

課題～バース数の不足

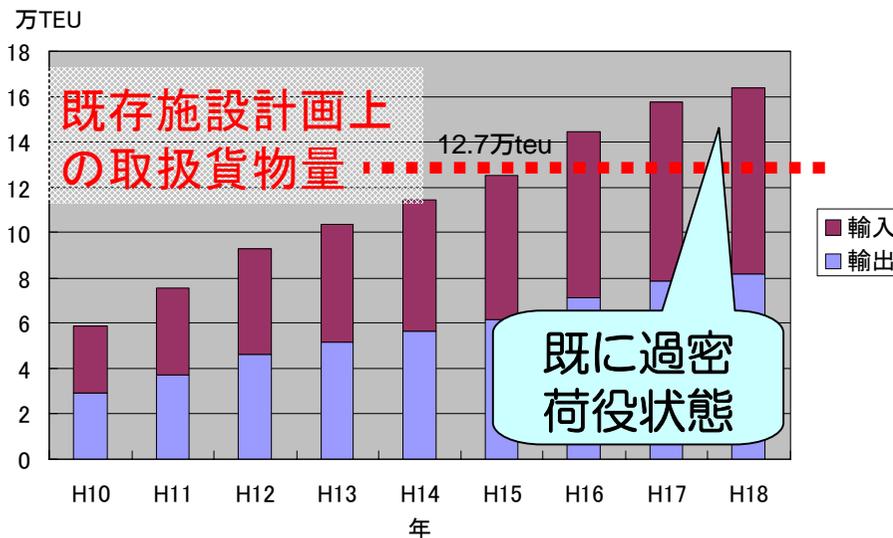


新潟港と伏木富山港では、

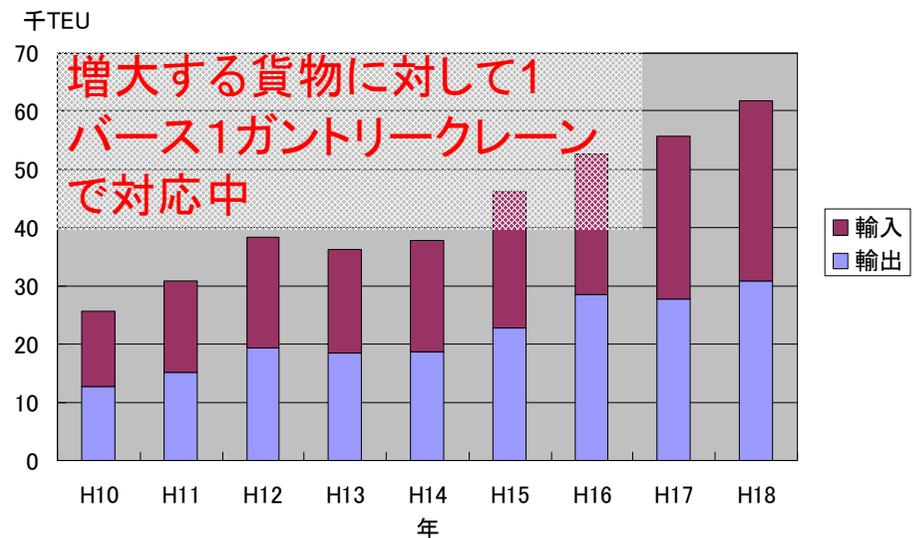
貨物量の増大に伴い、
バースの沖待ちが発生している

中国航路では積み残しも発生！！

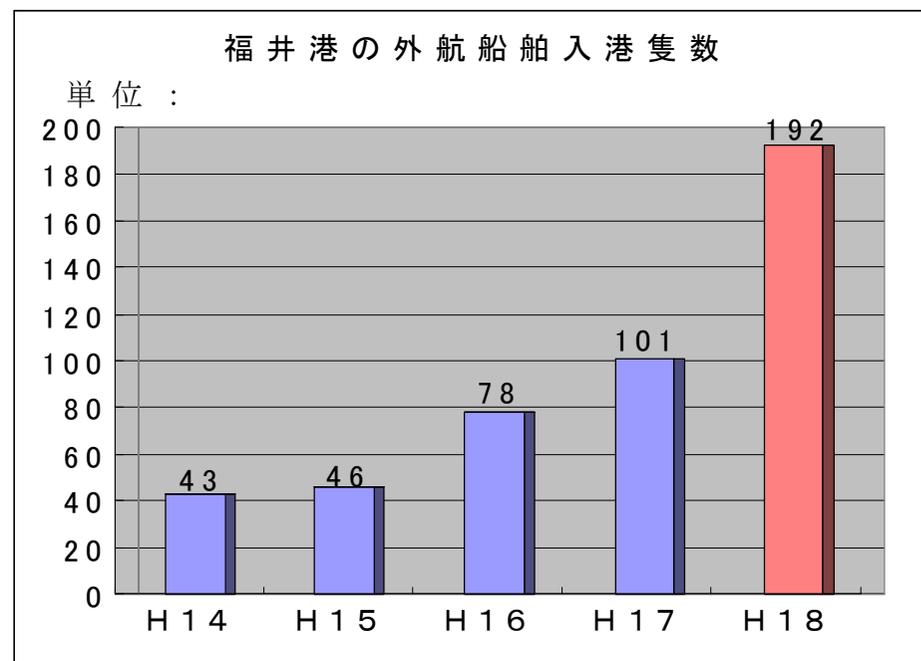
新潟港 コンテナの推移(実入+空)(輸出入別)



