

参考資料

港湾へのアクセス状況

コンテナ貨物の流動分析

北陸のコンテナ貨物の特徴

小口貨物の実態

コンテナ貨物の増大効果

施設利用状況と整備状況

航空貨物の分析

支援制度の事例

企業の分析

港湾へのアクセス状況

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
J R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
J R新潟駅から 約21km、車で約30分

直江津港へのアクセス



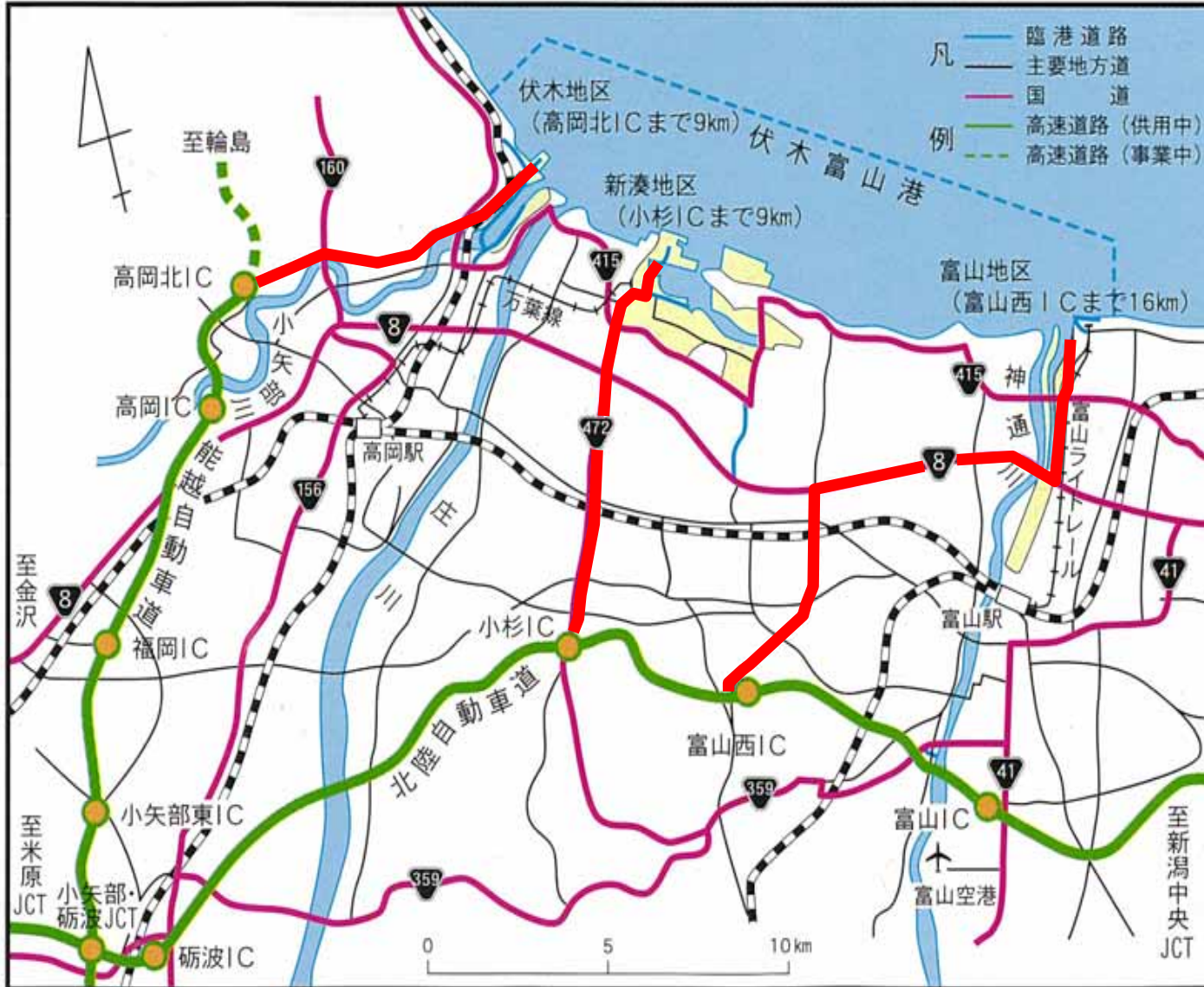
佐渡汽船フェリーターミナル

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

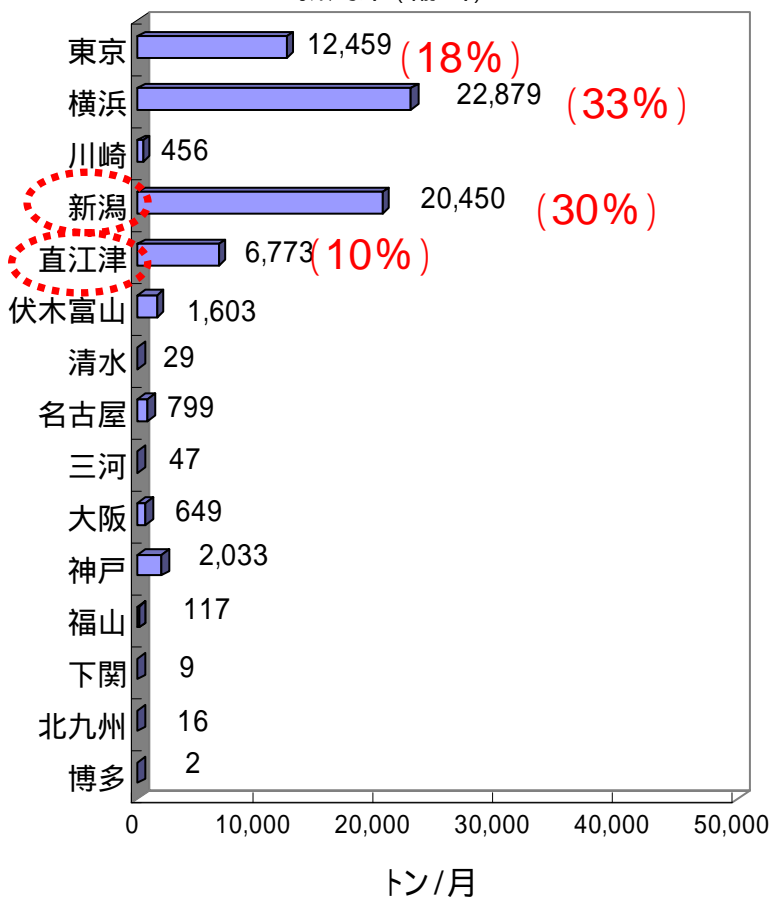
- 国道8号から 約2km、車で約3分
- 高速敦賀ICから 約4km、車で約7分

コンテナ貨物の流動分析

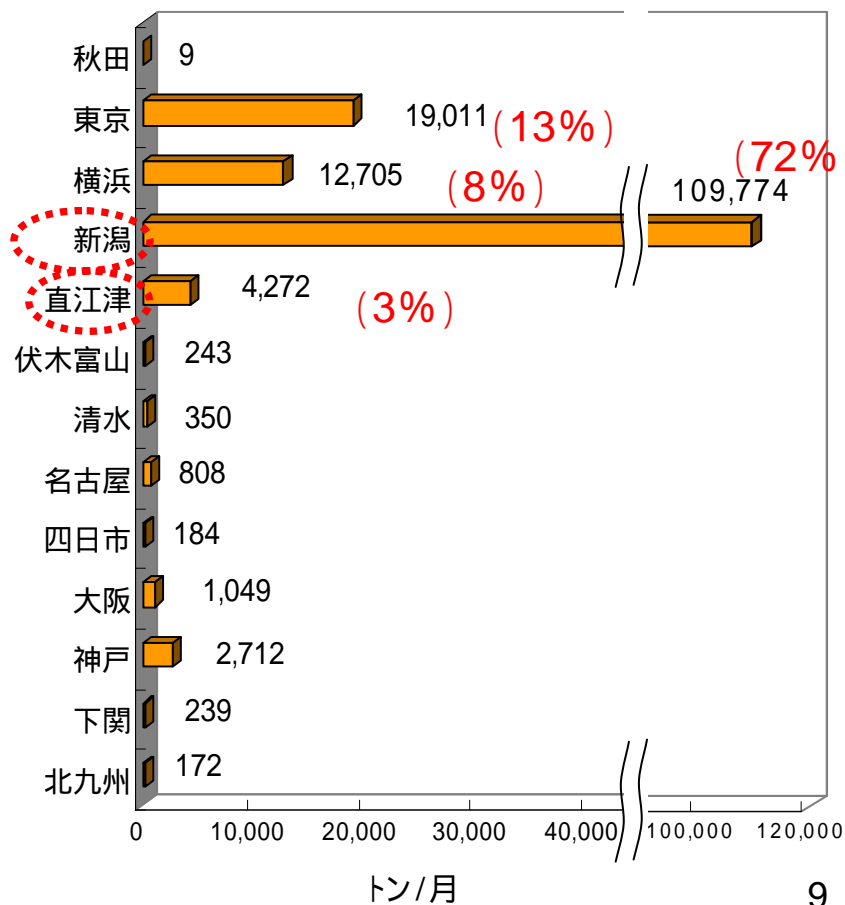
新潟県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

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。

新潟県(輸出)

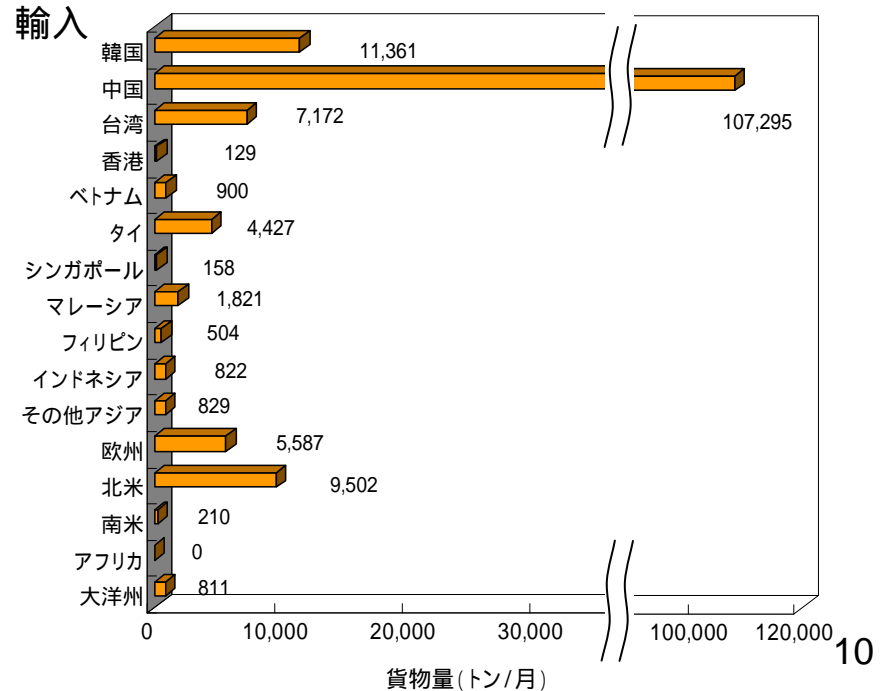
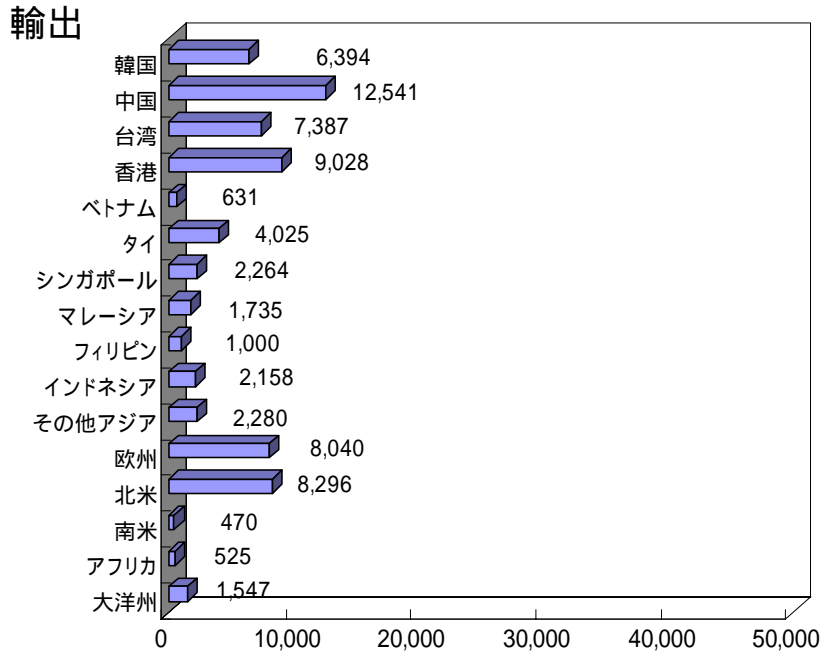
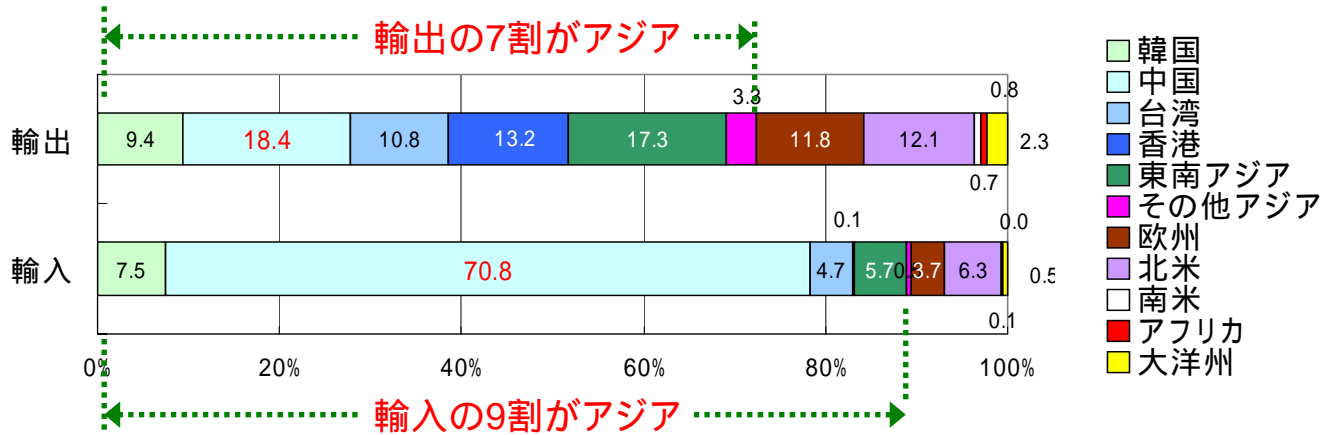


新潟県(輸入)



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。

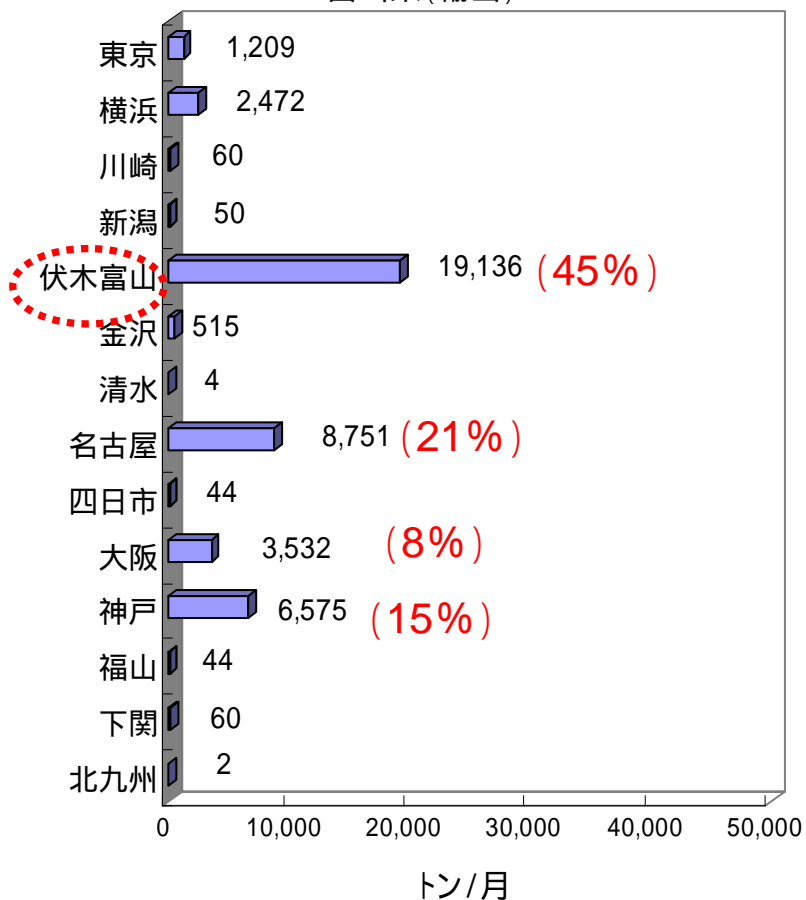


資料: 平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

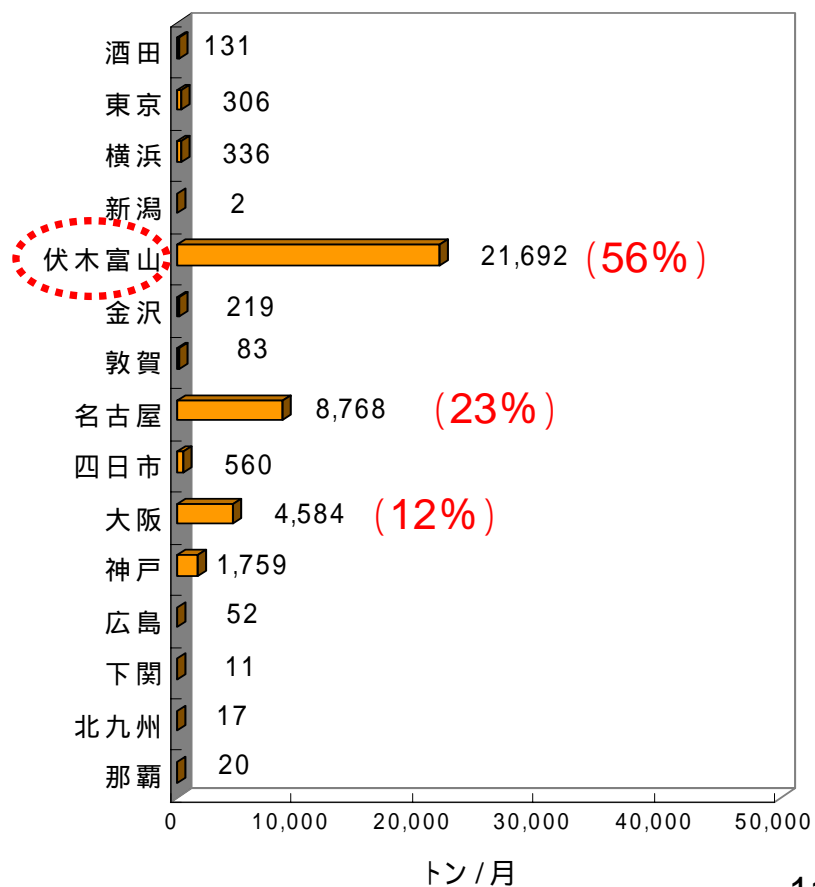
富山県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

