港)

【船社】

【凡例】

■ : 船社の意見・要望

■ : 荷主の意見・要望

H18. 9-10 企業ヒアリングの結果 主な意見

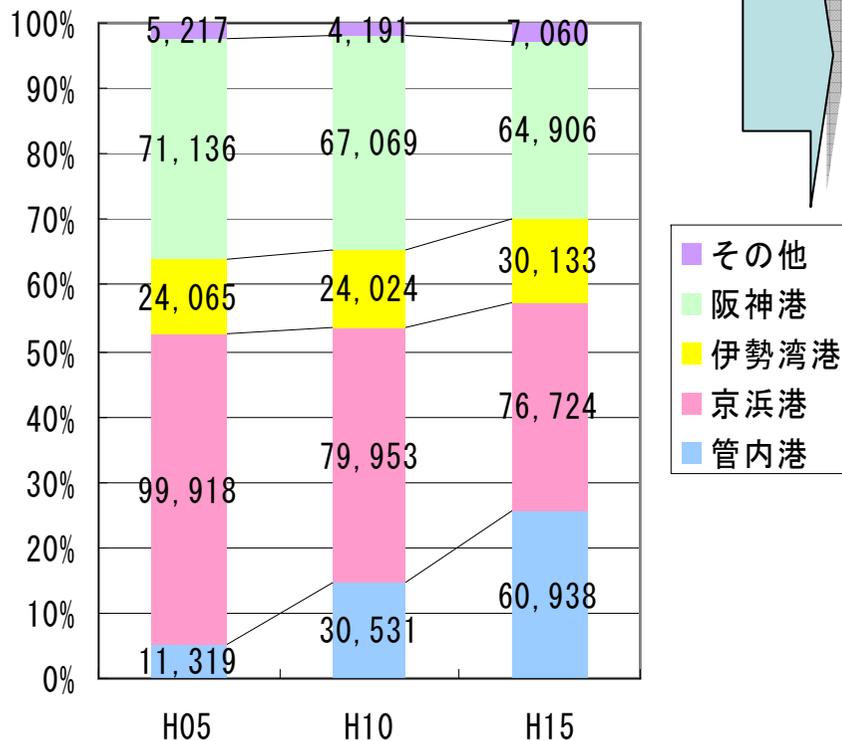
北陸の国際物流機能の改善項目		港運業者及び荷主の主なご意見	意見者(社)
物流センターの充実による効率化	物流関連施設の確保	伏木富山港等において小口貨物をフルコンテナに仕立てる物流センター等が必要ではないか。	港運業者
		三セク等に限られる小口貨物積替施設の補助金の民間への適用等の見直しはできないか。	港運業者
		内陸部のインランドデポに関しては、京浜、中部などの小口貨物がどれぐらいあるか、船社への働きかけがどれぐらいできるかを検討する必要があるのではないか。	港運業者
		輸送費、日数の条件が合えば、小口貨物積替施設を利用したい。	荷主(機械)
		CFS等の施設整備ができないか。	荷主(製紙)
		危険物倉庫の整備ができないか。	荷主(機械)
		伏木富山港に保税倉庫ができないか。	荷主(化学)
		内陸部のインランドデポは相当量の貨物がないと成立が難しいのではないか。	港運業者
		内陸部に使い勝手のよい倉庫があれば利用したい。	荷主(機械)
国際航路網の充実	国際コンテナ航路の拡充	北陸港湾のコンテナ航路は、航路、便数が限られる反面、輸送日数がかかり、海上輸送費用も高いなどの課題があるが、それらに対する対応が必要ではないか。	全体の意見
		航路増、便数増ができないか。	荷主(製紙)
		リードタイムの短い東南アジア方面の航路ができないか。	荷主(機械)
		北米、欧州航路があれば利用したい。	荷主(商社)
		連続しているコンテナ船の寄港日を離して、利用しやすくしてほしい。	荷主(電気)
	広域的な貨物の取り込み	阪神、中部、関東圏の貨物が中国(青島)～下関港のホットデリバリーサービスを利用している。このような貨物をターゲットとした、中国(青島港)と北陸(敦賀港)を結ぶ直行便ができないか。	港運業者
	海外ハブ港の活用	北陸港湾で、小口貨物を仕向地別に集荷しフルコンテナに仕立てるためには物量が必要で難しい。そこで、全ての小口貨物を釜山港などの海外港湾の物流センターで、世界各地の仕向地別に仕立てる輸送を充実していくべきではないか。	港運業者
		釜山港のトランジットの積替え時間の短縮ができないか。(現状では、積替え日数がかかり、かつ、どれぐらいの日数がかかるのかが不明)	荷主(日用品)
		釜山港等をハブ港とし、金沢港と結んでどうか。	荷主(商社、機械)
		釜山港をハブ港として利用する際に、金沢港でB/Lを発行する方策ができないか。	荷主(機械)
		釜山港から、どこへでも、低コストで、早く輸出できることが望ましい。	荷主(機械)
	国際フェリー、RORO船航路の誘致	RORO船は究極の輸送システムではあるが、港運業者の仕事がなくなるのではないか。	港運業者
		RORO船の利用はコスト次第である。	荷主(眼鏡)
		釜山港と北陸港湾(直江津港、伏木富山港、金沢港のいずれか)との間にフェリー航路があれば利用したい。	荷主(電気)
	ターミナルの管理運営	ガントリークレーンの使用料金が高く、見直しを望む。	港運業者