伏木富山港 コンテナの推移(実入+空)(輸出入別)



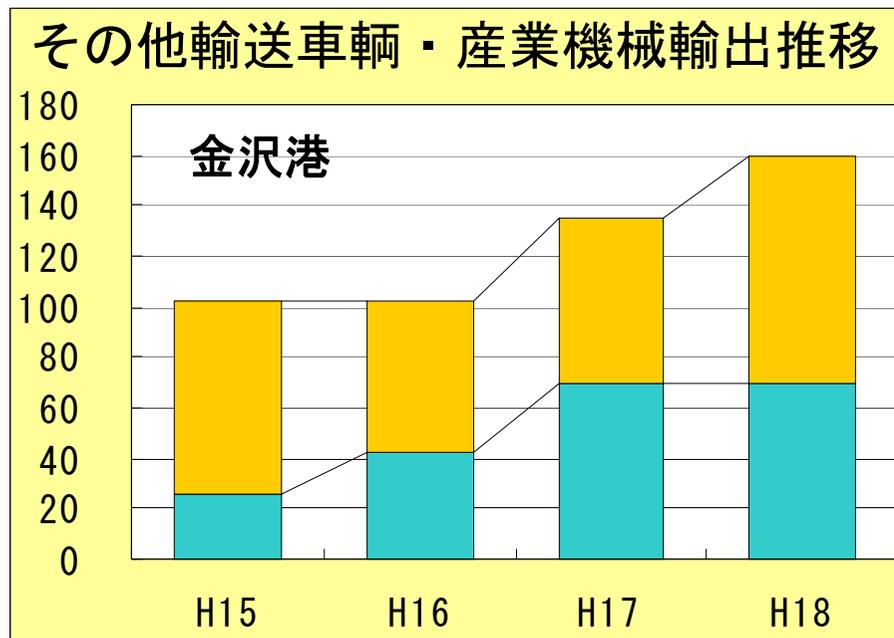
・一時期、無駄な公共事業の象徴とされていた福井港では、平成17年の「関税法上の開港指定」を契機に外航船舶入港隻数が急増、平成18年にはさらに増加し、外貿埠頭用地が手狭になってきている。



近年になって、整備効果が急激に現れ始めている。

課題～バース水深の不足

(千トン)