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。

富山県(輸出)

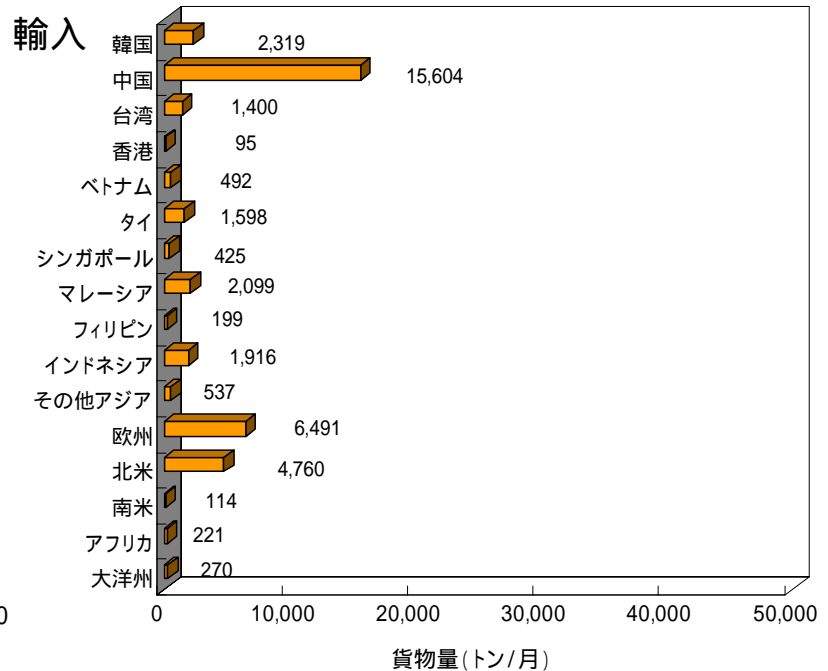
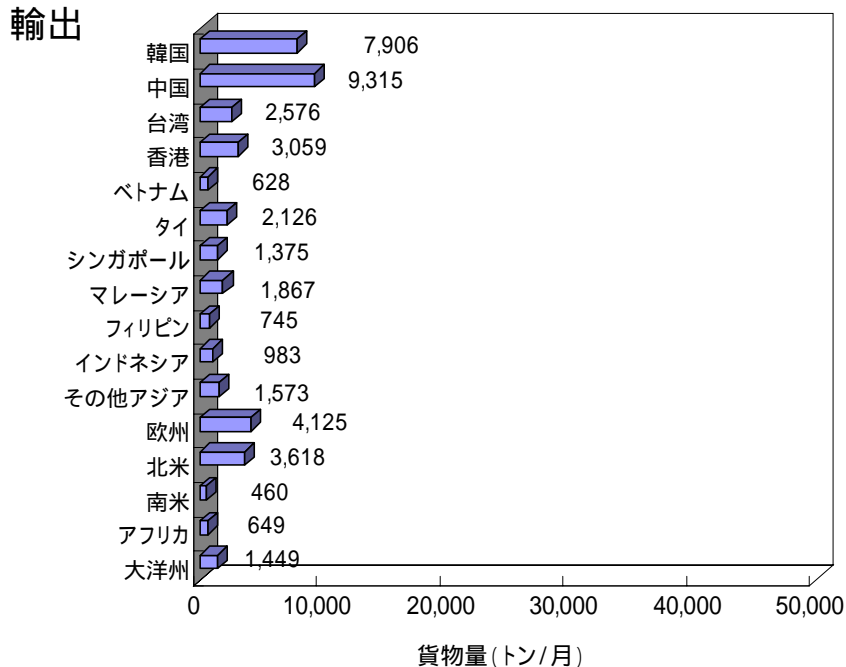
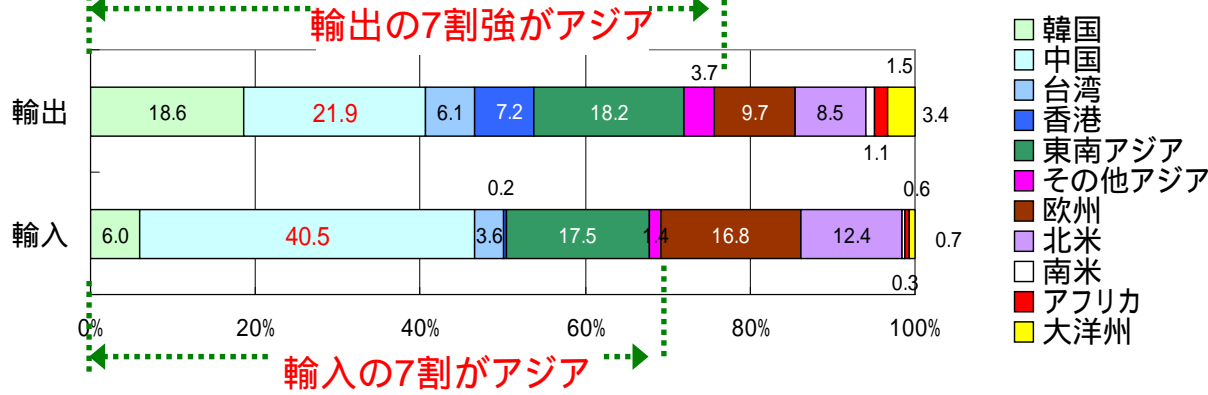


富山県(輸入)



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。

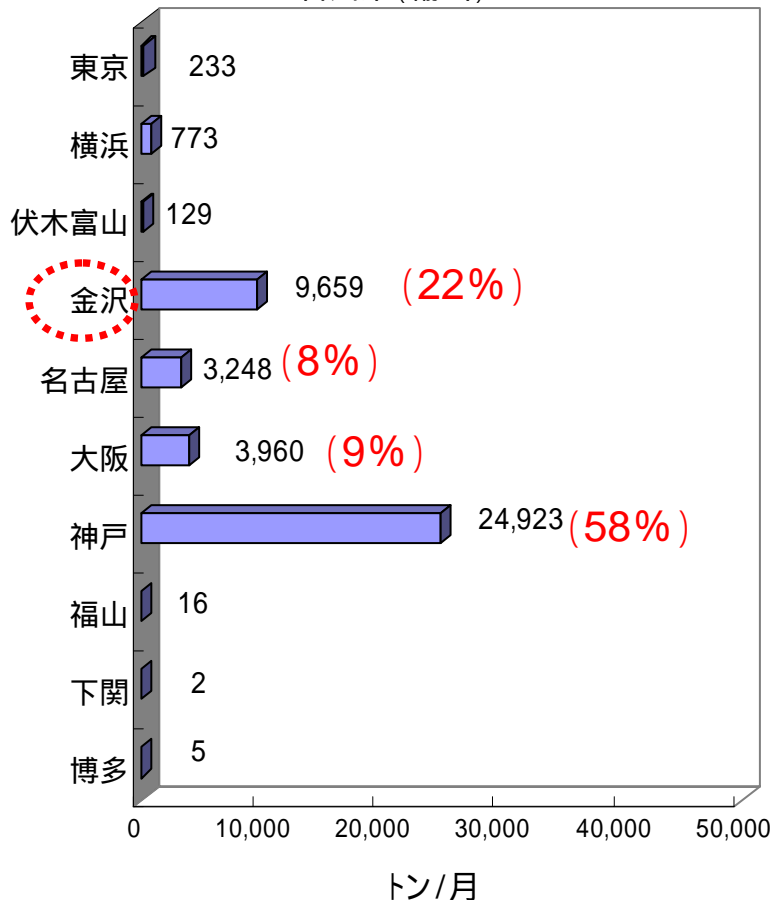


資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

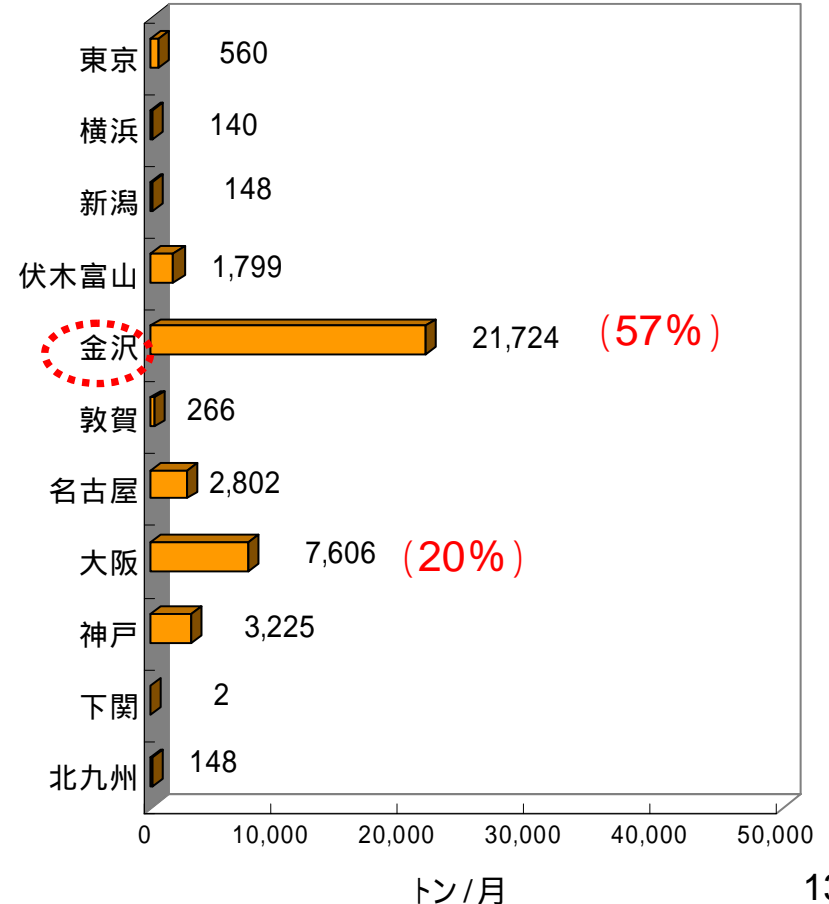
石川県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

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。

石川県(輸出)

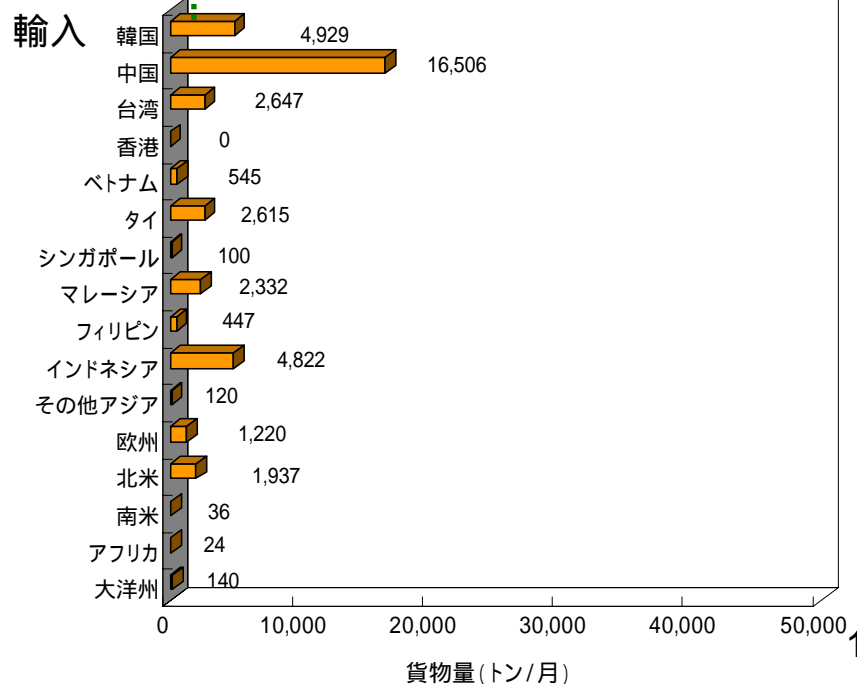
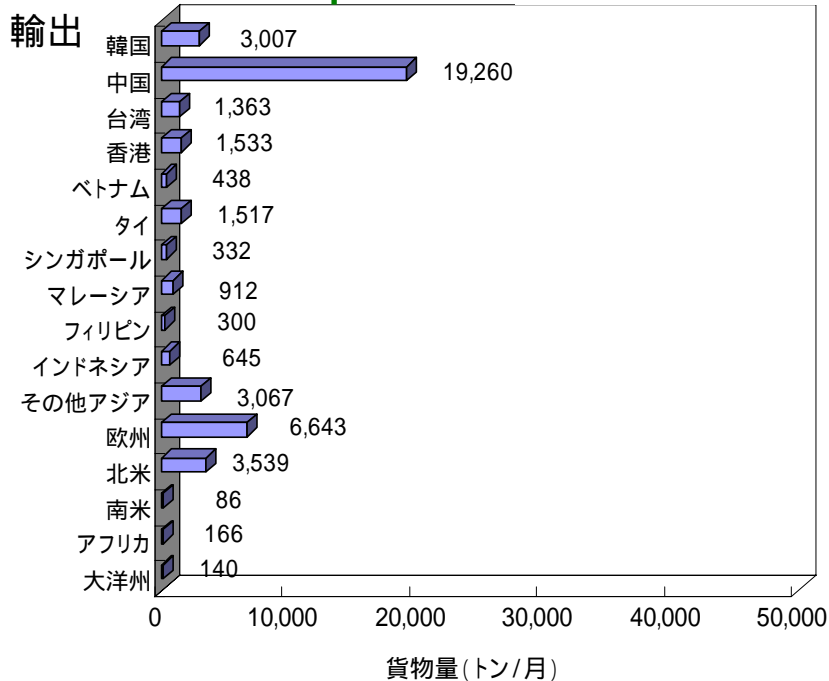
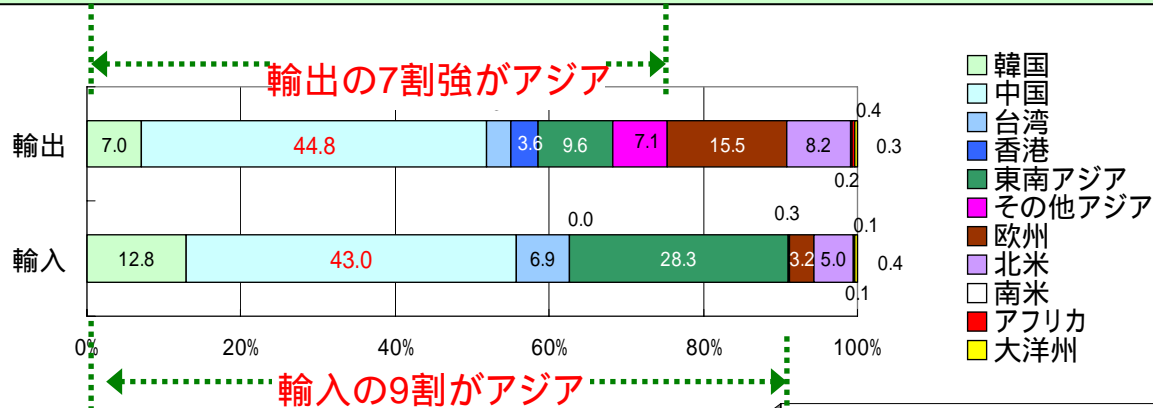


石川県(輸入)