北陸の国際物流機能の改善項目		港運業者及び荷主の主なご意見	意見者（社）
ワンストップ、リードタイムの短縮	航路のダイレクト化	韓国とのダイレクト便ができないか。	荷主（化学）
		香港とのダイレクト便ができないか	荷主（日用品）
		中国（青島など）～北陸港湾をダイレクトに結び、関西、中部、関東の貨物を取り込んでどうか。	港運業者
		リードタイムの短縮を図るため、北陸の1～2港、中国の1～2港を結ぶ準ダイレクトの航路ができないか。	港運業者
		準ダイレクト便を導入するためには、船待ちが生じない、同等のサービスレベルの港湾を組み合わせることが必要ではないか。	港運業者
		現在日数を要している中国、東南アジア航路のダイレクト便ができれば、北陸港湾の輸入コンテナ貨物が増加する余地がある。	港運業者
	コンテナターミナル機能の強化	船待ちの解消、コンテナ船の増便に対応するためのバースやガントリークレーンの整備を図るべきではないか。	港運業者
		通常のコンテナヤードのオープン時間を延長して欲しい	荷主（眼鏡）
手続き面の簡素化	港湾の情報化	未だに残る書類提出や書類の書式の不統一の改善ができないか。	港運業者、荷主（機械）
	敦賀港～新潟港の一開港化	敦賀・舞鶴、敦賀、金沢等、近接港湾の一開港化が考えられないか。	港運業者
		一開港化してもコスト削減効果が小さいので、運賃費用の低下にはそれほど効果がないのではないか。	港運業者
	税関手続きの改善	輸入の検査では全量をコンテナから出し、検査後に詰め直すため手間がかかる。X線検査装置の導入基準の緩和を望む。	港運業者
		通常の間接輸送に手続きが終わらないことがあることから、時間を延長して欲しい。	荷主（眼鏡）
		特定輸出申告制度（平成18年3月より）ではフルコンテナ貨物を対象としているが、混載貨物への適用が出来ないか	荷主（機械）
植物検疫書類の手続きの迅速化	パレットに使用する木材の植物検疫の書類手続きに時間と手間を要するので改善できないか。	荷主（化学）	
信頼性を確保した物流サービスの構築	気象条件の克服	冬期の波浪、雪などによる船舶の遅れが発生し、貨物輸送に支障が生じているので、対策が必要ではないか。	全体の意見
	雪への対応	積雪のためにターミナルの荷役が滞ることがある。融雪装置などの除雪対策を望む。	荷主（機械）
	静穏度の向上	岸壁の静穏度を確保するための防波堤の整備が必要ではないか。	荷主（製紙）
	船舶の大型化	コンテナ船の海上輸送における荷崩れや荒天による遅れを回避するため、船舶の大型化を望む。	荷主（製紙）
専用施設の公共利用	専用岸壁の専用施設で公共的な貨物の荷役が出来ないか。（専用施設の公共利用）	荷主（化学）	
中部圏に対するポートセールス		中部及び北陸に工場のある企業に北陸港湾の利用のメリットを紹介してはどうか。	荷主（機械）
		新潟港を利用する当初の一定期間に対して金銭的な補助を行ってどうか。	荷主（化学）
		太平洋側港湾と同程度の輸送費とリードタイム（輸送日数）が必要ではないか。	荷主（化学）
		荷主のメリットとともに海外の顧客にメリットが必要ではないか。	荷主（化学）
		北陸地域全体のポートセールスを行なってはどうか。	港運業者
		環境（排気ガス）の観点から、北陸港湾の集荷活動ができるのではないか。	荷主（化学）

港湾利用状況に関する主な意見

コンテナ流動調査の結果

京浜港・阪神港の利用が多く、平成15年で全体の約60%を占めている。



ヒアリングでの主な意見

リードタイムが長い

- ・新潟港は、横浜港よりも日数がかかる。〈荷主(化学)〉
- ・輸送日数が短くならないと利用できない。〈荷主(機械)〉
- ・伏木富山港は名古屋港より輸送日数がかかる。〈荷主(日用品)〉

輸送コストが高い

- ・敦賀港よりコストが安いので神戸港を利用。〈荷主(繊維)〉
- ・直江津港は清水港よりもコストを下げる。〈荷主(雑貨)〉

航路が少ない

- ・航路が充実しているため神戸港を利用。〈荷主(機械)〉
- ・便数が増えなければ利用できない。〈荷主(機械)〉

信頼性が低い

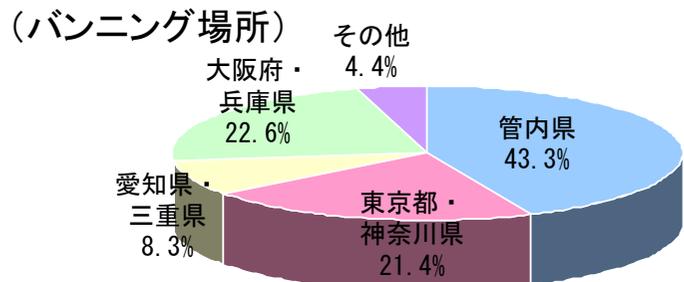
- ・釜山トランシップがあるので日数が読めない。〈多数〉
- ・釜山トランシップは、定時性・確実性に問題。〈多数〉

上記等の理由から、京浜港・阪神港等を利用している企業が多い。

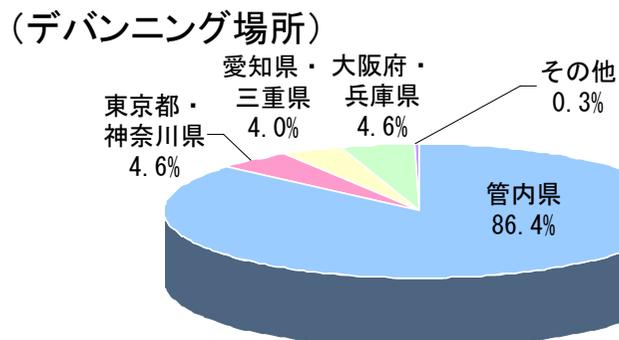
バンニング・デバンニング場所に関する主な意見

コンテナ流動調査の結果

北陸管内の輸出貨物のうち、60%弱が管内以外の都道府県でバンニングされている。



約90%が管内にてデバンニングされており、京浜港等の近くでデバンニングする比率は低い。



バンニングは港、デバンニングは工場で行っている企業が多い。

ヒアリングでの主な意見

港でバンニング

- ・新潟からトラックで運び、関東の貨物と併せて横浜港でバンニングしている。〈荷主(電気)〉
- ・トラックで港頭地区まで輸送し、バンニングしている。〈荷主(機械)〉