金沢港では、

大水深岸壁がないため
多大な陸上輸送費を
かけて他港から産業機械
等を輸出している

年間約28億円の
輸送コストが余分
にかかっている

課題～ヤードの不足

伏木富山港、新潟港、七尾港、
敦賀港では、



敦賀港のふ頭用地に並ぶ
RORO船シャーシ



木材加工企業の大型船での原木輸入
で混雑する七尾港のふ頭用地



混雑する伏木富山港のコン
テナバース

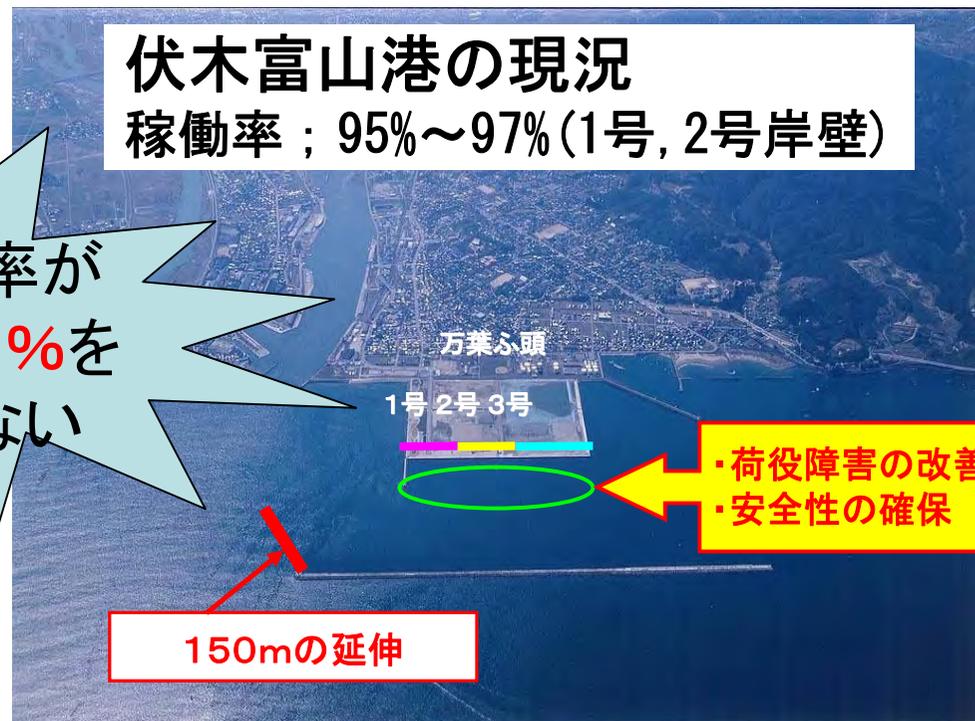


課題～静穏度確保のための外郭施設不足

伏木富山港(伏木地区)を
はじめとする管内諸港では

岸壁の稼働率が
目標の**97.5%**を
満たしていない

伏木富山港の現況
稼働率；95%～97%(1号, 2号岸壁)