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。

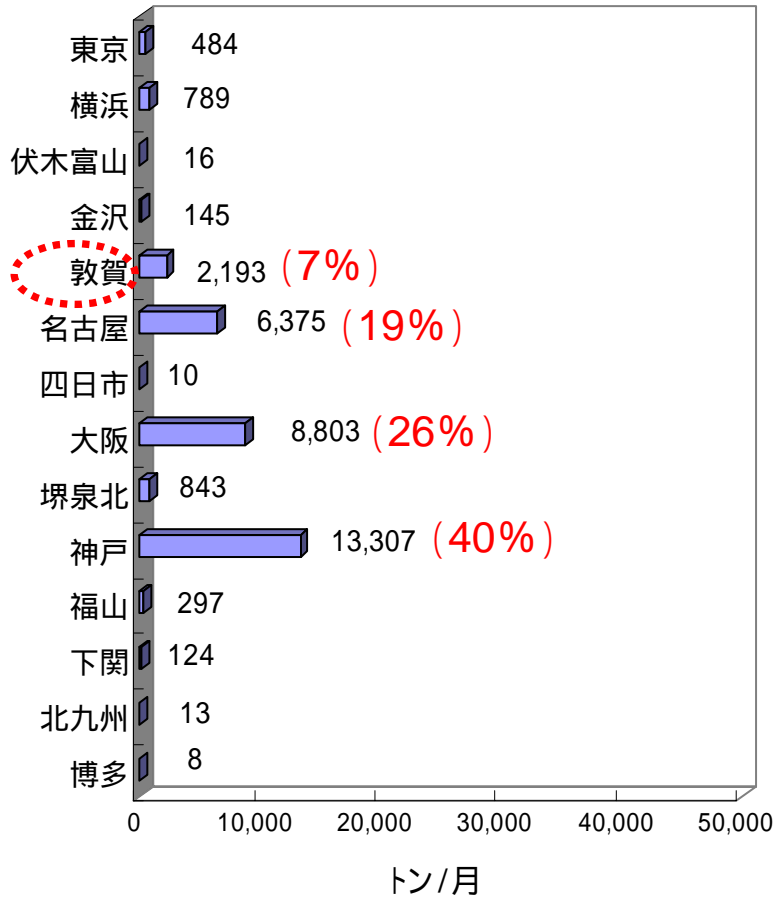


資料: 平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

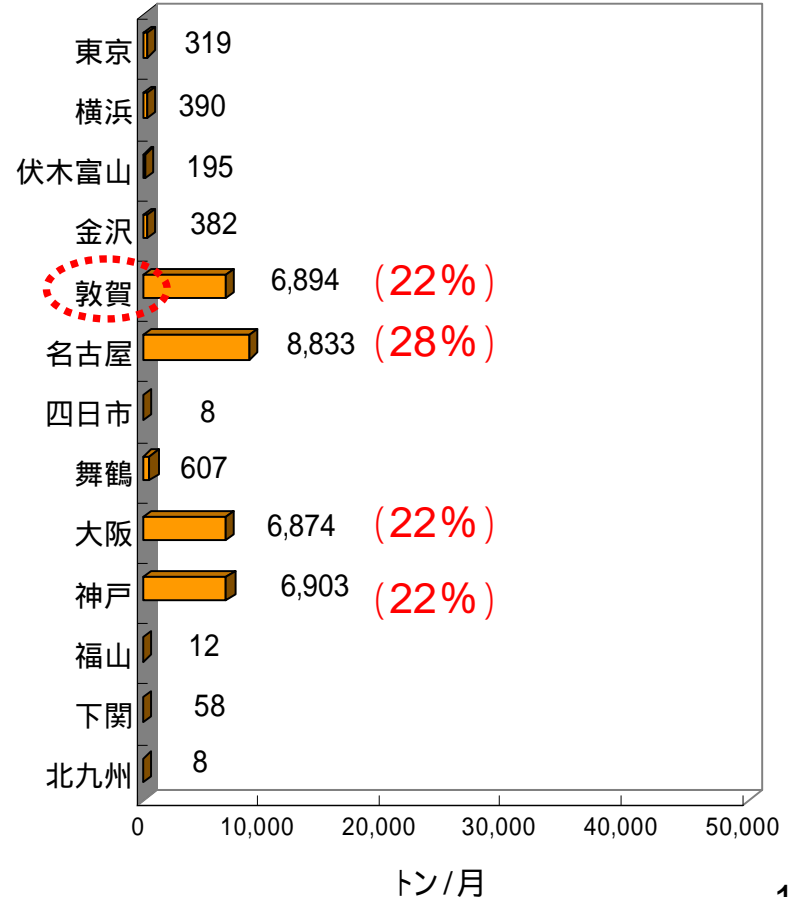
福井県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

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。

福井県(輸出)

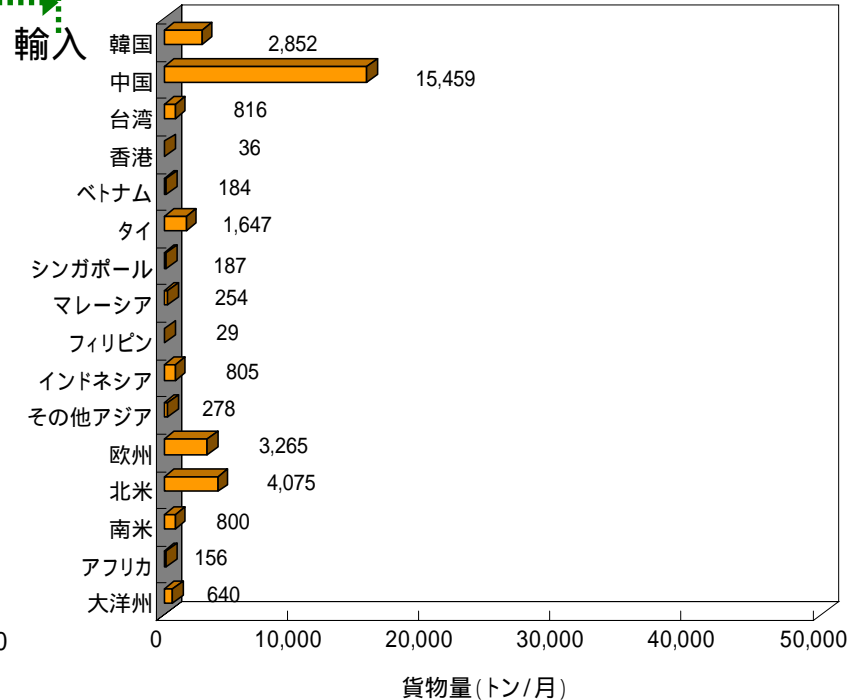
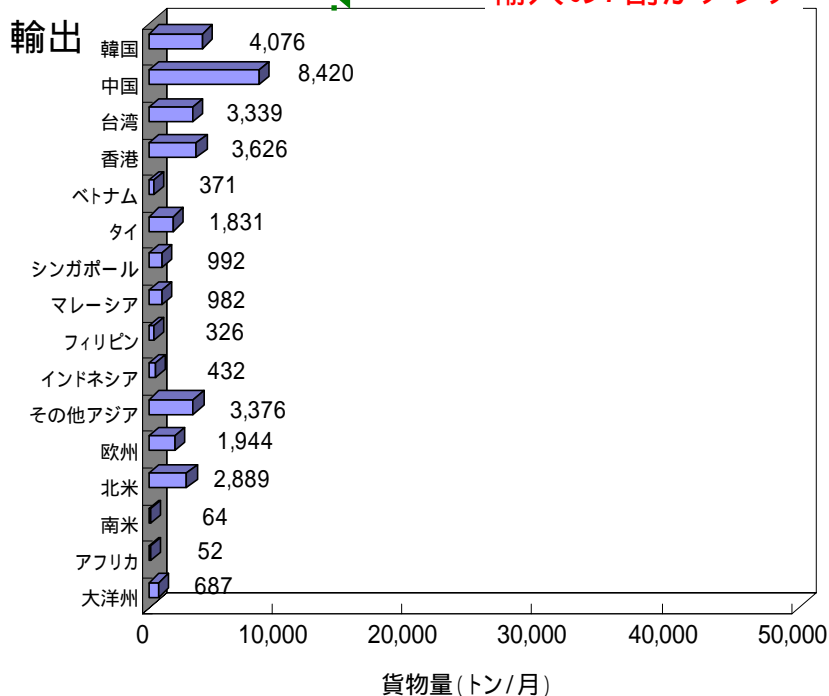
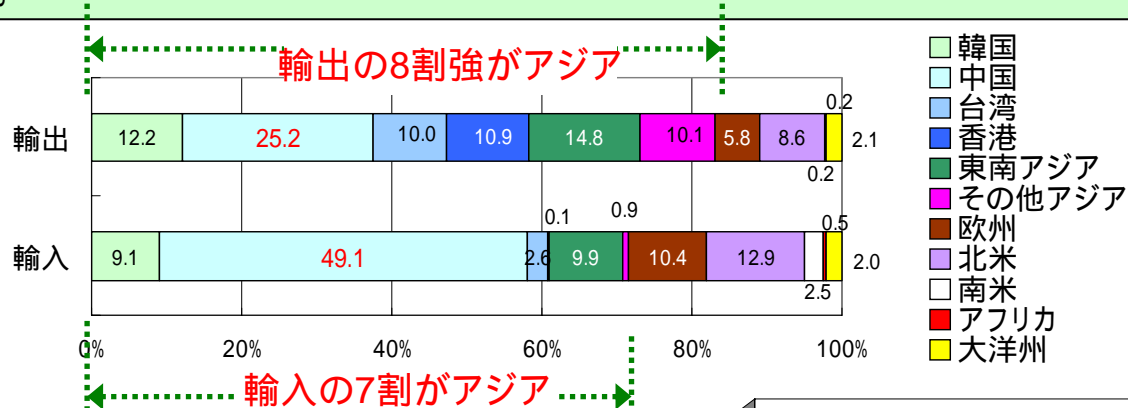


福井県(輸入)



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。

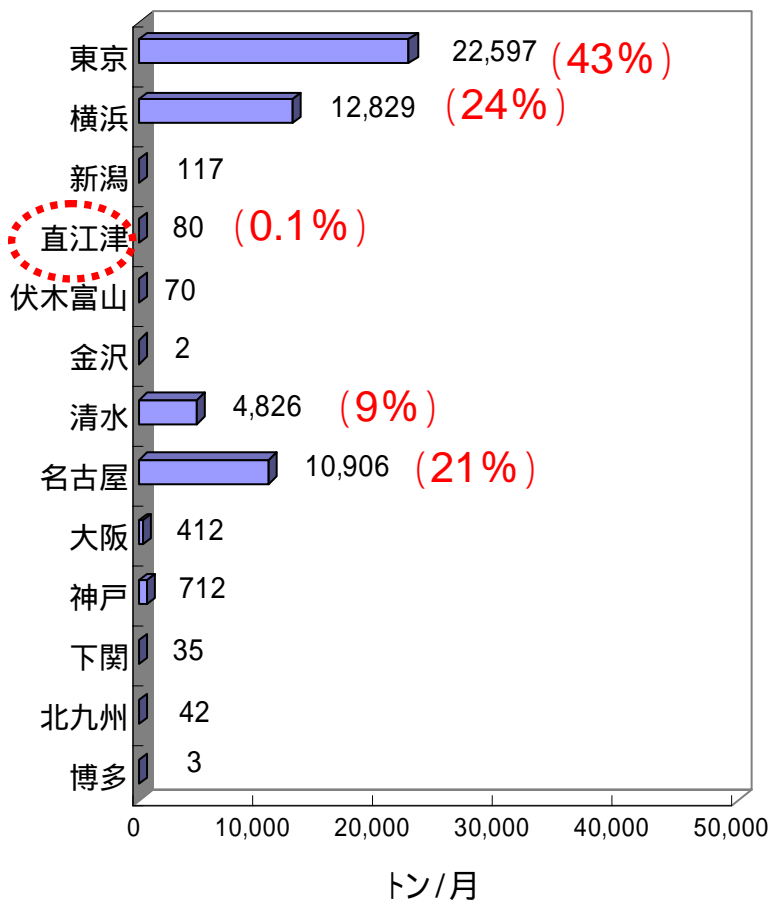


資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

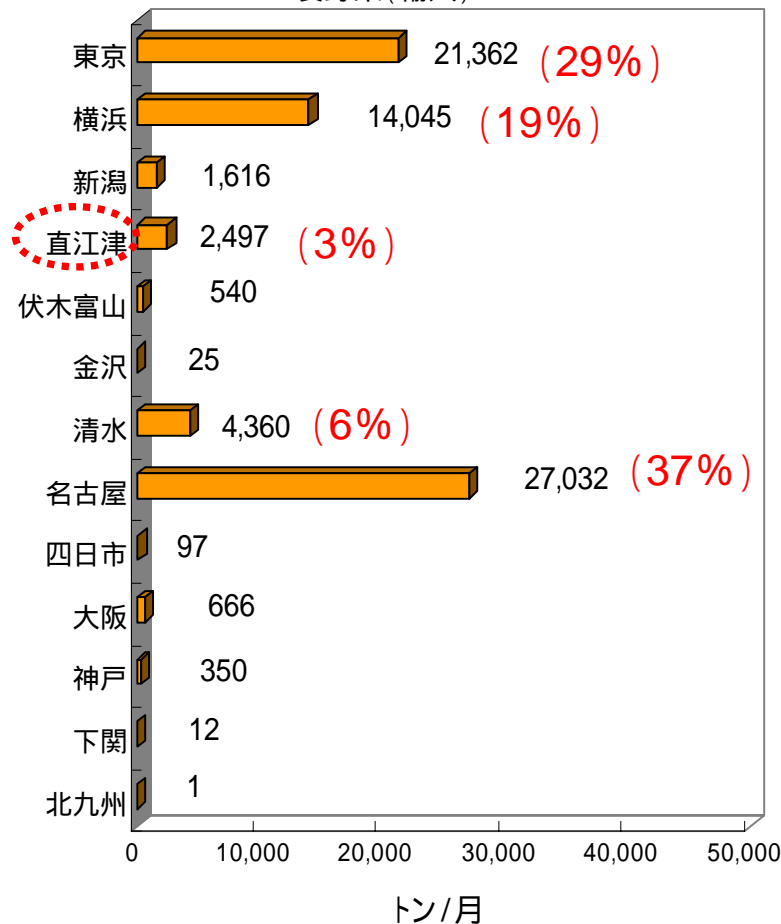
長野県輸出入コンテナ貨物の利用港湾

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。

長野県(輸出)



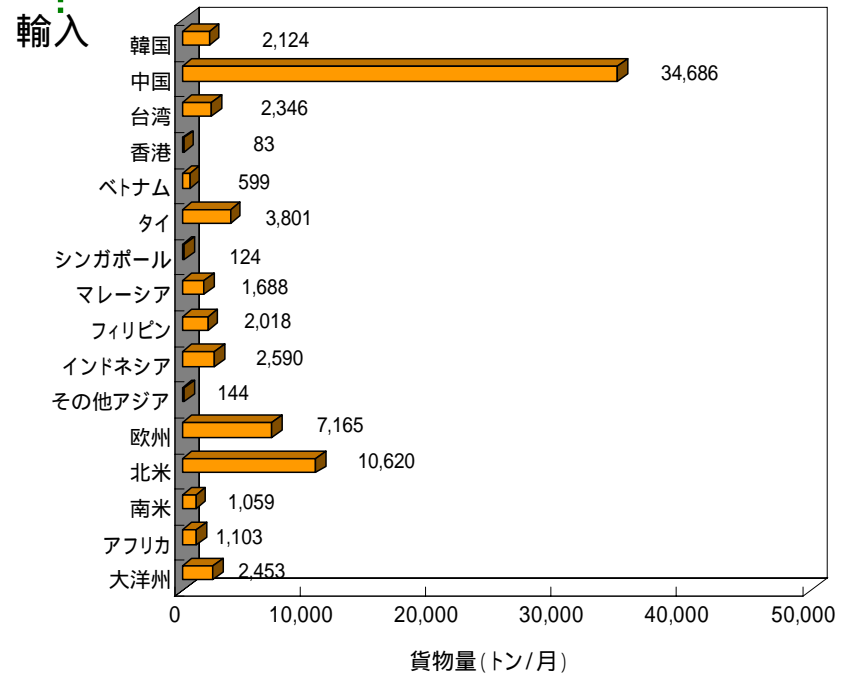
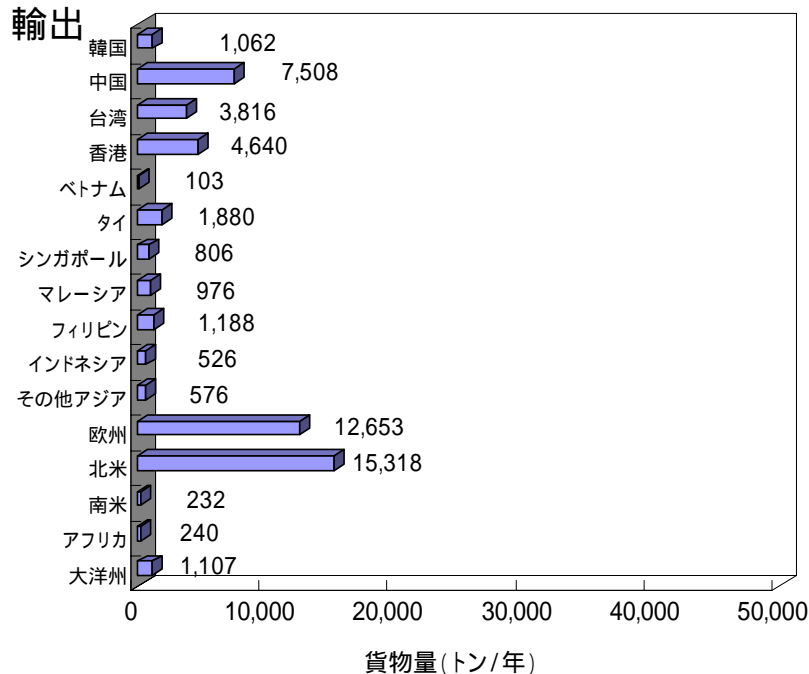
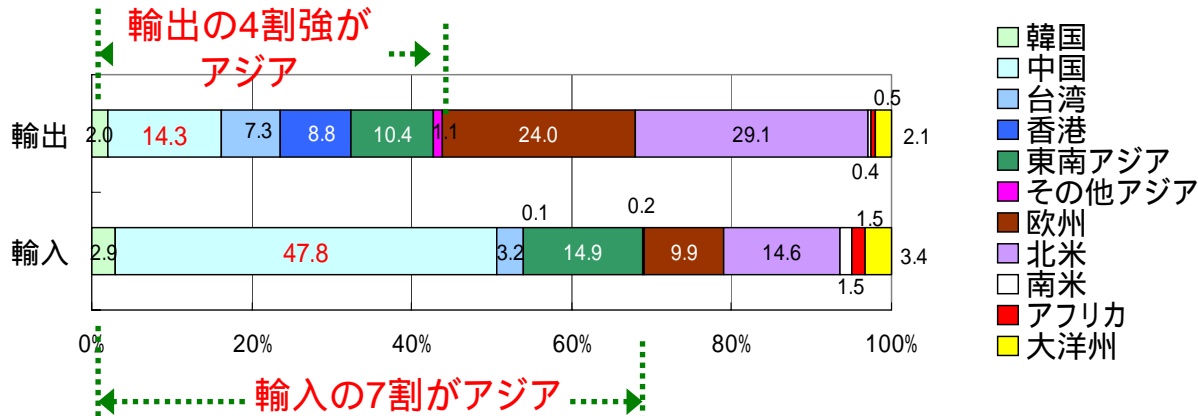
長野県(輸入)