工場でバンニング

- ・港では労務費・倉庫費等のコストがかさむので、バン・デバンは工場で行っている。〈荷主(機械)〉

港でデバンニング

- ・港でデバンし定温・冷温倉庫で保管。〈荷主(食品)〉

工場でデバンニング

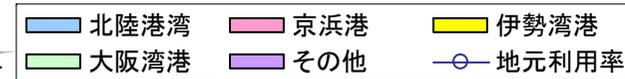
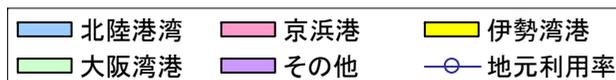
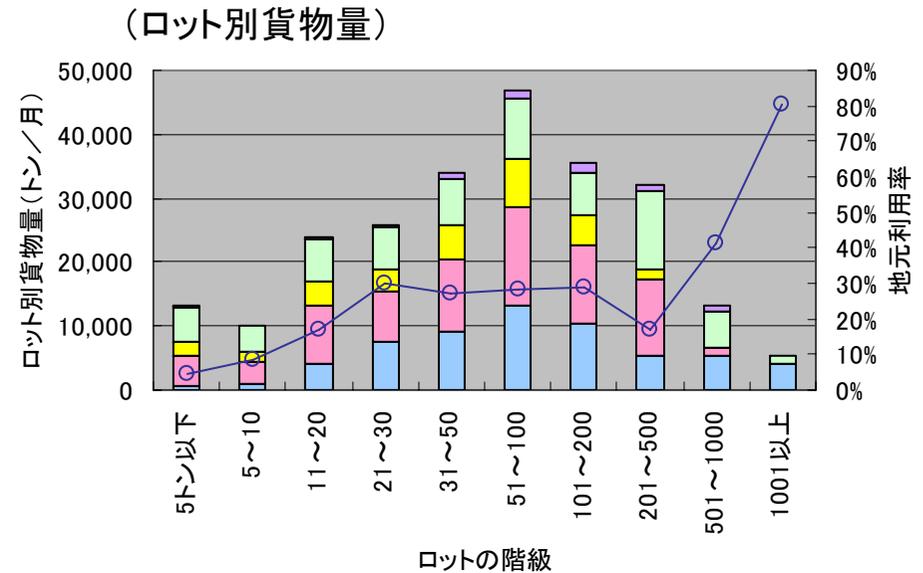
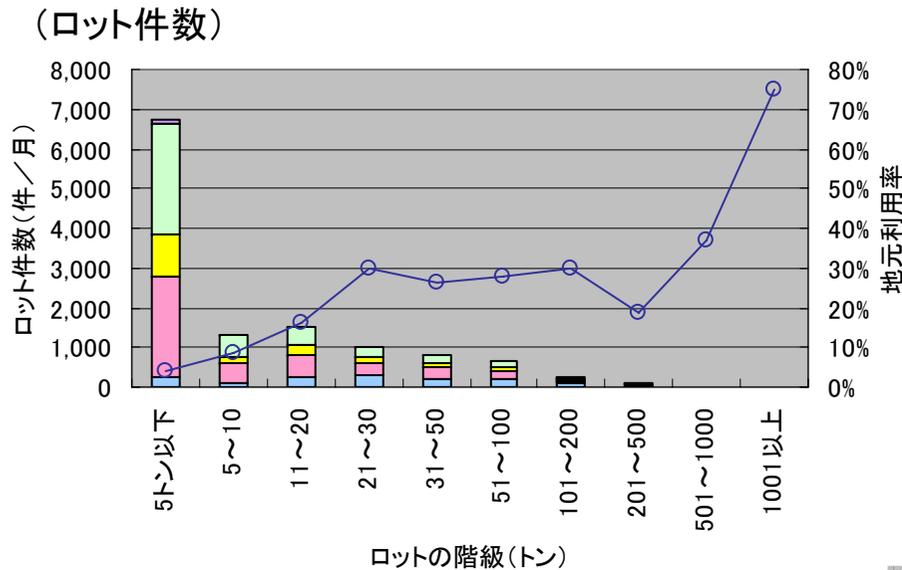
- ・コストダウンのため工場でデバン。〈荷主(機械)〉
- ・港でデバンすると諸費用がかかる。〈荷主(食品)〉
- ・港の倉庫で保管し工場に搬入しデバン。〈荷主(電気)〉

小口貨物に関する主な意見

コンテナ流動調査の結果

北陸管内の輸出貨物のうち、件数の50%以上が5トン以下の小口貨物である。

5トン以下の小口貨物の地元利用率は4%程度で、小口ほど利用率は低い。



ヒアリングでの主な意見

小口貨物の利用港湾

- ・小口貨物の約7割が横浜港と東京港を利用している。〈荷主(電気)〉
- ・コンテナ1本に満たない小口貨物は、神戸港を利用している。〈荷主(雑貨)〉

北陸管内の輸出貨物は、ロットが小さいほど地元利用率が低い。

需要予測結果の例(コンテナ貨物-1)

1) トレンド推計

北陸5港湾の過去10年間のコンテナ貨物量のトレンドにより推計する。

北陸5港湾のコンテナ貨物量とトレンド推計

単位:千トン

	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
年次	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
貨物量	1,124	1,368	1,480	1,834	2,143	2,362	2,768	2,990	3,694	3,890

	H24	H29
年次	17	22
推計貨物量	5,972	7,540

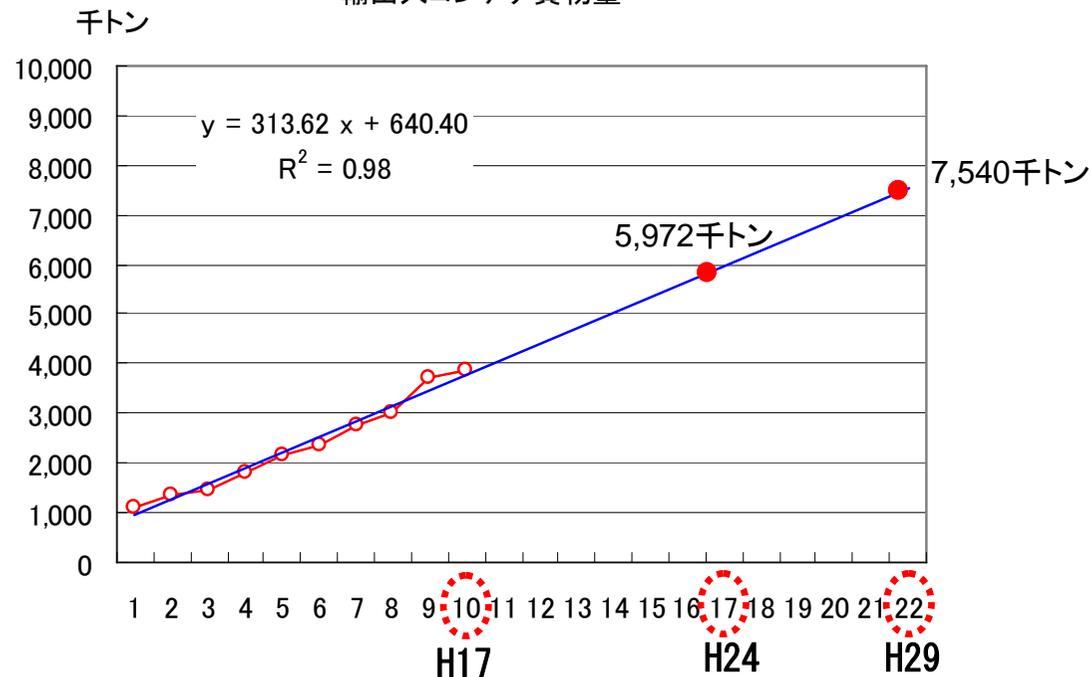
係数	値
a	313.62
b	640.40

推計式 $Y_t = 313.62X_t + 640.40$

H24: $X_{17} = 17$ $Y_{17} = 313.62 \times 17 + 640.40 = 5,971.94 \rightarrow 5,972$ 千トン

H29: $X_{22} = 22$ $Y_{22} = 313.62 \times 22 + 640.40 = 7,540.04 \rightarrow 7,540$ 千トン

輸出入コンテナ貨物量



需要予測結果の例(コンテナ貨物-2)

2) コンテナ貨物の伸び率による推計

全国のコンテナ貨物量の伸び率を用いて、北陸港湾のコンテナ貨物量を推計する。

国際海上コンテナ貨物の見通し(トンベース)