● 港内擾乱による被災事例

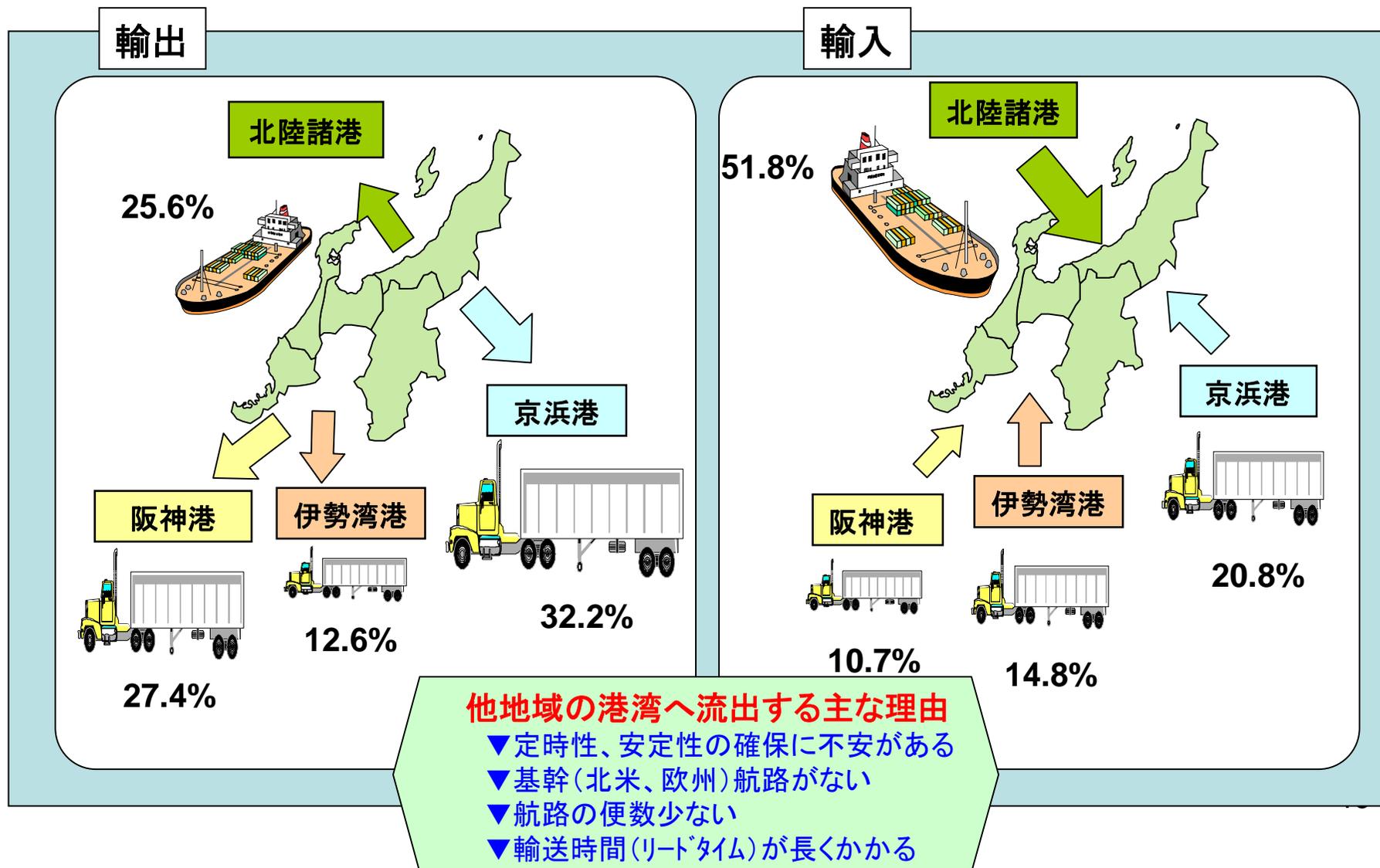
● 防波堤整備中の港湾

- ・新潟港 ・直江津港
- ・伏木富山港 ・金沢港
- ・敦賀港



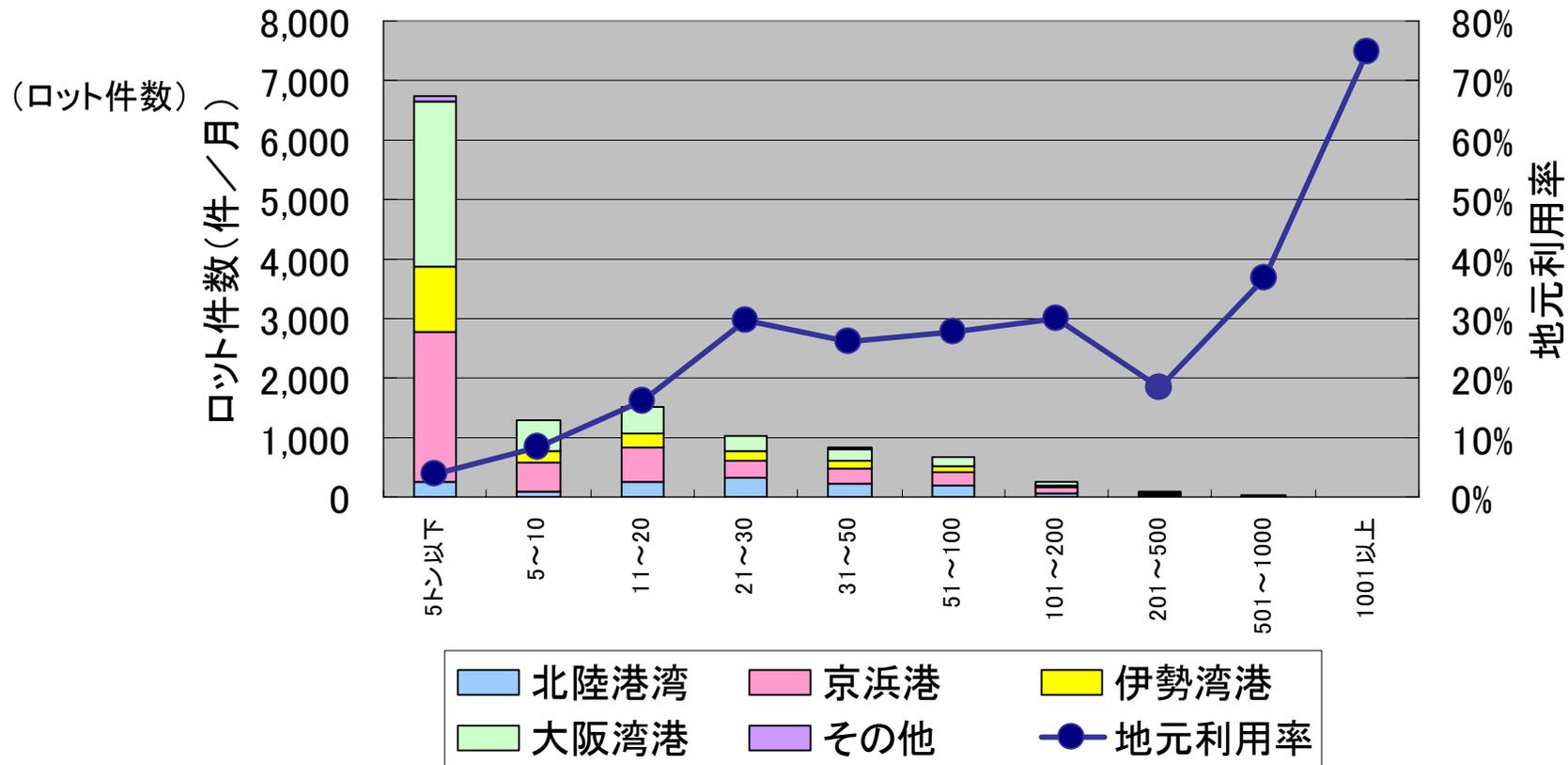
地元港湾利用の課題