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)

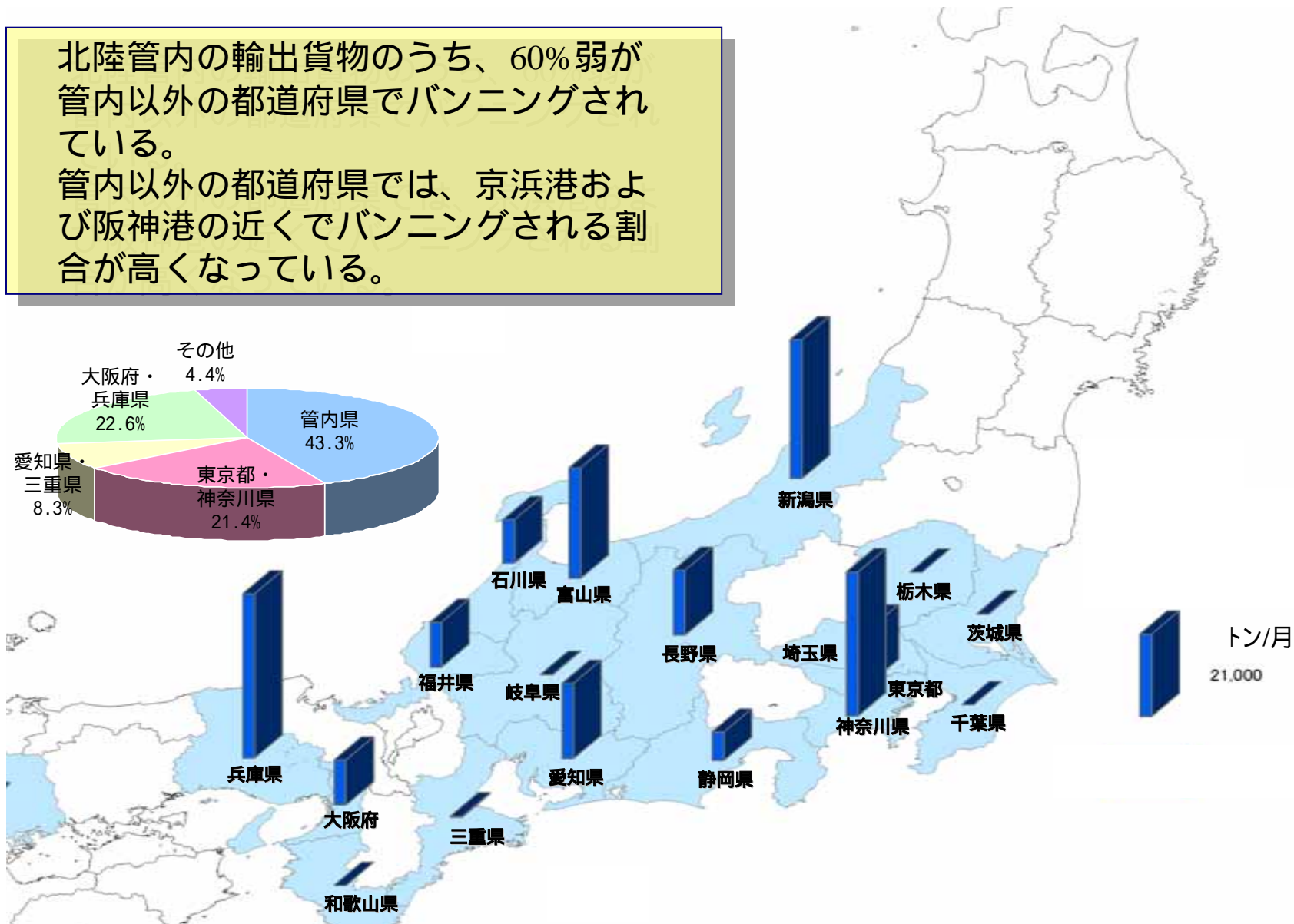
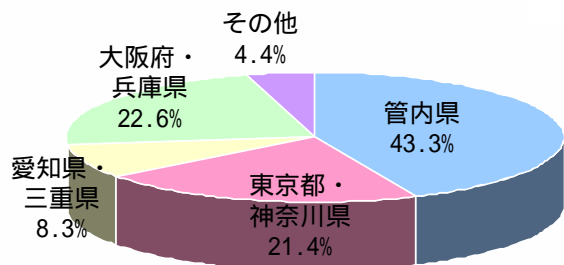
輸出ではアジアが約4割で、欧州、北米が5割を超えている。輸入では中国が5割、アジアで7割を占めている。



資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

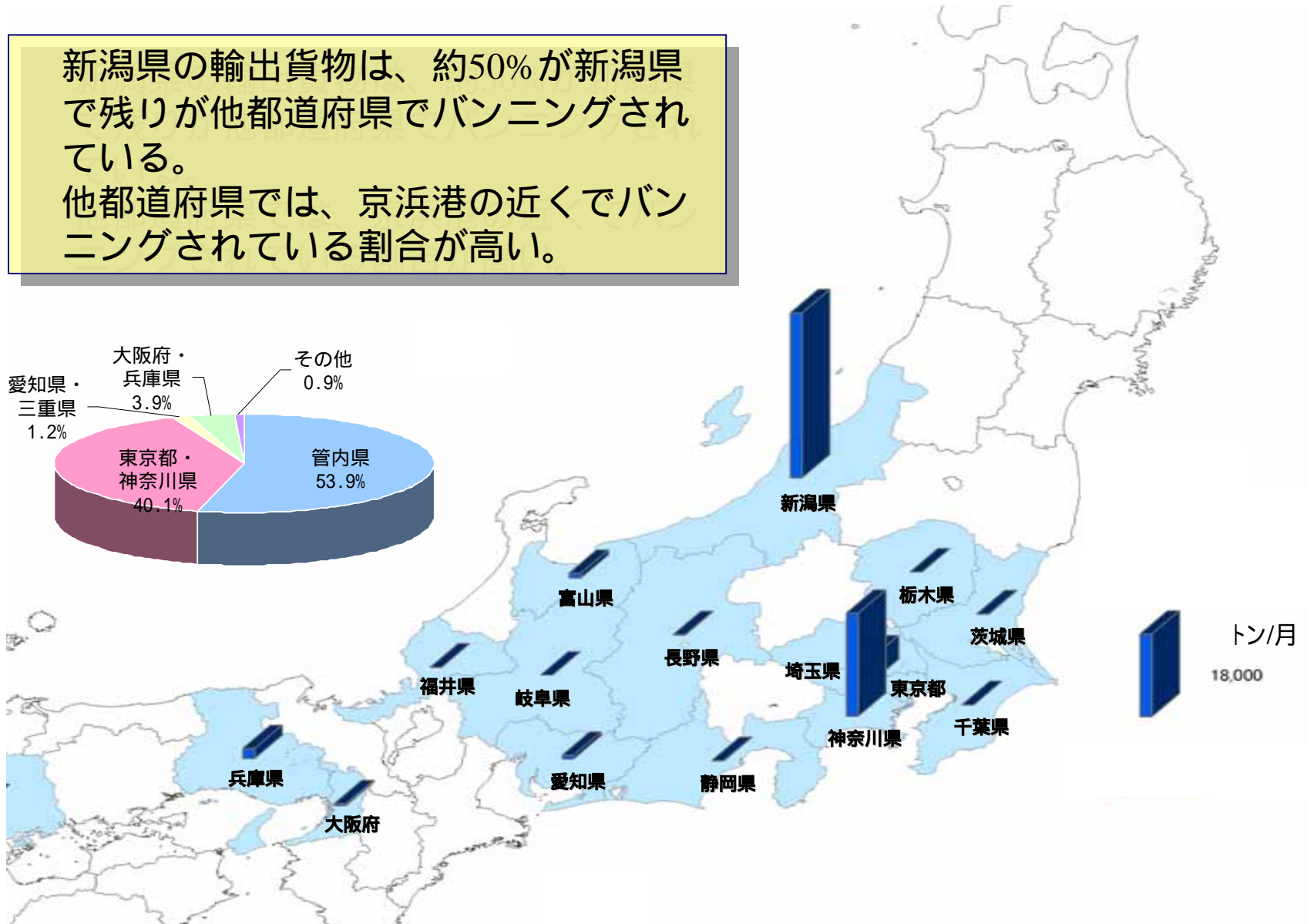
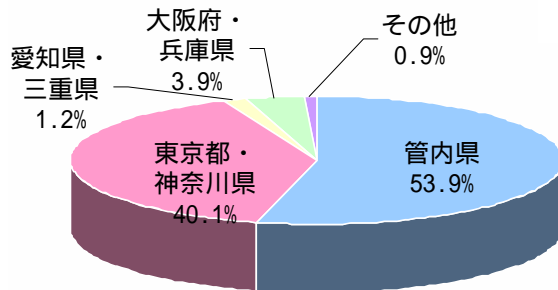
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・管内県計)

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。



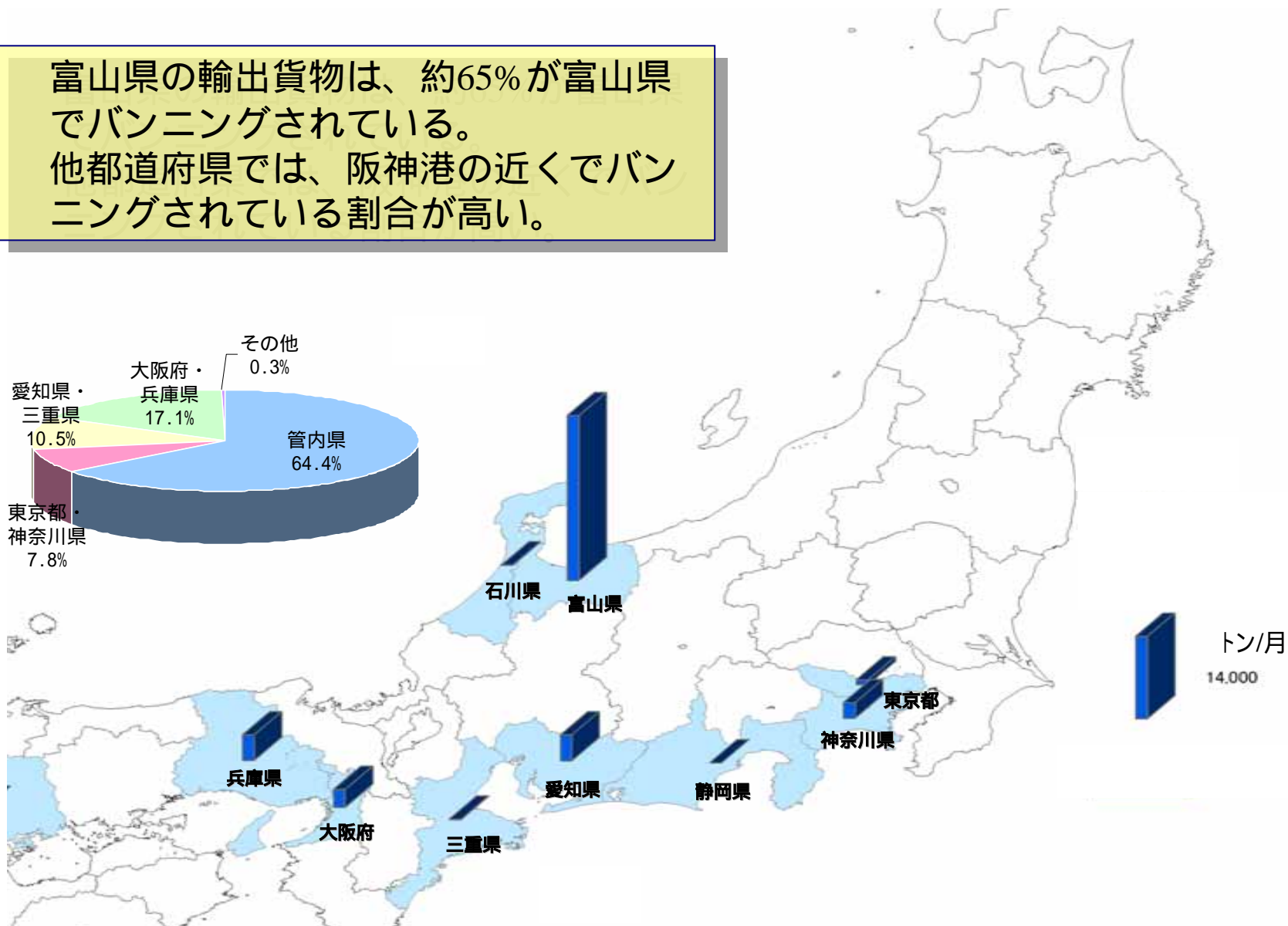
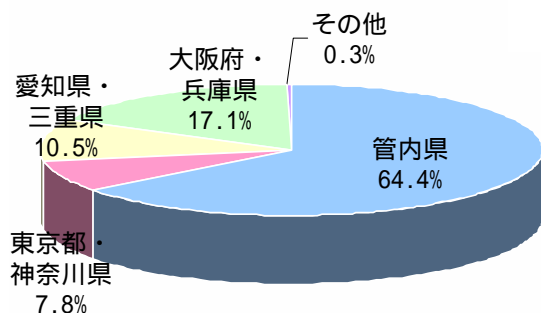
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・新潟県)

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。



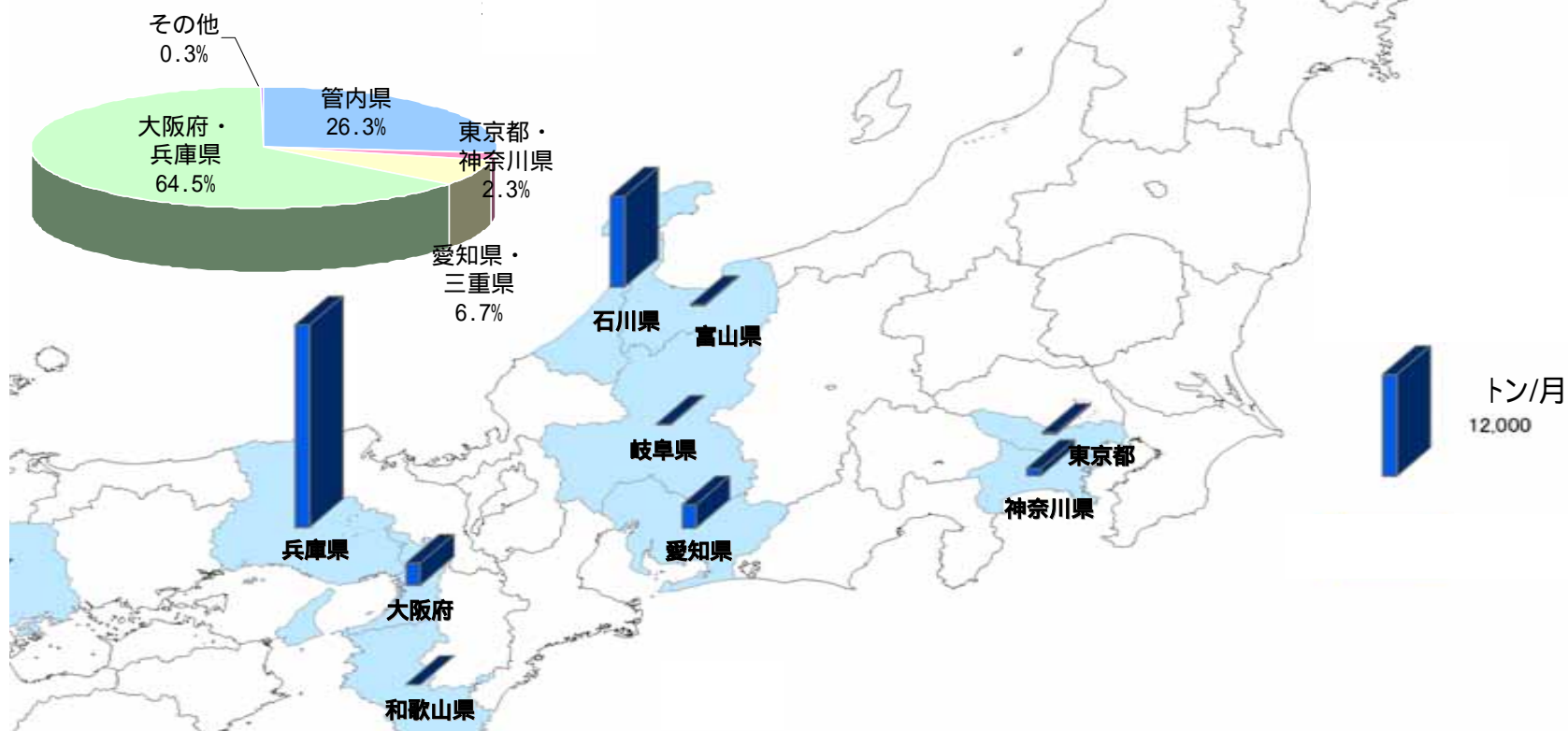
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・富山県)