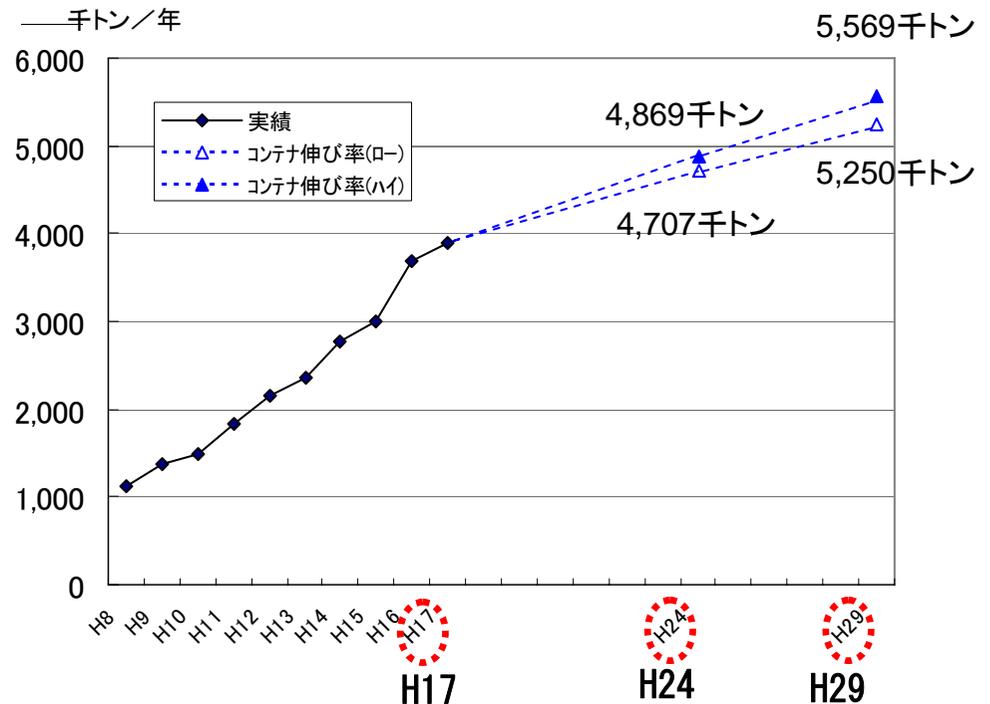
		コンテナ貨物量(万フレイト)				
		2001年	2015年	平均伸び率 (2001~15)	2020年	平均伸び率 (2015~20)
全国	下限	19,135	28,000	1.0276	30,000	1.0139
	上限	19,135	30,000	1.0326	33,000	1.0192

資料) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(答申案) 平成16年7月9日
交通政策審議会 第11回港湾分科会

全国の伸び率を用いた場合の推計(トンベース)

		H17実績 (千トン)	伸び率① H17~24	H24 (千トン)	伸び率① H24~27	伸び率② H27~29	H29 (千トン)
下限	新潟港	2,120	1.0276	2,565	1.0276	1.0139	2,861
	直江津港	191	1.0276	231	1.0276	1.0139	258
	伏木富山港	875	1.0276	1,059	1.0276	1.0139	1,181
	金沢港	475	1.0276	575	1.0276	1.0139	641
	敦賀港	229	1.0276	277	1.0276	1.0139	309
	北陸港湾 (H17比)	3,890 1.00		4,707 1.21			5,250 1.35
	上限	新潟港	2,120	1.0326	2,654	1.0326	1.0192
直江津港	191	1.0326	239	1.0326	1.0192	273	
伏木富山港	875	1.0326	1,095	1.0326	1.0192	1,253	
金沢港	475	1.0326	595	1.0326	1.0192	680	
敦賀港	229	1.0326	287	1.0326	1.0192	328	
北陸港湾 (H17比)	3,890 1.00		4,869 1.25			5,569 1.43	

コンテナ貨物量の伸び率による推計結果



コンテナ貨物の需要予測のシナリオ

シナリオ	需要予測の内容
A	<ul style="list-style-type: none">・北陸地域、首都圏、中部圏及び近畿圏の対中国東北部、韓国北部及び極東ロシアとのコンテナ貨物が、対岸諸国の経済成長率で増加し、北陸港湾が全て(中国東北部、ロシア)あるいは半分(韓国北部)取り扱う。・北陸地域の対中国(東北部除く)、韓国(北部除く)、東南アジアとのコンテナ貨物が対岸諸国の経済成長率で増加し、北陸港湾で取り扱う割合が現在のシェアと100%の中間値となる。
B	北陸地域及び近接県(群馬・埼玉・岐阜・滋賀の4県)に発着するコンテナ貨物が我が国の国際海上コンテナ貨物の将来の伸び率により増加し、そのうち北陸地域については近海航路、東南アジア航路・大洋州航路のコンテナ貨物が全てが、近接県については1/2が北陸港湾を利用する。
C	北陸地域に発着するコンテナ貨物が我が国の国際海上コンテナ貨物の将来の伸び率により増加し、そのうち近海航路、東南アジア航路・大洋州航路のコンテナ貨物が全て北陸港湾を利用する。
D	北陸港湾の過去10年間(H8～17)のコンテナ貨物のトレンドにより推移する。
E	北陸港湾のコンテナ貨物(H17)をベースとし、我が国の国際海上コンテナ貨物の将来の伸び率と同様に推移する。

輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

- ・輸出入コンテナ貨物の需要予測結果を港湾別に整理する。

輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

単位：万トン

港	ケースA	B	C	D	E	現況(H17)
新潟港	1,984	1,002	464	441	304	212
直江津港	178	90	42	37	27	19
伏木富山港	819	414	191	170	125	87
金沢港	444	224	104	92	68	48
敦賀港	215	108	50	44	33	23
合計	3,640	1,838	851	754	557	389

注) ケースA～Eの各港湾の輸出入コンテナ貨物量は、平成17年の港湾別割合で配分した。

需要予測結果の例(バルク貨物:LNG-1)

1) トレンドによる推計

北陸港湾のLNG(輸入)は全て新潟港で取り扱われている。
 全国のLNGの輸入量をトレンドにより推計し、北陸港湾利用率は約15%を乗じて求める。

全国及び北陸5港湾のLNG(輸入)の推移

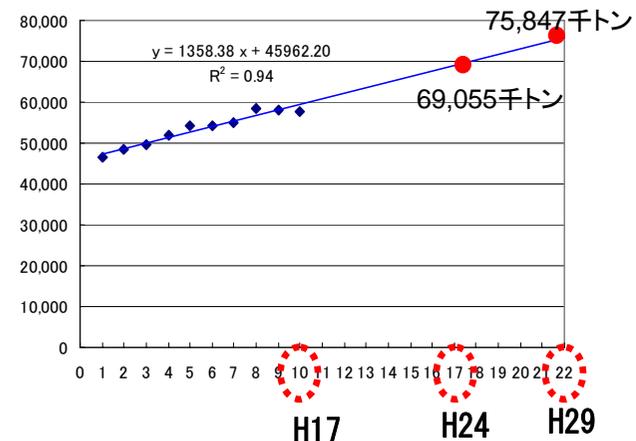
単位：千トン

	全国	うち北陸	北陸割合(%)
H8	46,445		
H9	48,349		
H10	49,478		
H11	52,112		
H12	54,157	8,685	16.0
H13	54,421	8,670	15.9
H14	55,018	8,703	15.8
H15	58,538	9,706	16.6
H16	58,018	7,494	12.9
H17	57,797	7,353	12.7
北陸地域割合(平均)			15.0