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。



小口貨物の課題

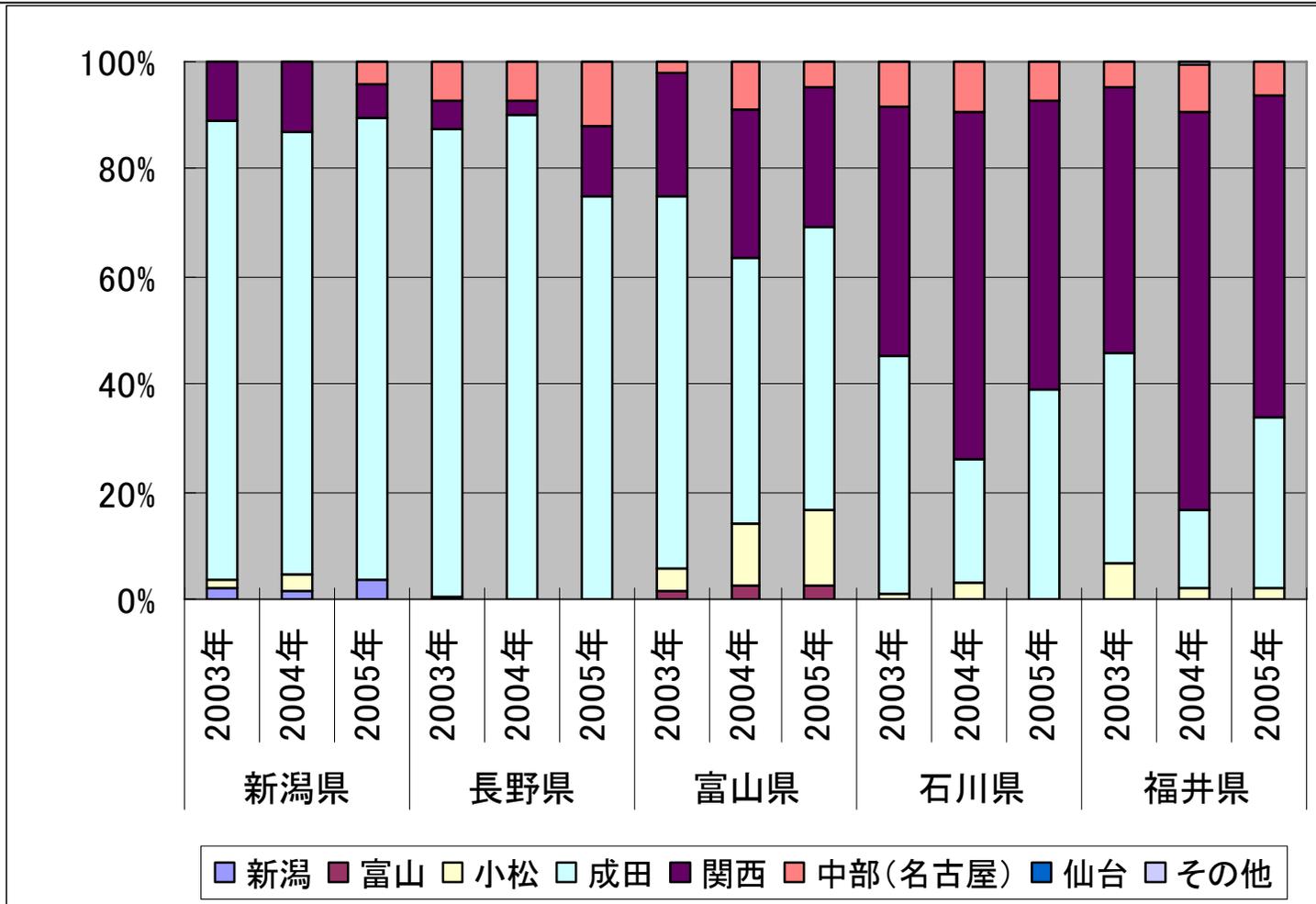
北陸管内の輸出貨物は、ロットが小さいほど地元利用率が低い。



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。