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。



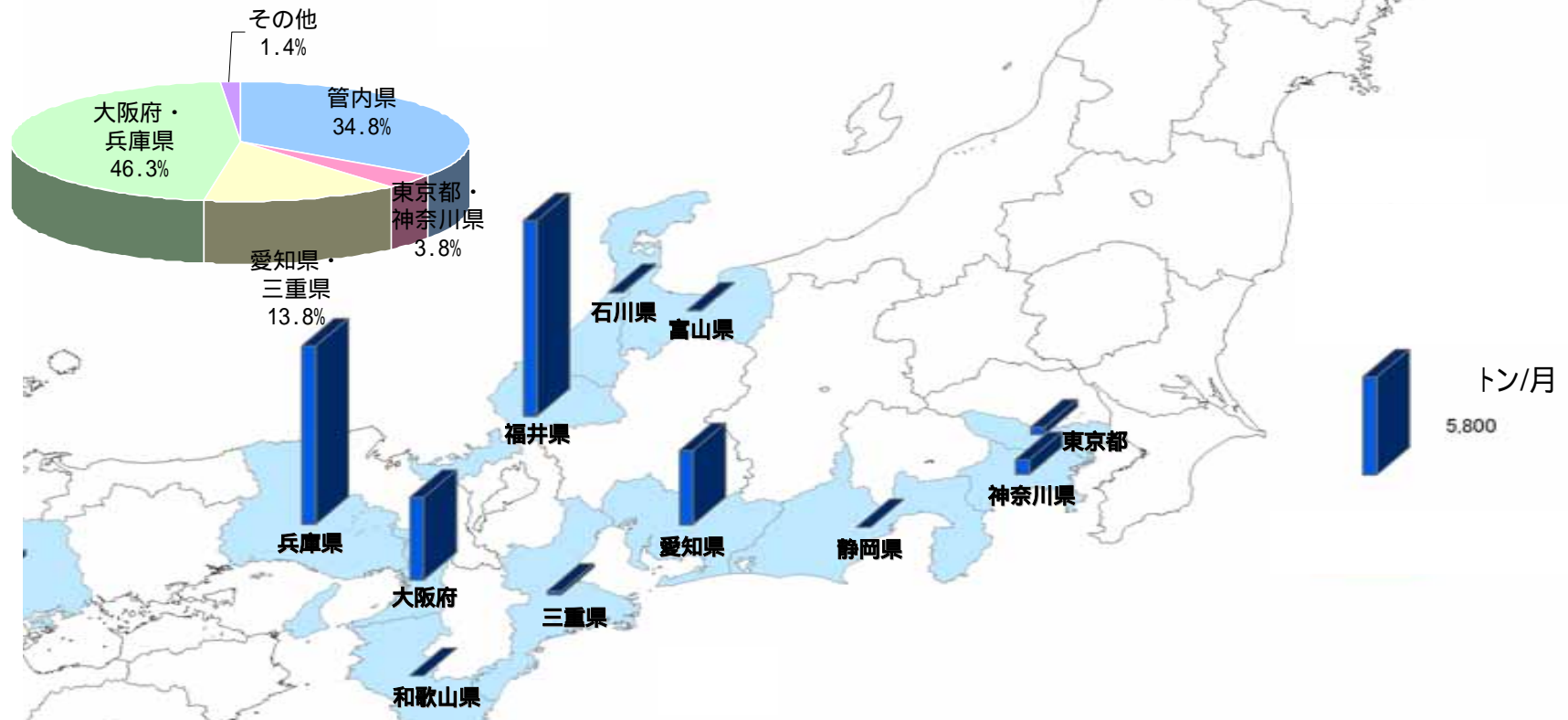
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・石川県)

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。



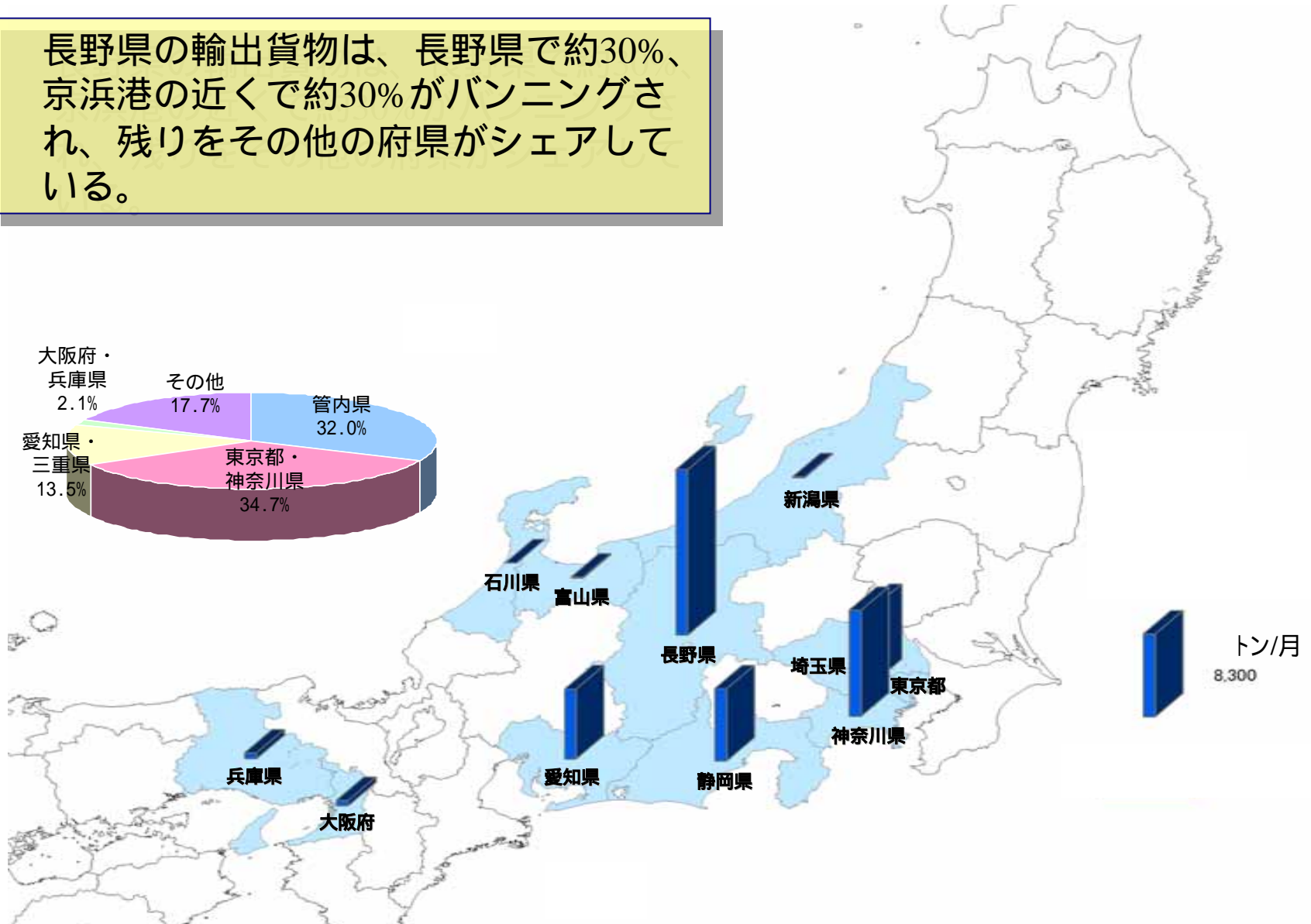
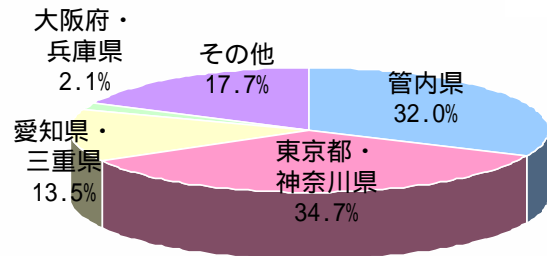
北陸地域貨物のコンテナ積み(卸し)場所 (H15輸出・福井県)

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)

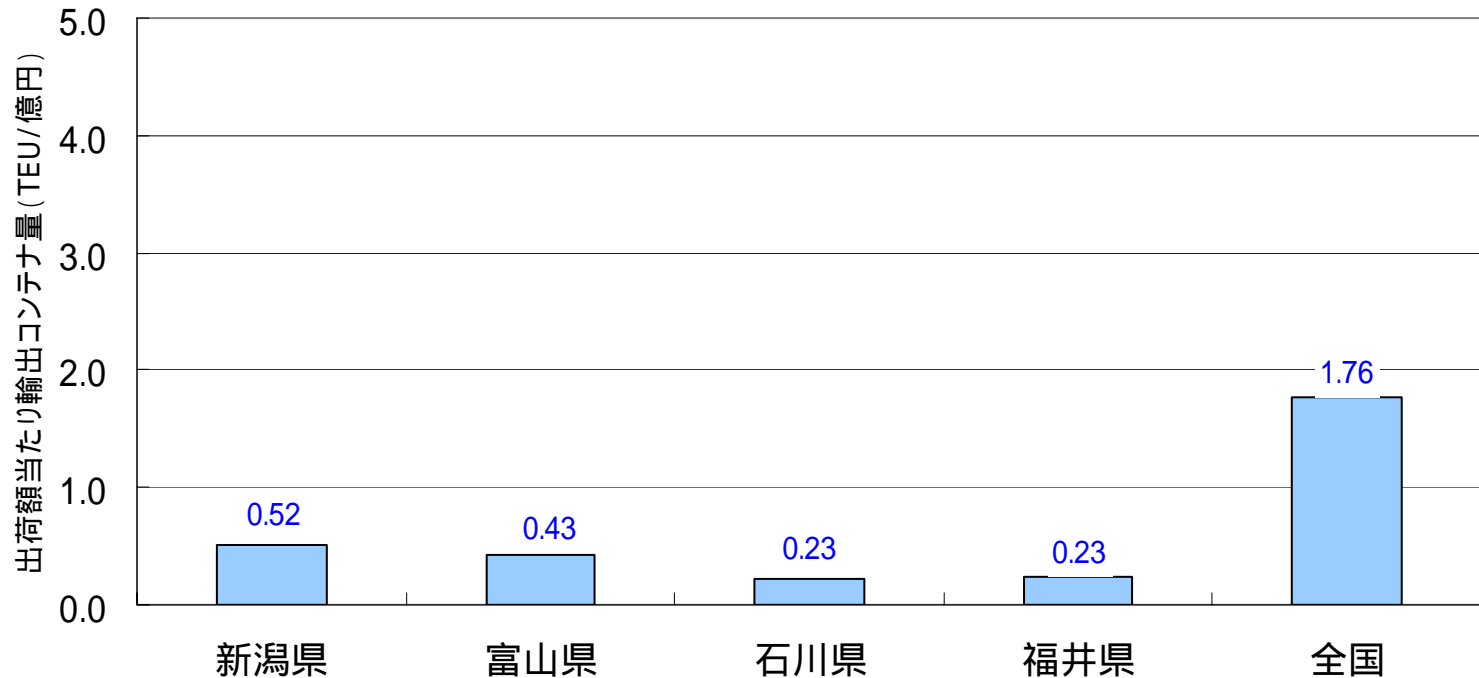
長野県の輸出貨物は、長野県で約30%、京浜港の近くで約30%がバンニングされ、残りをその他の府県がシェアしている。



北陸のコンテナ貨物の特徴

出荷額当りの輸出コンテナ量の比較

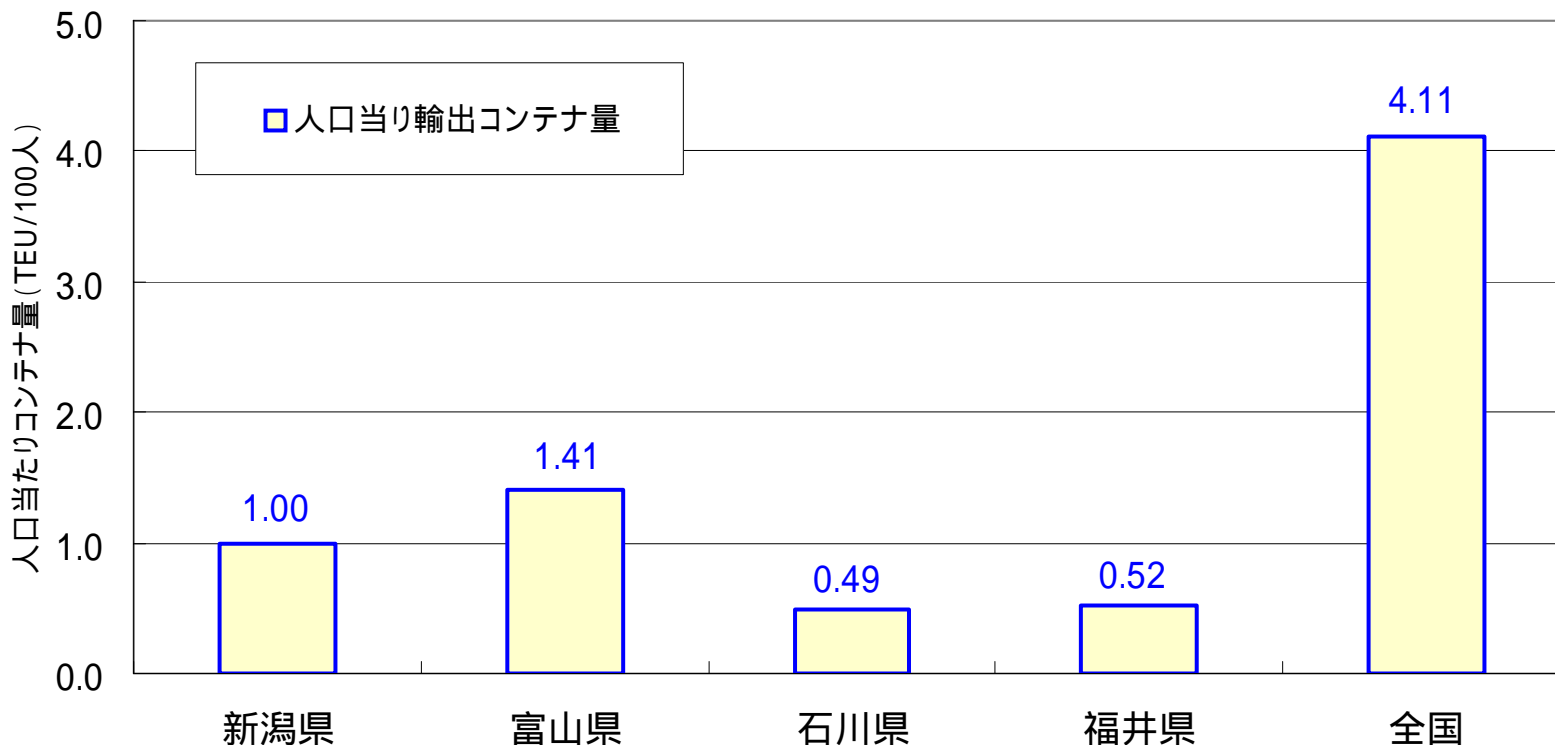
北陸各県港湾の「実入輸出コンテナ量」を各県の「製造品出荷額等」で除した値をみると、製造品出荷額等(H17) 1億円当りの輸出コンテナ量は0.23～0.52TEU/億円で、全国平均の1.76TEU/億円を下回っている。