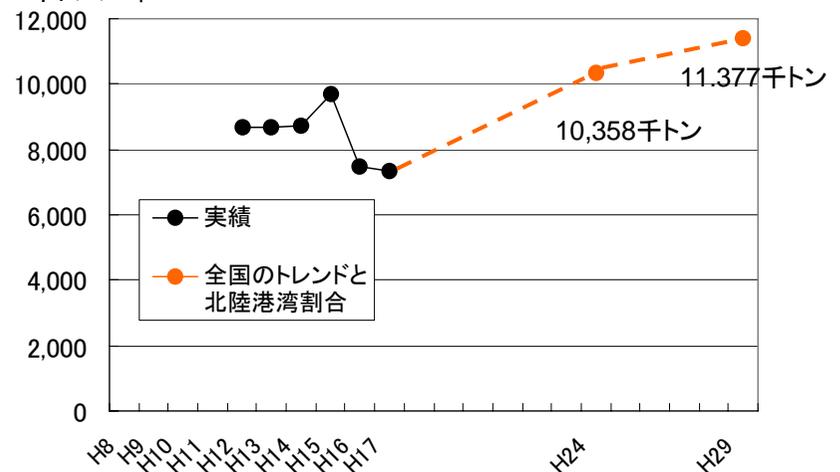
資料) エネルギー・経済統計要覧 '07、港湾統計(年報)

全国のLNG輸入量は、平成24年69,055千トン、平成29年75,847千トンと推計される。
 統計データのある過去6カ年の北陸港湾の割合は、平均15.0%であることから、北陸港湾のLNG貨物量は
 H24 69,055千トン × 0.150 = 10,358千トン
 H29 75,847千トン × 0.150 = 11,377千トン
 と推計される。

全国のLNG(輸入)のトレンド推計



北陸のLNG(輸入)の推計



需要予測結果の例(バルク貨物:LNG-2)

2) エネルギー長期見通しによる推計

2006年4月に、(財)日本エネルギー経済研究所から、エネルギーの長期見通しが発表されている。現状趨勢シナリオ(リファレンスケース)における天然ガス(LNG)の国内供給見通しは、次のとおりである。

一次エネルギー国内供給の見通し(リファレンスケース)

	エネルギー供給 単位: 10 ¹⁰ kcal				年平均伸び率 (%)		
	実績	予測			年平均伸び率 (%)		
	2004年度	2010年度	2020年度	2030年度	04~10	10~20	20~30
全体	543,999	542,508	546,960	533,106	0.0	0.1	-0.3
天然ガス	78,425	83,997	91,514	95,157	1.2	0.9	0.4

注) (財)日本エネルギー経済研究所長期見通し(2006年4月発表)

資料)エネルギー・経済統計要覧'07 をもとに作成

北陸地域のLNGが上記伸び率で増加するものとして将来推計を行う。

平成17年実績(7,353千トン)をもとに推計する。

○H24(2012)

H17(2005)~H22(2010) 伸び率 1.2%

H22(2010)~H24(2012) 伸び率 0.9%

$$H24 \quad 7,353 \times 1.012^5 \times 1.009^2 = 7,920 \text{千トン}$$

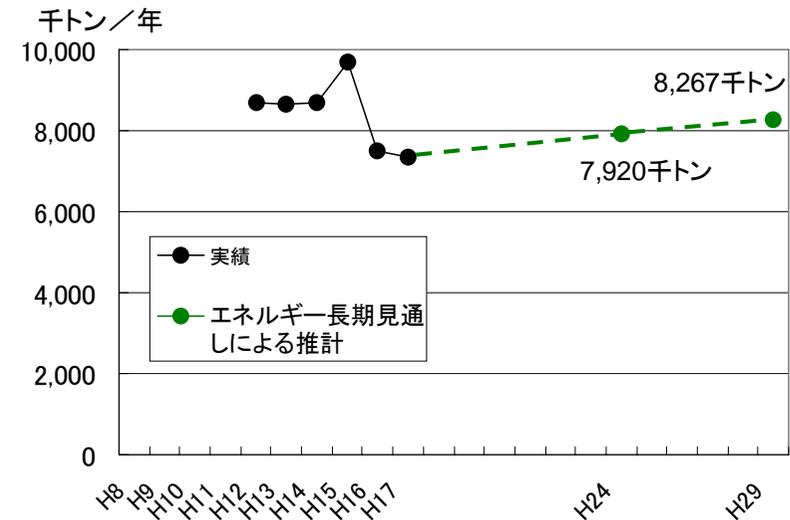
○H29(2017)

H17(2005)~H22(2010) 伸び率 1.2%

H22(2010)~H24(2017) 伸び率 0.9%

$$H29 \quad 7,353 \times 1.012^5 \times 1.009^7 = 8,267 \text{千トン}$$

北陸のLNG(輸入)の推計



シベリア鉄道の今後の展望

●シベリア鉄道を利用した貨物輸送事業の新展開

- ・三井物産はロシア鉄道と提携し、極東とロシア西部を結ぶシベリア鉄道を活用した日本企業向けの貨物輸送事業を始めることを公表した。主な顧客は、ロシア西部に製造・販売拠点を持つか、新設する日本の自動車、家電、機械メーカーとしている。
- ・また、近鉄エクスプレスもシベリア鉄道を利用した日本ーロシアの国際輸送を行うものとし、複数の家電メーカーの共同積み合わせでコンテナ専用列車「ブロクトレイン」を仕立てる体制整備を進めている。 日本経済新聞(平成19年7月20日付記事)、日本海事新聞(平成19年8月28日付記事)より

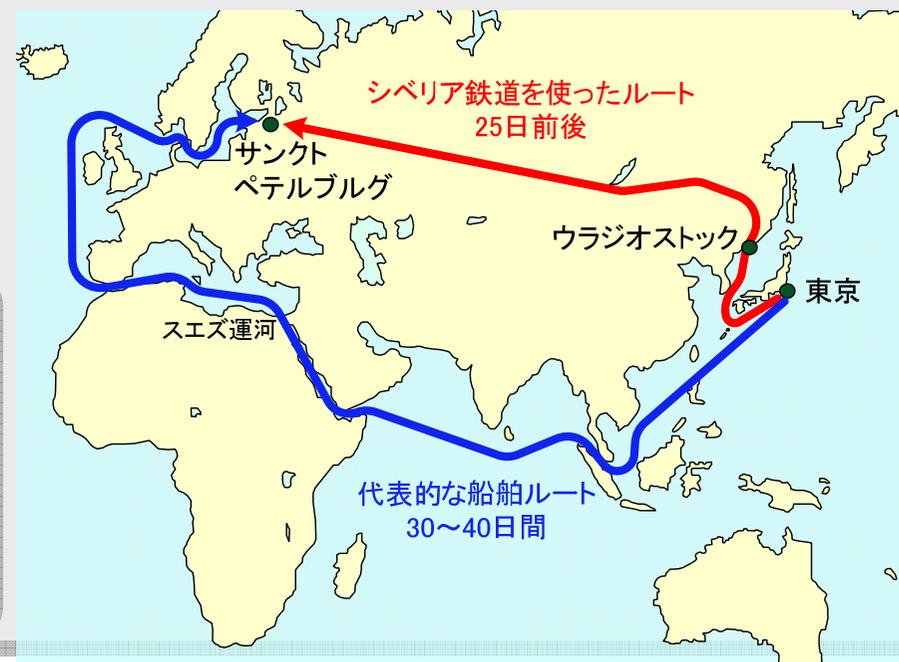
●北陸企業の期待(ヒアリング)