航空貨物の課題

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。

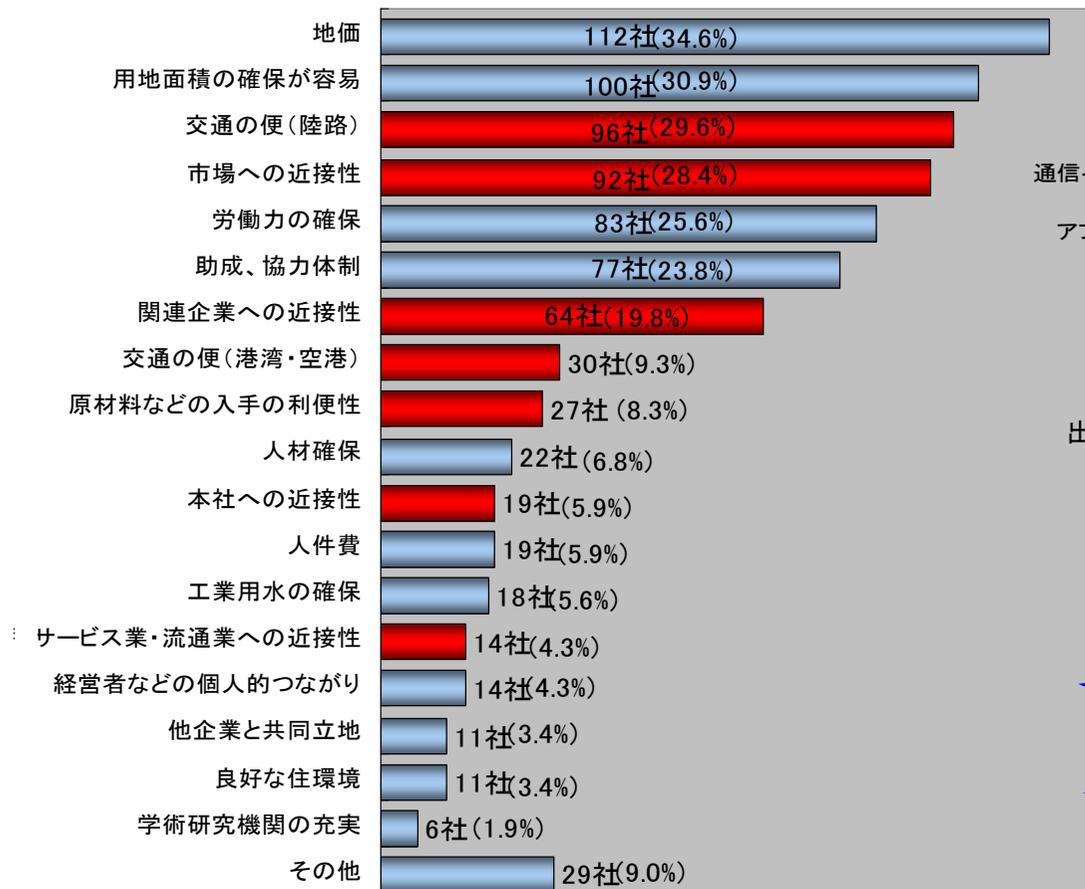


注) 重量をベースに比率で按分したもの。資料)「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