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

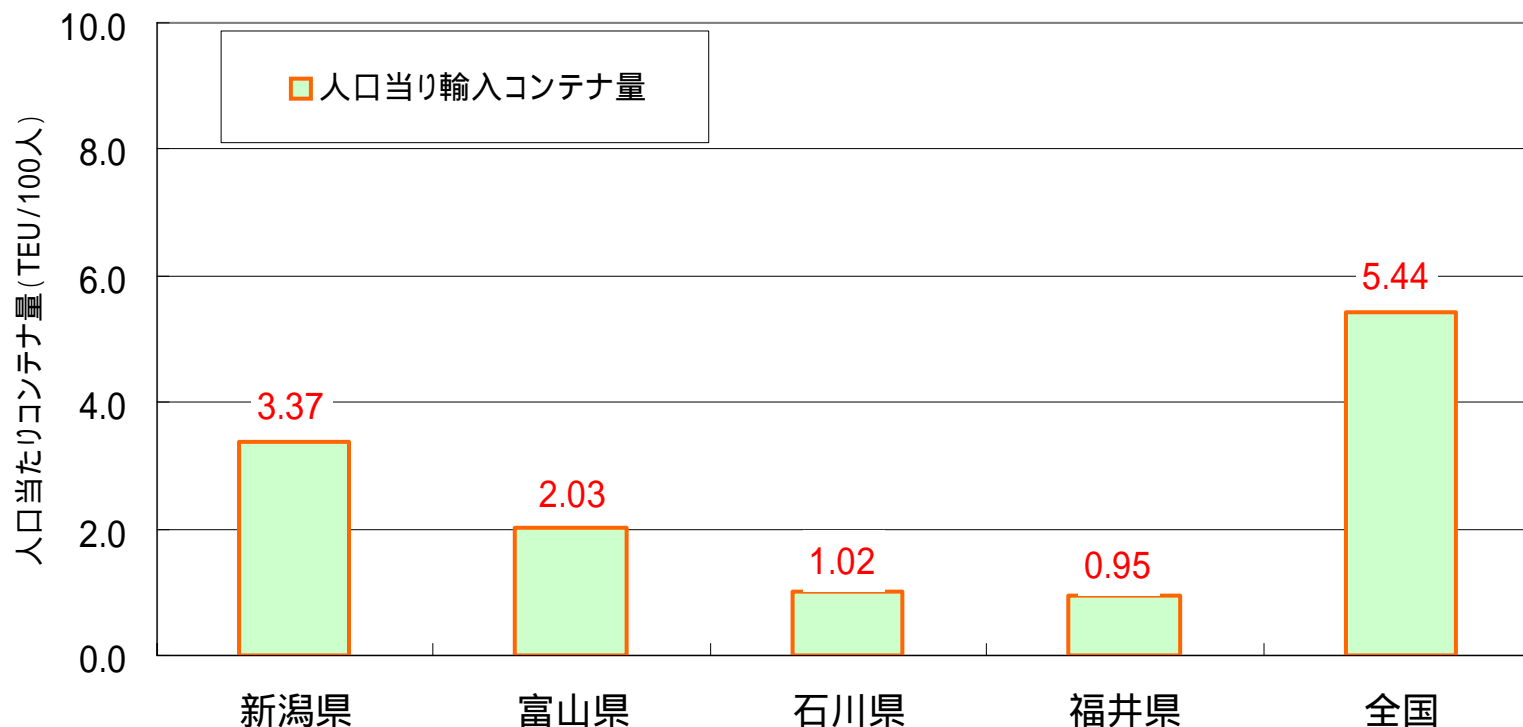
北陸各県港湾の「実入輸出コンテナ量」を各県の「人口」で除した値をみると、人口100人当りの輸出コンテナ量は、0.49～1.41TEU/100人で全国平均の4.11TEU/100人を下回っている。



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

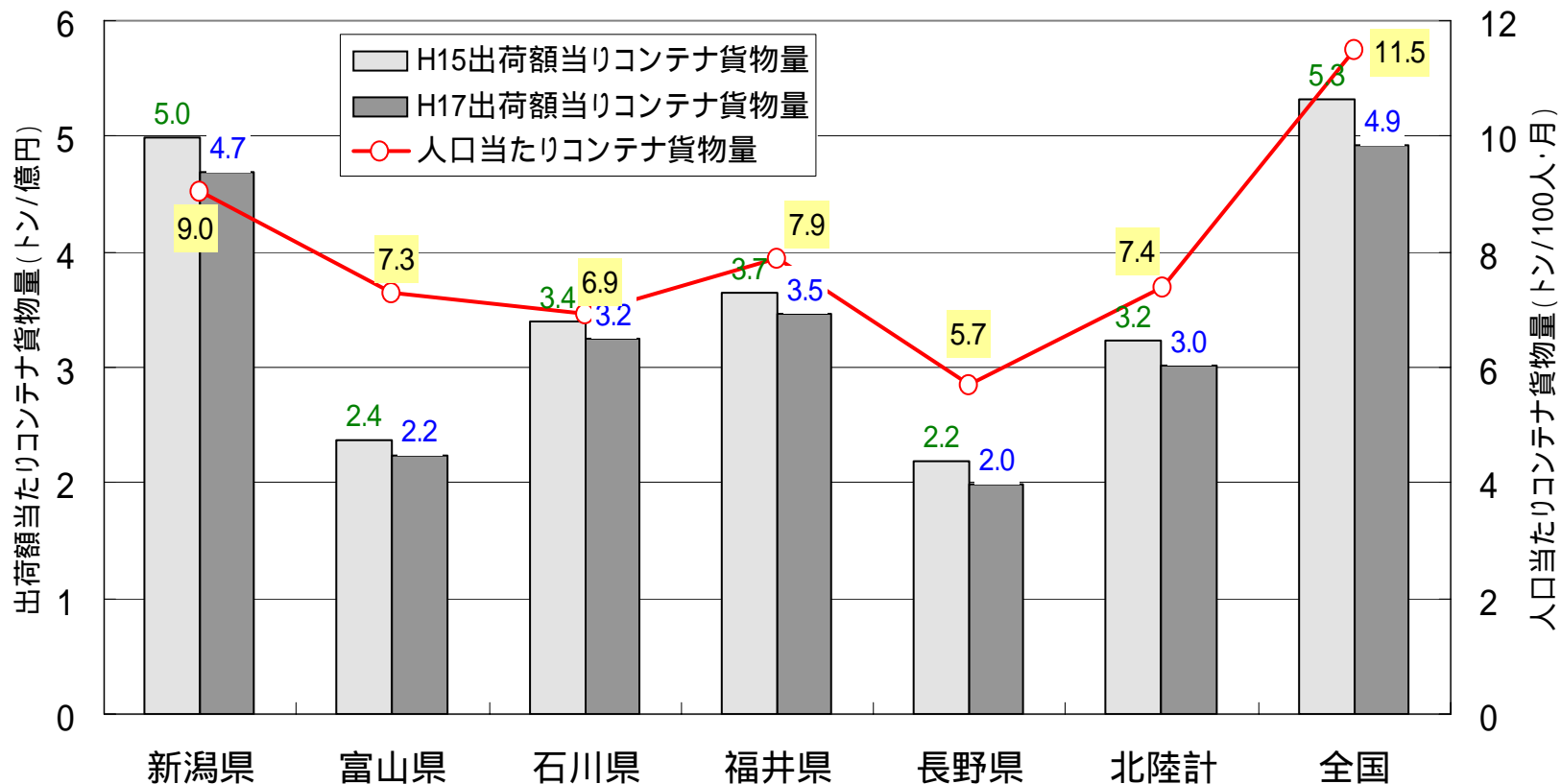
北陸各県港湾の「実入輸入コンテナ量」を各県の「人口」で除した値をみると、人口100人当りの輸入コンテナ量は、0.95～3.37TEU/100人で全国平均の5.44TEU/100人を下回っている。



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。



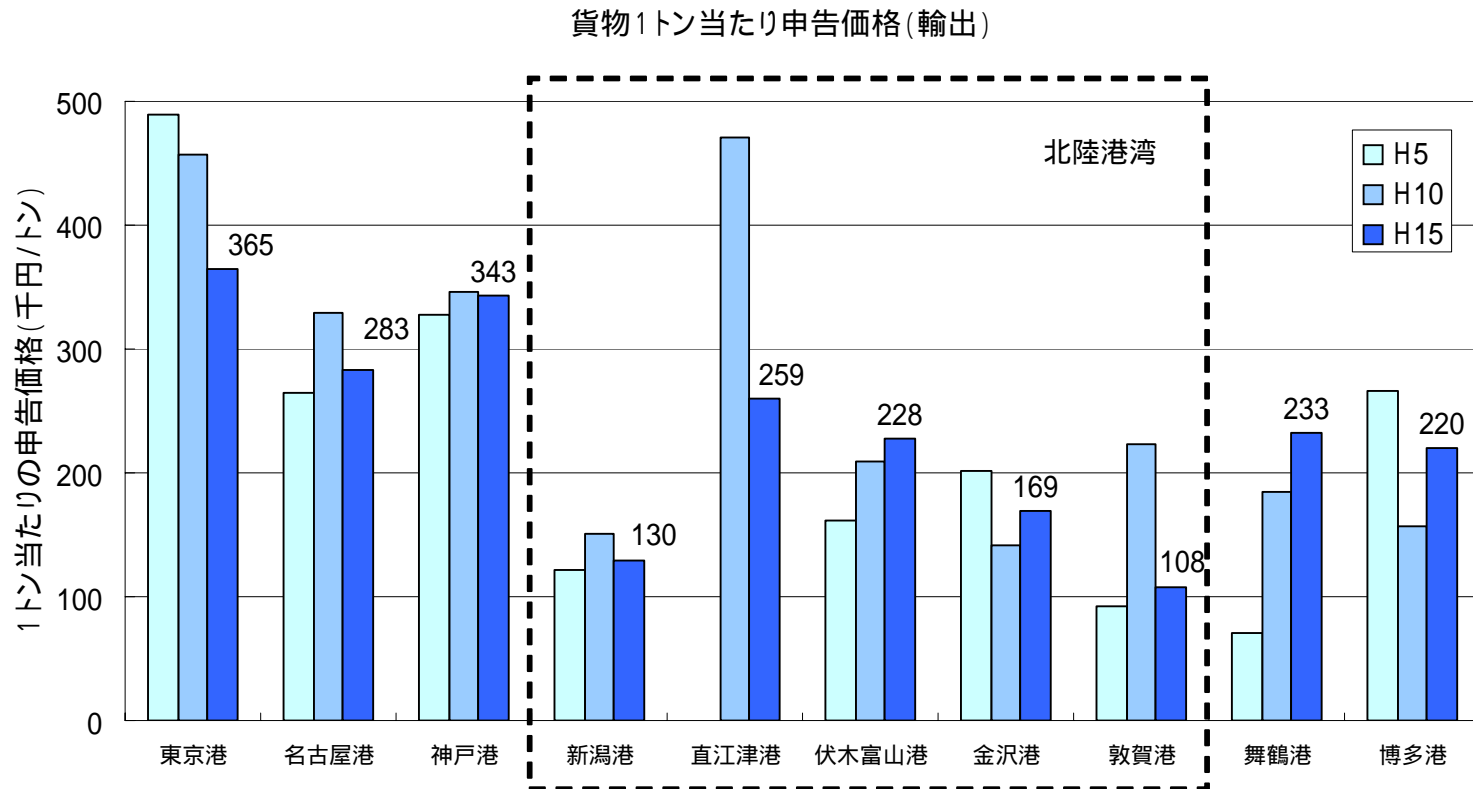
資料: コンテナ貨物量 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H15)

人口: 国勢調査 (H17)

製造品出荷額等 工業統計調査 (H15,17)

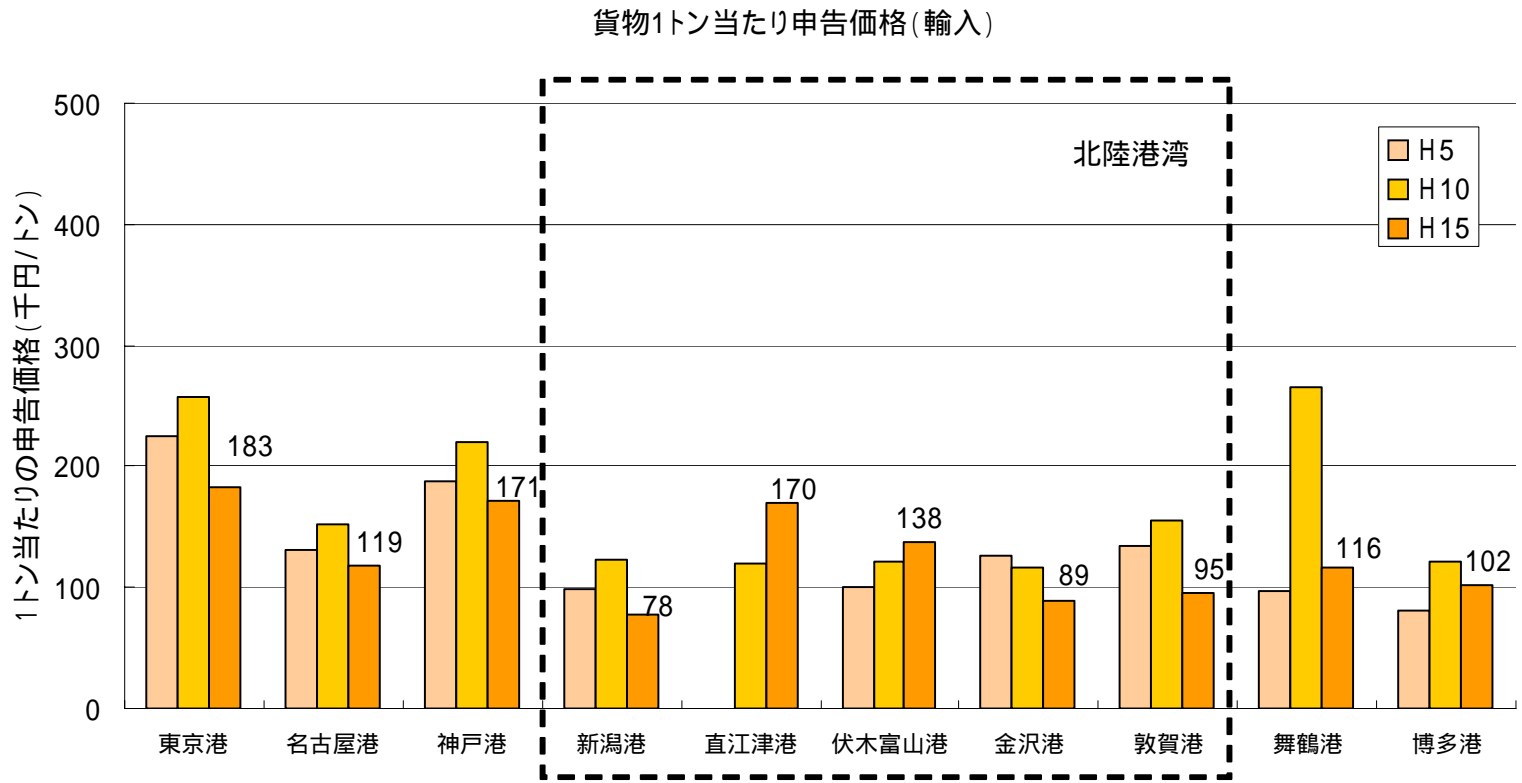
北陸及び関連港湾のコンテナ貨物のトン当たり金額(輸出)

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。



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)

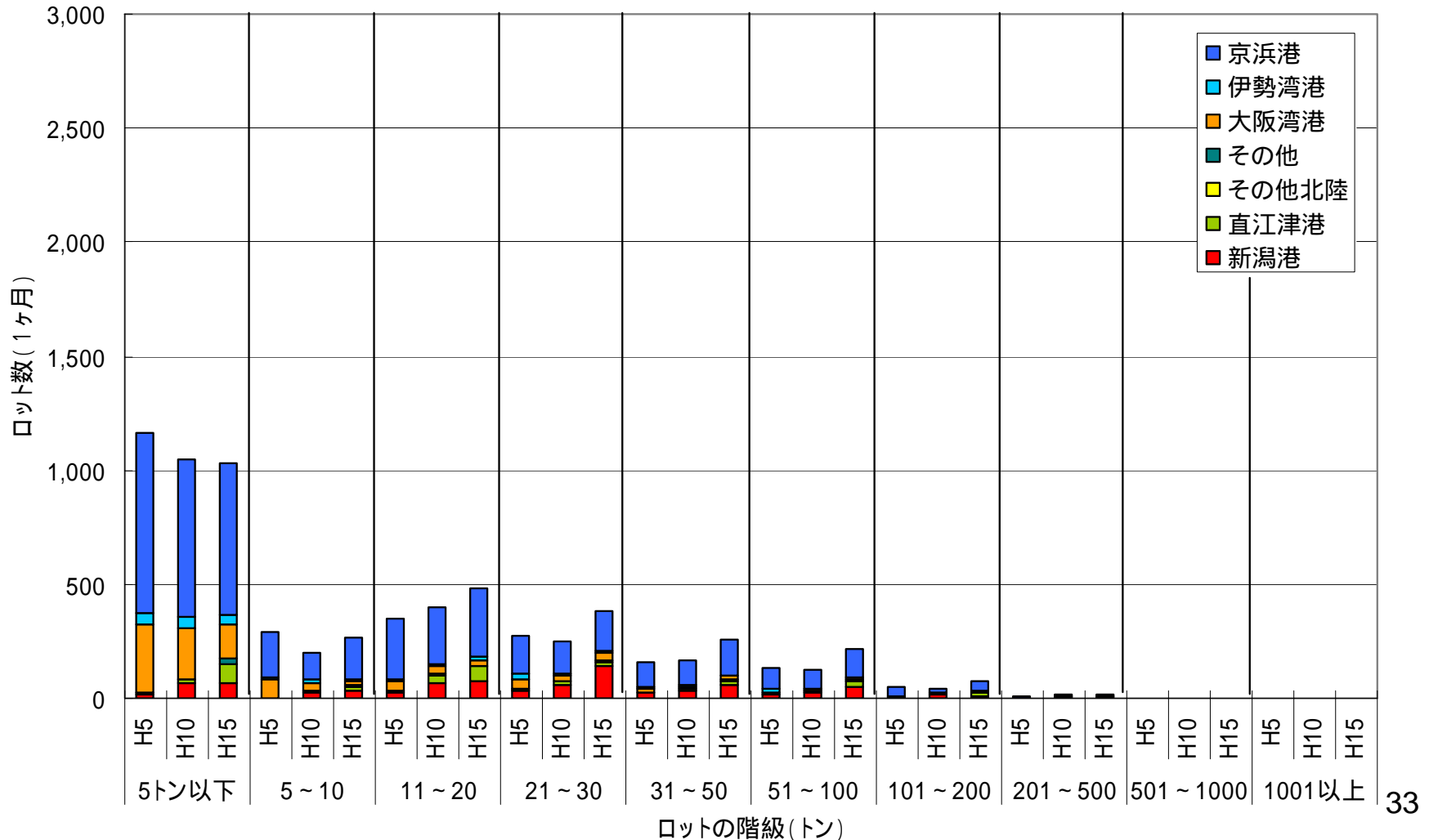
輸入コンテナ貨物1トン当たりの申告金額は、東京港、名古屋港、神戸港が119～183千円/トン(平成15年値)であるのに対し、北陸港湾は78～170千円/トンで全体的に低い金額ではあるものの、伏木富山港及び直江津港の金額は名古屋港を上回っている。