- ・ロシアへの製品輸出でシベリア鉄道を利用した輸送が考えられる。
- ・モスクワ近郊からの輸入で、シベリア鉄道を利用した輸送ができないか。

●今後の展望

- ・シベリア鉄道を利用した輸送は、以下の観点からも伸びる可能性がある。
 - ▼海上輸送に代わる代替ルート
 - ▼輸送日数の短縮
 - ▼CO2排出量の削減

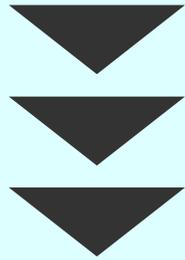
ヨーロッパまでの輸送日数の比較



マンチェスター空港

→イングランドの中でロンドン・ヒースロー空港、ロンドン・ガトウィック空港に次ぐ規模の空港であり、ヨーロッパ各地やアメリカ・カリブ海、中近東などを結ぶ空港である。

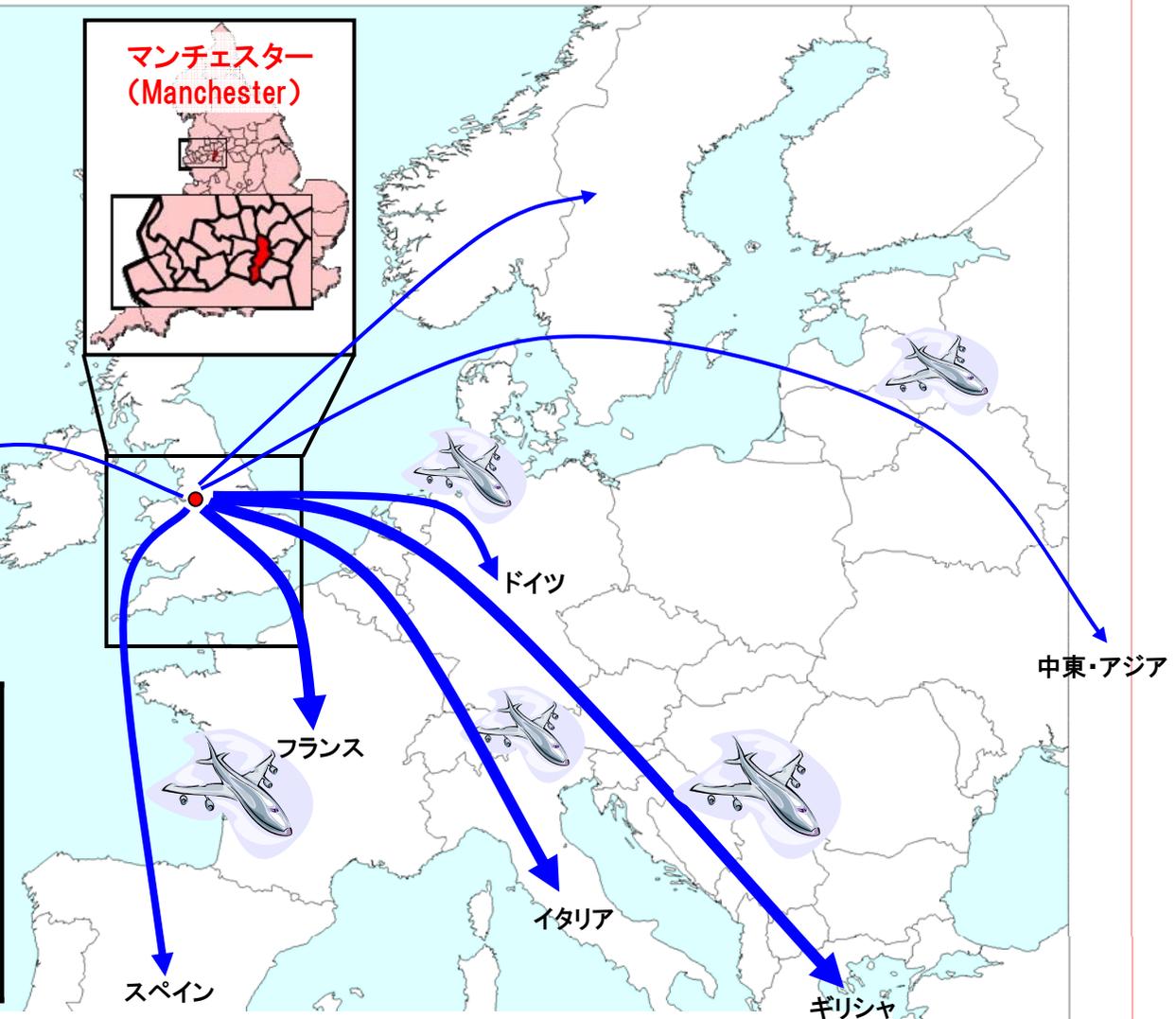
発着空港数※1	218空港
発着国数※1	73ヶ国※3
旅客数※2	1,870万人
貨物・郵便※2	15.06万トン
背後圏の人口	44万人※4



北米・中米等

●ヨーロッパに限定すると

発着空港数※1	133空港
発着国数※1	36ヶ国※3
主な行き先	フランス: 17空港 ギリシャ: 17空港 イタリア: 16空港 スペイン: 12空港 ドイツ: 10空港