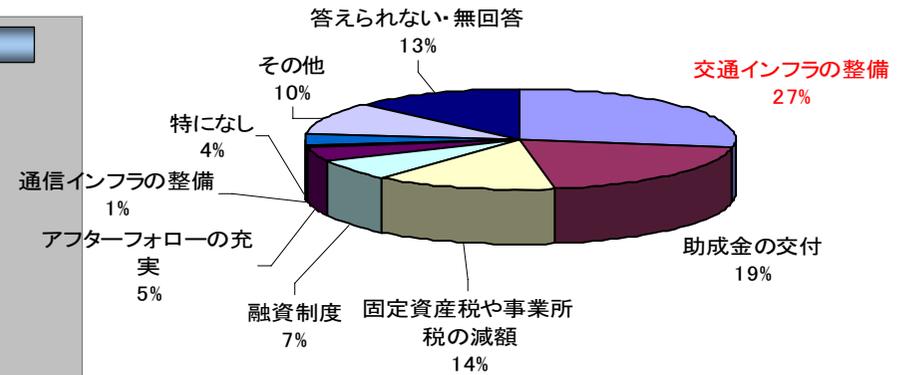
企業立地の課題

企業の立地は、交通インフラの整備などアクセシビリティに左右されるため、産業政策と物流政策との連携が必要。

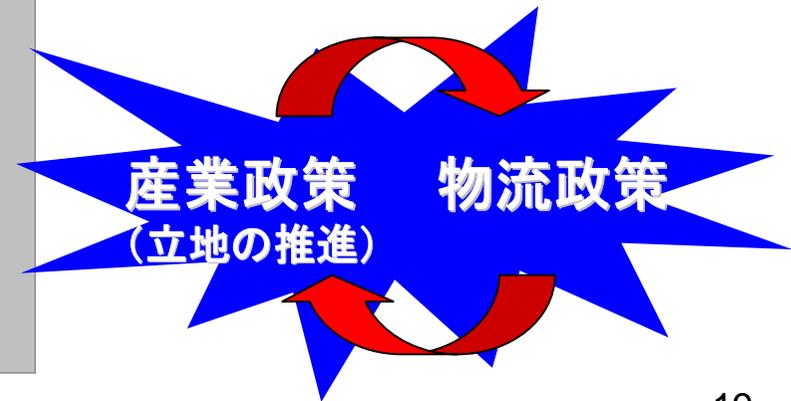
立地先決定の重要要件 (n=324社)