小口貨物の実態

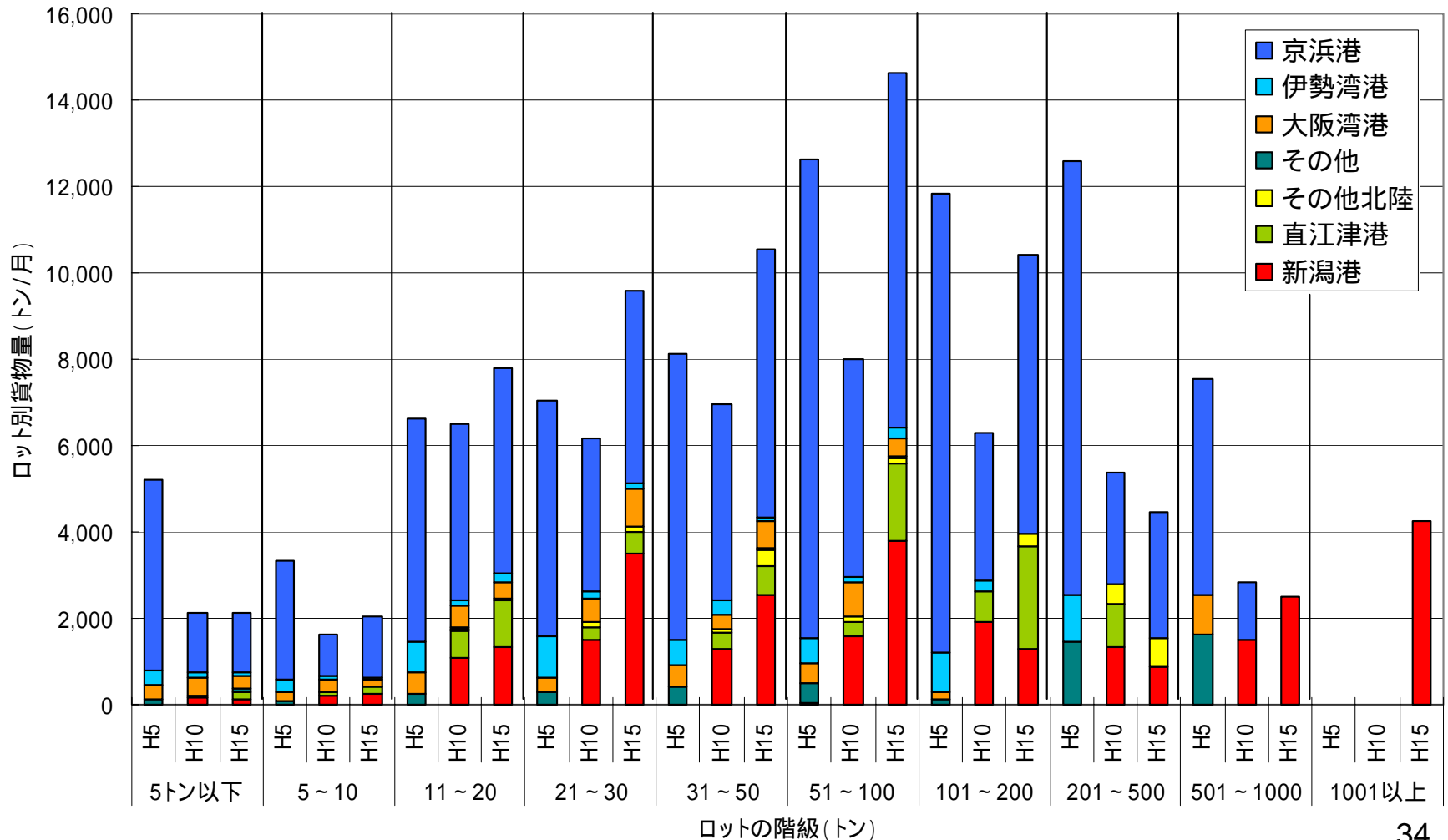
ロット件数の経時変化(新潟県)

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)



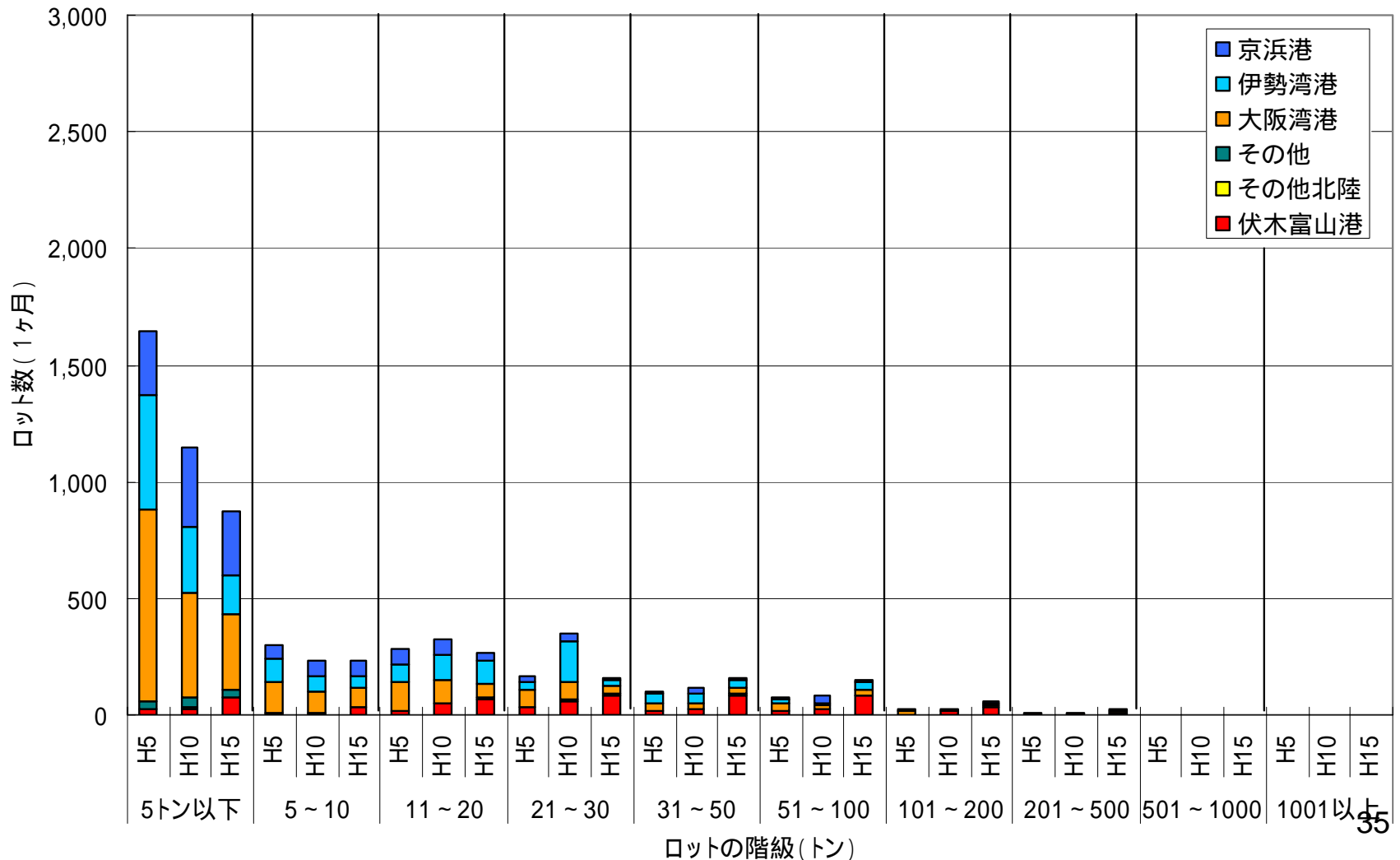
ロット別貨物量の経時変化(新潟県)

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)



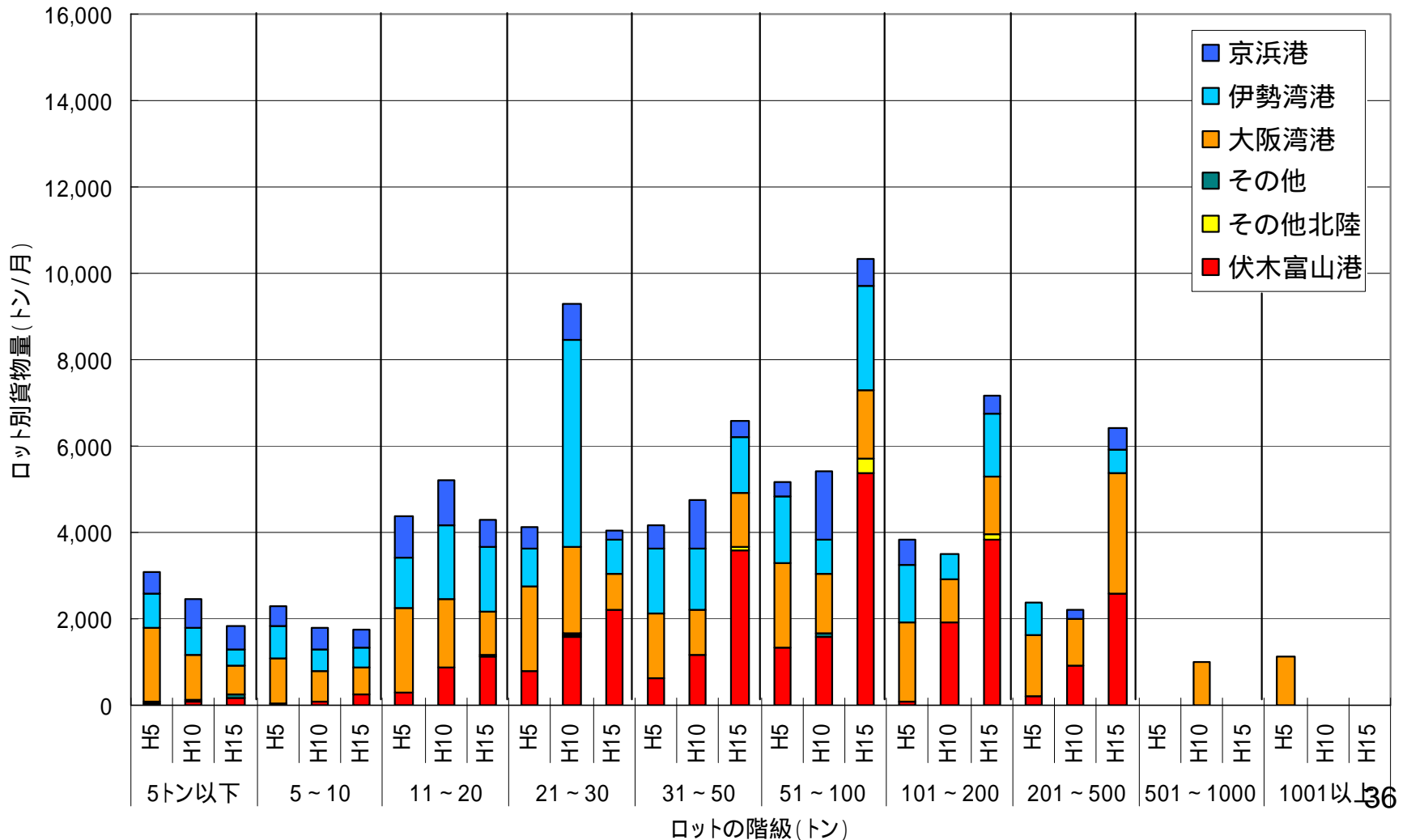
ロット件数の経時変化(富山県)

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)



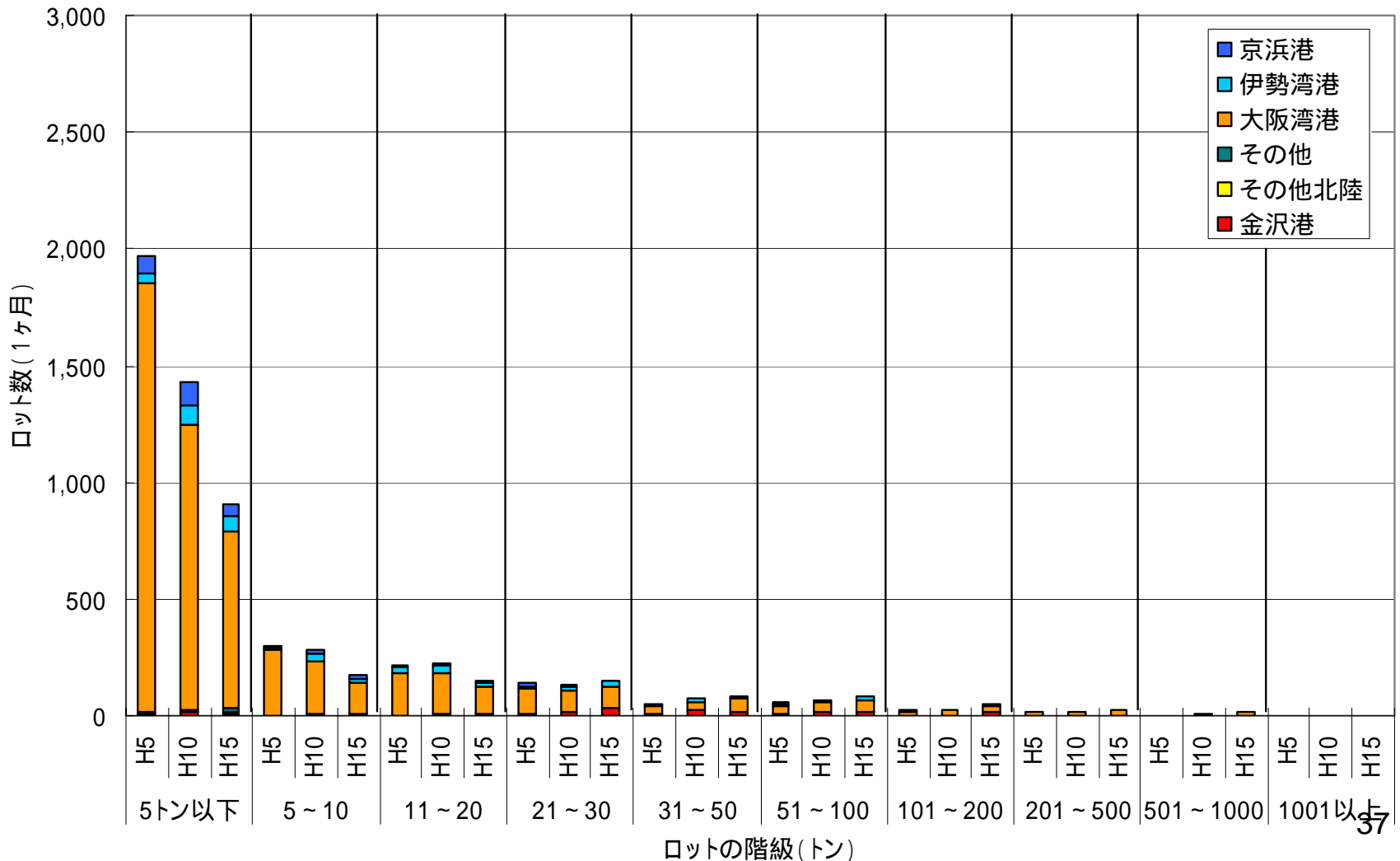
ロット別貨物量の経時変化(富山県)

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)