※1 マンチェスター空港HP (<http://www.manchesterairport.co.uk/>) より

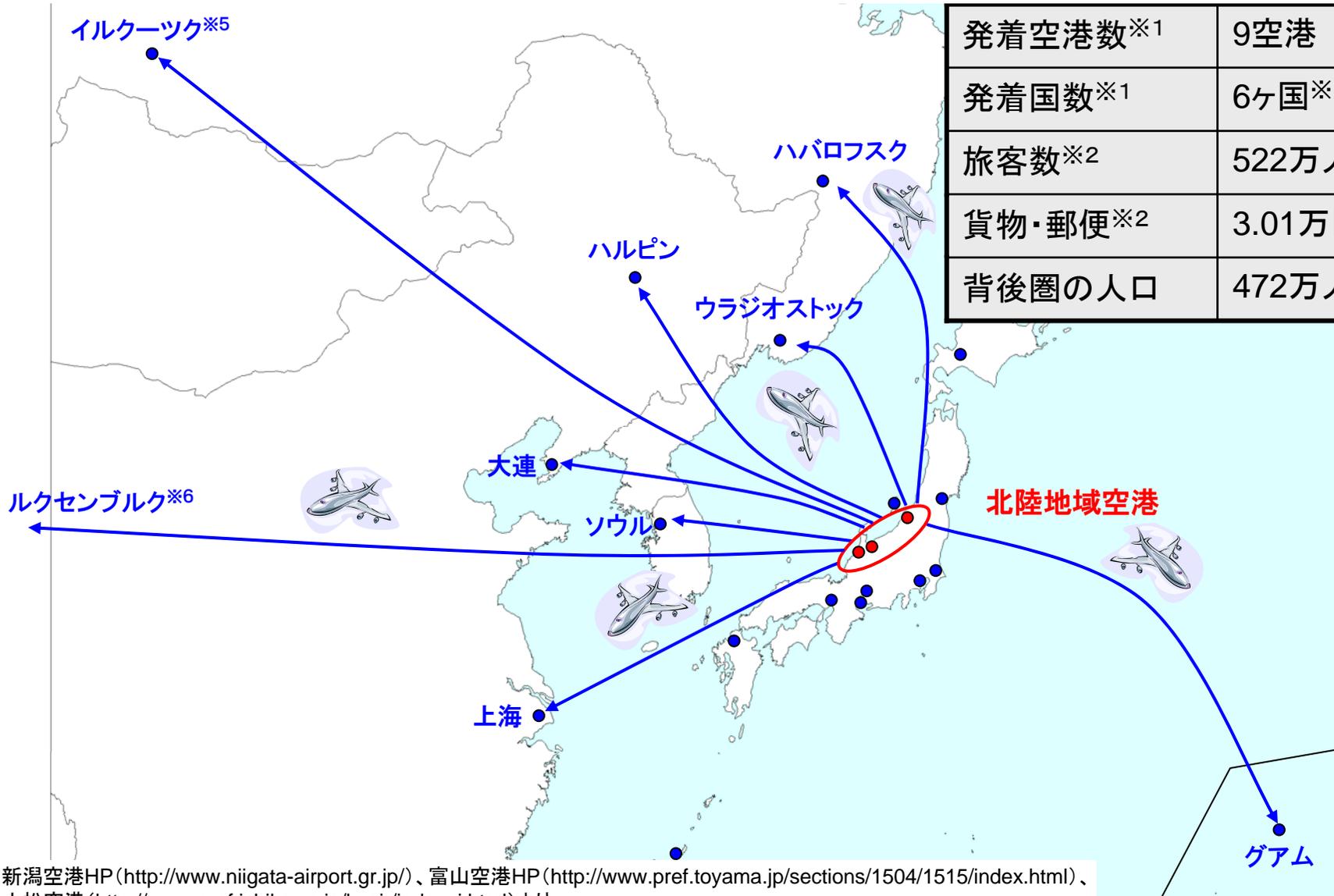
※2 2006年版航空統計要覧(財団法人日本航空協会)より2005年のデータ

※3 イングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランド別々でカウントした(自国含む)

※4 マンチェスター市の人口(2005年)だが、マンチェスター空港の背後圏は大マンチェスター州(255万人)やリバプール、リーズなども含まれる。

北陸地域空港

→北陸地域の空港から中国、韓国、ロシア極東地域等への国際線9路線を持っている。



発着空港数※1	9空港
発着国数※1	6ヶ国※3
旅客数※2	522万人
貨物・郵便※2	3.01万トン
背後圏の人口	472万人※4

※1 新潟空港HP (<http://www.niigata-airport.gr.jp/>)、富山空港HP (<http://www.pref.toyama.jp/sections/1504/1515/index.html>)、小松空港 (http://www.pref.ishikawa.jp/k_air/index_j.html) より
 ※2 2006年版数字で見る航空 (発行:航空振興財団、監修:国土交通省航空局)より2005年のデータ ※3 発着国数は自国を含む
 ※4 新潟県、富山県、石川県の人口合計 (H17国勢調査) ※5 現在、休止中 ※6 ルクセンブルク便(小松)は貨物便

貨物量1%の増加による効果

●コンテナ貨物量の1%が増加した場合の効果

- ・平成17年の北陸港湾のコンテナ貨物量をベースに、貨物量が1%増加した場合の輸出入額を全国の原単位を用いて算出する。

北陸港湾のコンテナ貨物1%が増加した場合の輸出入額

	北陸港湾の1% コンテナ貨物	1トン当たり輸出入額	北陸港湾の1% コンテナ貨物量の輸出入額
輸 出	10,940トン	277千円/トン	30.3億円
輸 入	27,960トン	158千円/トン	44.2億円

資料) 港湾統計 (年報) (平成17年)

1トン当たりの貿易額(H17年、全国)

	海上コンテナ輸出入易額 (H17)	海上コンテナ貨物量 (H17)	1トン当たり輸出入額
輸 出	27,769,802,338千円 27兆7698億円	100,214,177トン	277千円/トン
輸 入	20,775,267,762千円 20兆7753億円	131,508,341トン	158千円/トン

資料) 貿易統計 (平成17年)、港湾統計 (年報) (平成17年)

貨物量1%の増加による効果

●1%の貨物量の輸出入額に相当する織機及び家具の数量

- ・輸出及び輸入のそれぞれ1%の貨物量の貿易額に相当する繊維機械及び家具の数量を算出する。

1%の貨物量の輸出入額に相当する織機及び家具の数量

		輸出入額	単価	数量	備考
輸出	織機	3,030百万円	3,609千円	840	
輸入	家具	4,420百万円	9.8千円	45万	

織機及び家具の単価の算定

		貿易額	数量	単価	備考
輸出	織機	72,284百万円	20,027	3,609千円	織幅が30cmを超えるもの
輸入	家具	30,297百万円	3,088千	9.8千円	事務所、台所、寝室用

資料) 貿易統計 (平成17年)

貨物量1%の増加による効果

●1%の貨物量の輸出入による雇用効果

- ・輸出及び輸入による雇用創出効果を計測する。
- ・輸出 30.3億円(一般機械)
一般機械部門に30.3億円の最終需要が生じた場合の生産誘発額から、雇用創出効果を計測すると、282人となる。
- ・輸入 44.2億円(家具)
商業部門に44.2億円の最終需要が生じた場合の生産誘発額から、雇用創出効果を算出すると、704人となる。

雇用創出効果

		部門	最終需要	生産誘発額 (直接+1次+2次)	雇用創出 効果	
輸 出	織機	一般機械	30.3億円	48.1億円	282人	
輸 入	家具	商業	44.2億円	72.7億円	704人	

資料) 新潟県産業連関表(平成12年)を使用

提言で示している効果の裏付け(1)

●滞船コスト

- ・港 湾 伏木富山港
- ・荷 主 製紙メーカー
- ・沖待ちの状況

新湊地区1号岸壁ではオイルコークス等の貨物船が頻繁に利用しており、チップ船と利用が重なる場合に沖待ちが発生する。

- ・滞船コスト 約200万円/日（横持ち費用は別途かかる）

●荷役障害による荷役コスト

○事例1

- ・港 湾 直江津港
- ・荷役障害 コンテナ船の船体動揺による荷役障害 7隻(平成18年)
- ・損失額 500万円/年
- ・損失の内容

荷役遅延による夜間作業及びスケジュール遅延による日程調整の為の抜港

○事例2

- ・港 湾 敦賀港
- ・荷役障害 コンテナ船の船体動揺による荷役障害 10隻(平成18年)
- ・損失額 100万円/年
- ・損失の内容

通常より荷役作業が長引いたことによるコストアップ

提言で示している効果の裏付け(2)