最も重視した自治体の誘致施策 (n=324)



出典: 帝国データバンク「企業立地に関する動向アンケート」調査 (H18.10)



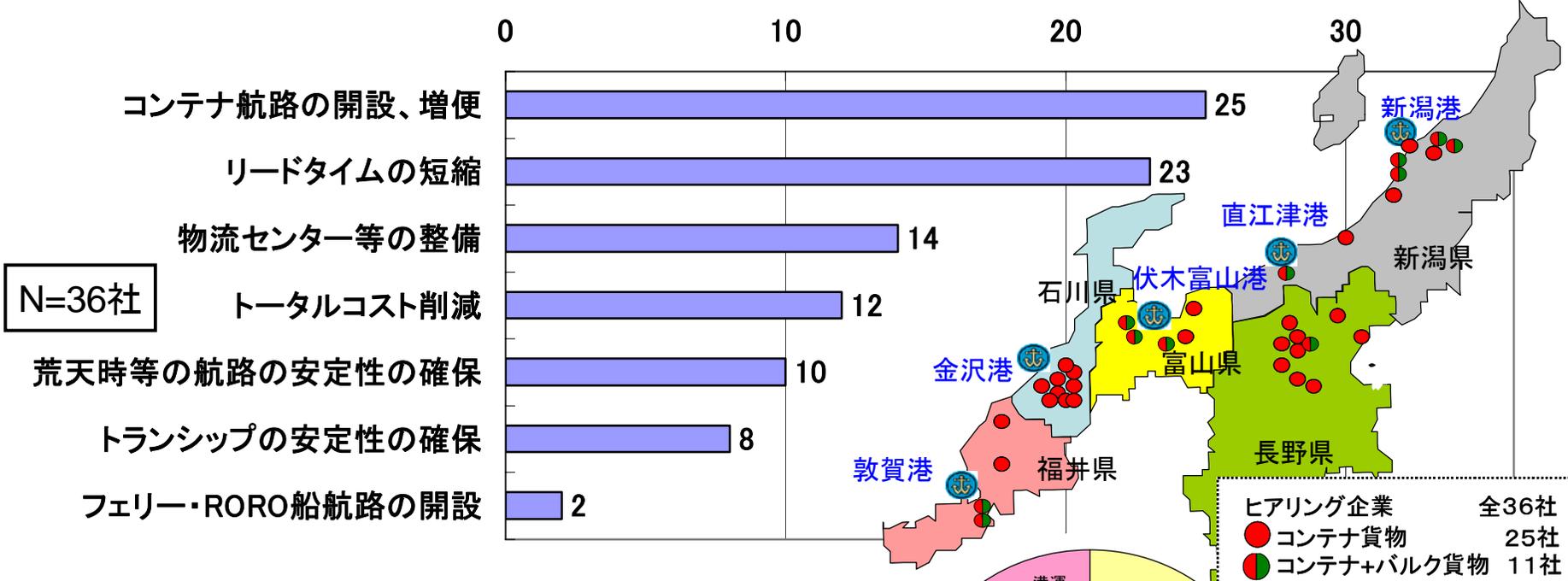
注: 複数回答。カッコ内数値は324社が選択した割合(選択率)。「答えられない」(7社)無回答(14社)を除いている。

北陸地域における港湾ユーザーのニーズ

主要な港湾ユーザー36社(北陸港湾の貨物の約1割を担う)に対するヒアリング調査結果では、コンテナ航路の開設・増便など「航路の充実」を望む声が多い。

主要な意見

回答数(コンテナ貨物取扱企業)



主な意見

回答数(バラ貨物取扱企業)