●(仮称)高度ロジ支援センターの立地支援の効果

北陸地域に小口の輸出貨物を取り扱い、輸入貨物を一時保管できるような(仮称)高度ロジスティクスセンターを設置した場合、取扱い貨物が1万TEU/年あたりの地域経済効果は売上高3.8億円、雇用人数10人となる。

※太田国際貨物ターミナルHP (<http://www.oict.co.jp/>)
 ※コンテナ貨物量(TEU)は換算した結果、1.6万TEU(輸出入合計)

<太田国際貨物ターミナルの事例>

項目	H18年度実績
売上高	6.1億円
従業員数	17人
海上貨物量	7,521件(21.9万トン)
航空貨物量	11,411件(2,554トン)

●ターミナル近接地への企業立地の効果

石川県の製造品出荷額と製造業従業員数、工業団地敷地面積をもとに求めた金沢港の港湾関連用地(20.2ha)への企業立地の効果は、経済効果が313億円、雇用効果が974人となる。

従業者数(人)	64,016
製造品出荷額等(万円)	205,341,789
敷地面積(m ²)	13,271,914
経済効果(億円/20.2ha)	313
雇用効果(人/20.2ha)	974

資料)石川県の工業(平成17年工業統計調査結果報告書)
 ※従業者30人以上の事業所、工業用地が対象

●地域間・港間連携による国際物流機能の利用促進活動の推進の効果

北陸地域の港を利用している船会社にヒアリングしたところ、近海の新規航路開設には500TEU程度の貨物集約ができれば良いと言われている。仮に500TEU/週の貨物を集約することができたとした場合、年間あたりのトータルコストの削減額は『約4.7億円』となるとともに、地元港湾利用増に伴う経済波及効果も見込まれる。

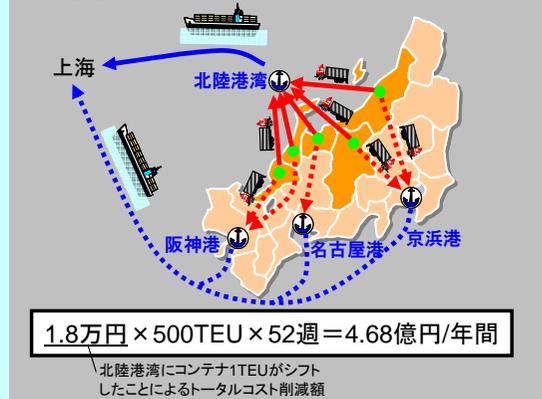
●ITを活用した国際物流機能の利用促進の効果

従来、ターミナルゲート待ち時間が1時間発生していたものが、ゲートのIT化に伴い20分ほどに短縮された場合、1台あたりの時間短縮効果は1,024円である※1。仮に新潟東港に搬入する車両すべてが同様の時間短縮効果が発現したとすれば、年間のゲート出入り台数が21.9万台※2であるため、ゲートIT化に伴う年間の時間短縮効果は約2.2億円となる。

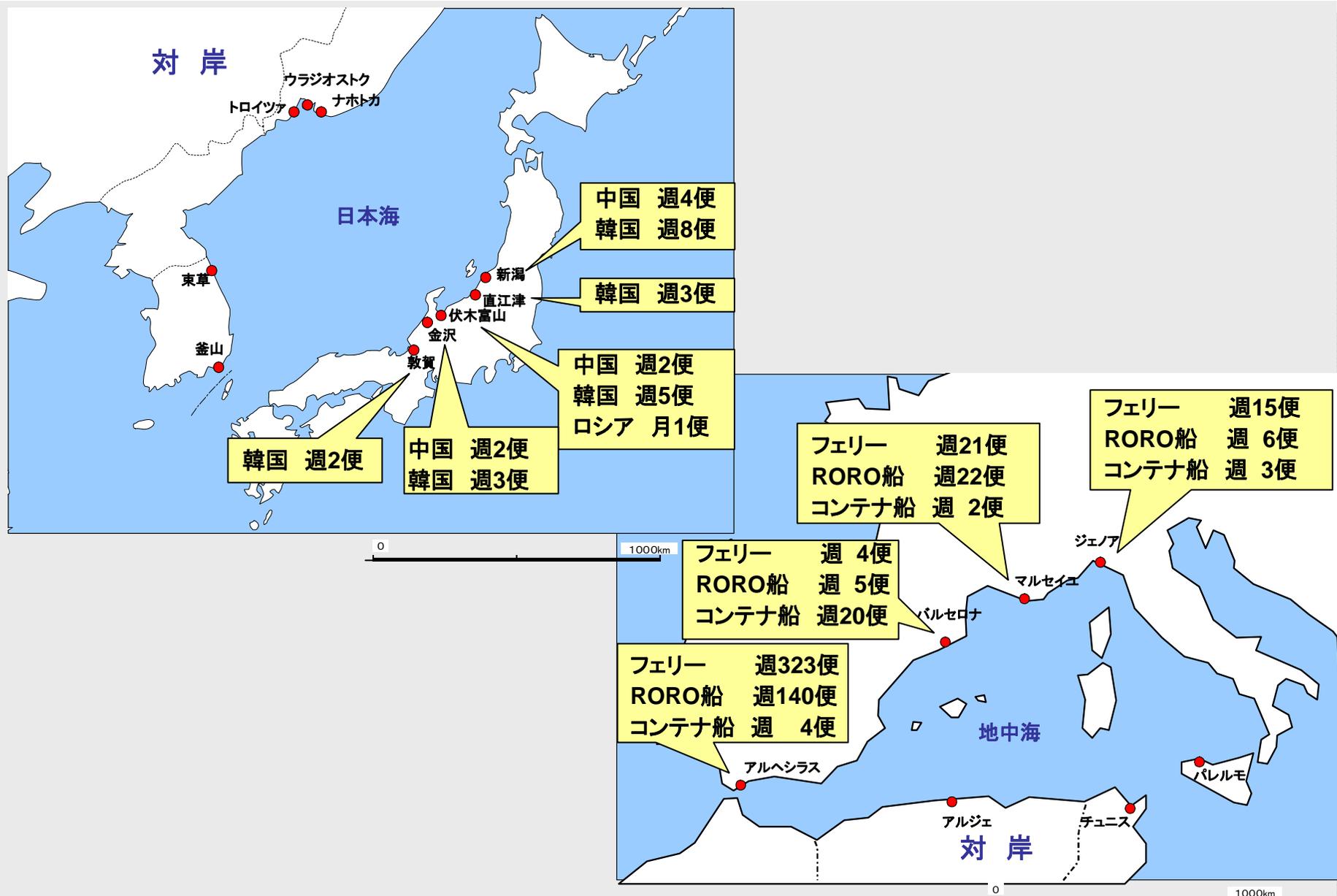
※1 コンテナ車の時間原単位を51.2円/分として算出

※2 新潟東港のコンテナ取扱量16.4万TEU(2006実績)からゲート出入り車両数を算出

<北陸地域にシフトした際のトータルコスト削減の試算>



ヨーロッパ地中海港湾から対岸アフリカ地区への海上輸送の現状



資料) 出典: Containership Databank (MDS Transmodal) Aug.2007のデータを集計