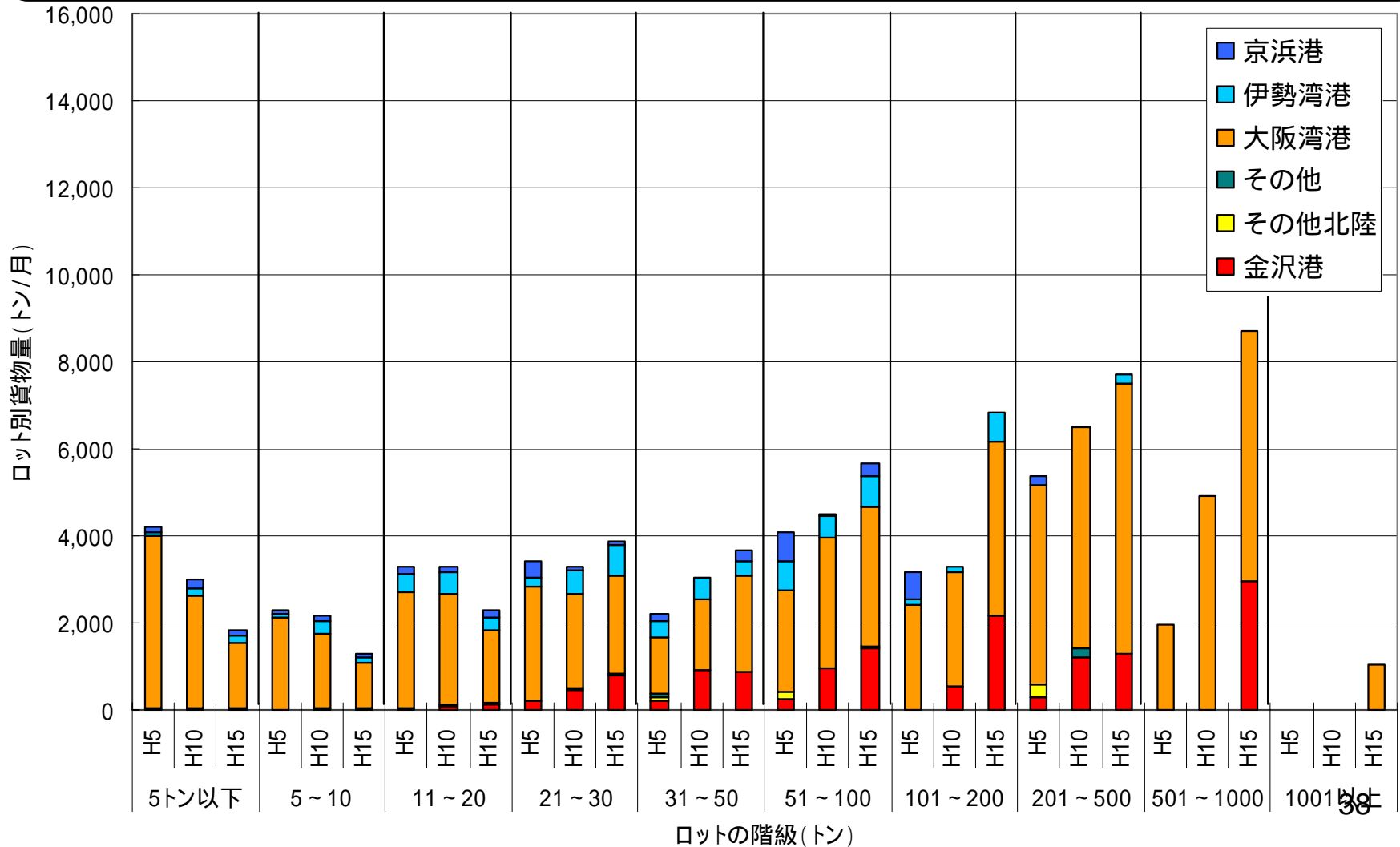
ロット件数の経時変化(石川県)

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)



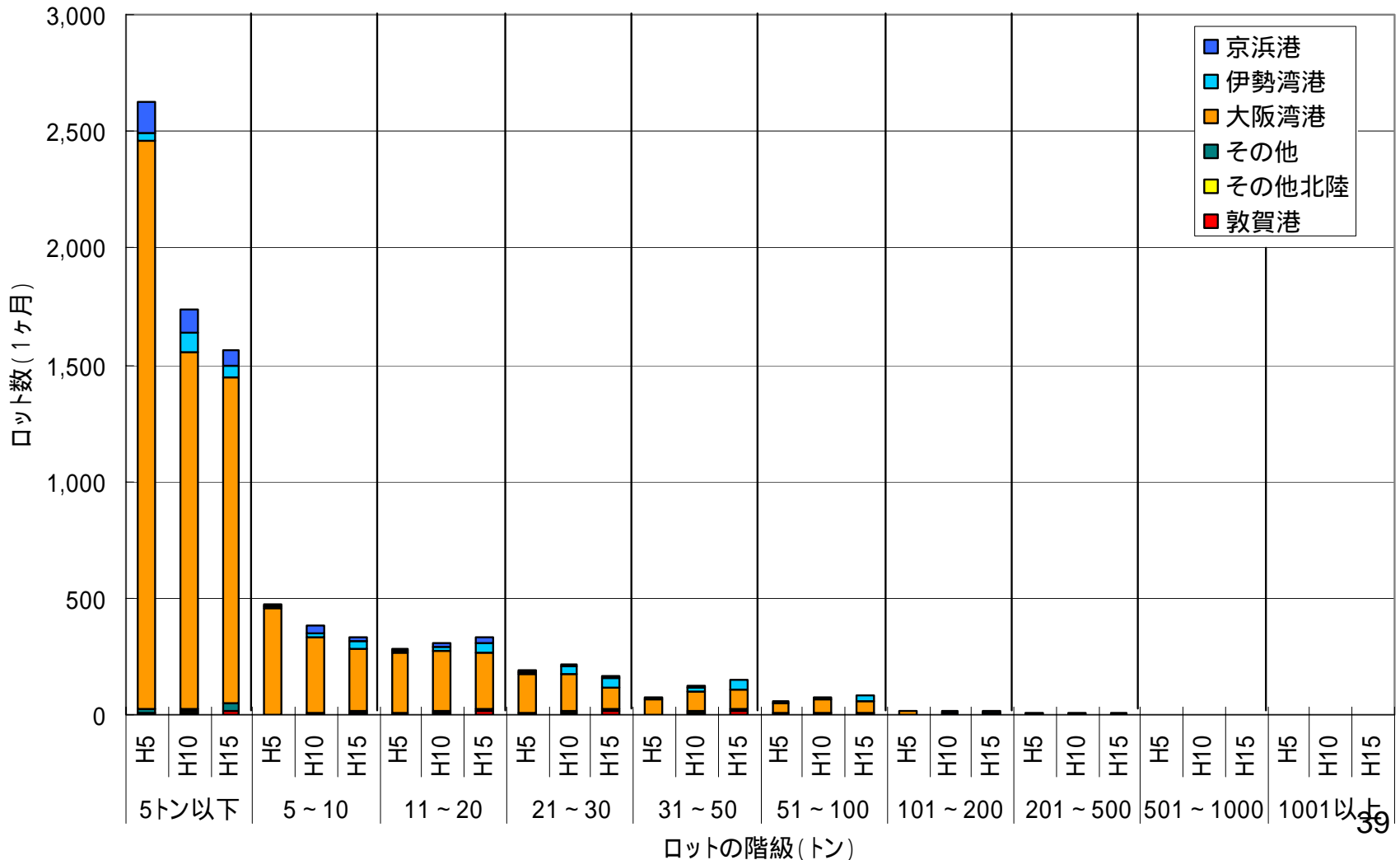
ロット別貨物量の経時変化(石川県)

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)



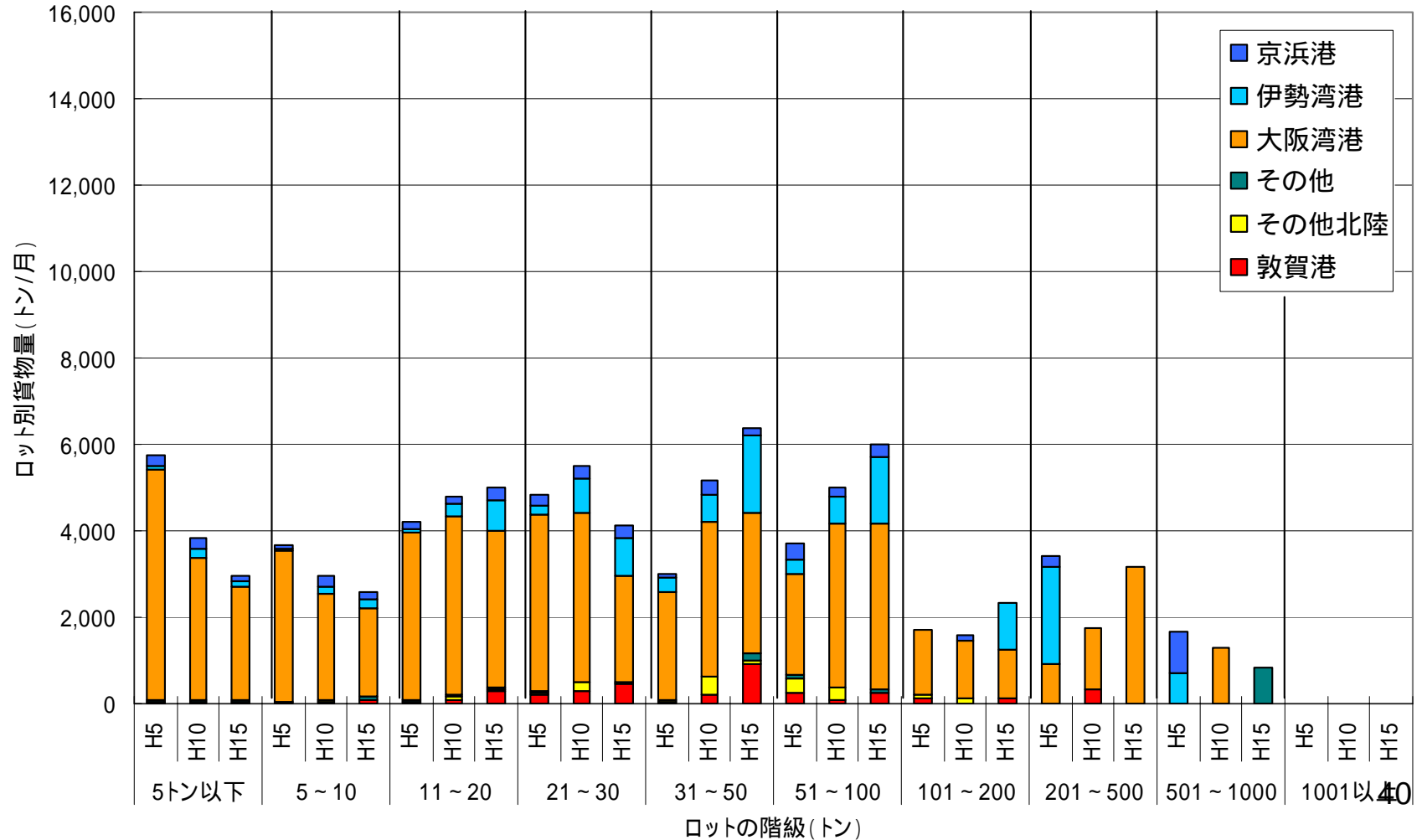
ロット件数の経時変化(福井県)

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)



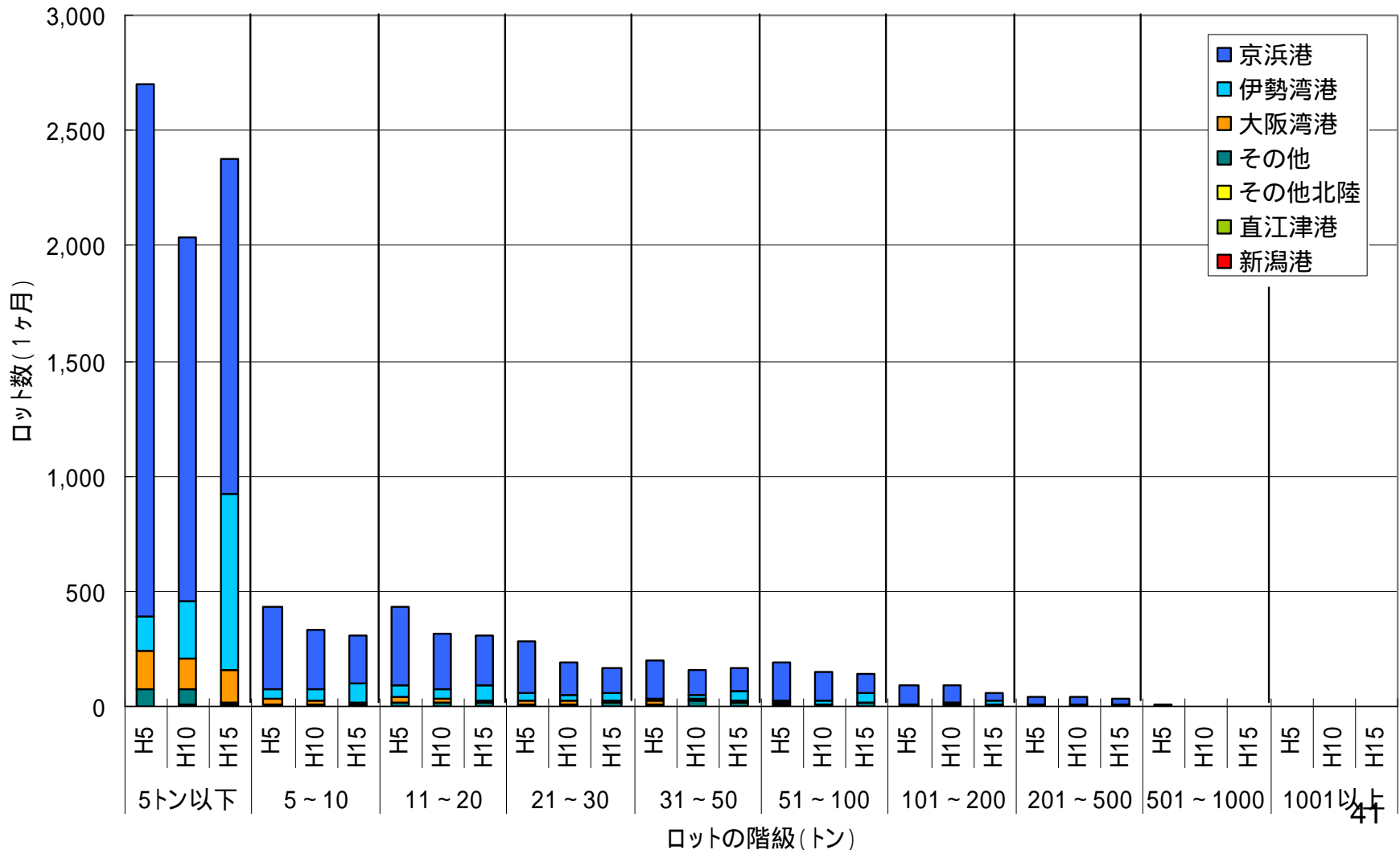
ロット別貨物量の経時変化(福井県)

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)



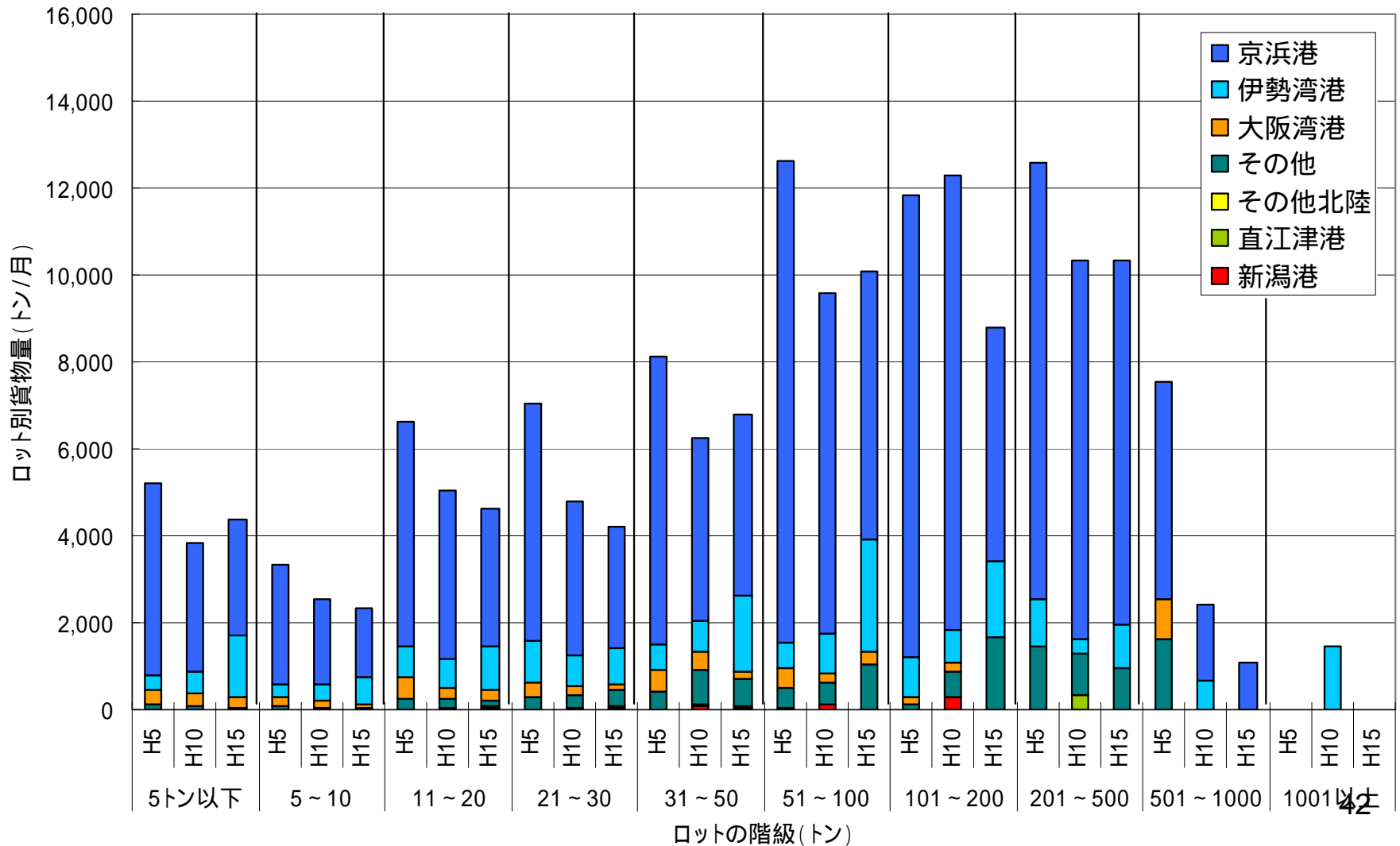
ロット件数の経時変化(長野県)

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)



コンテナ貨物の増大効果

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、韓国、中国、台湾、香港、東南アジア方面、かつ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

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

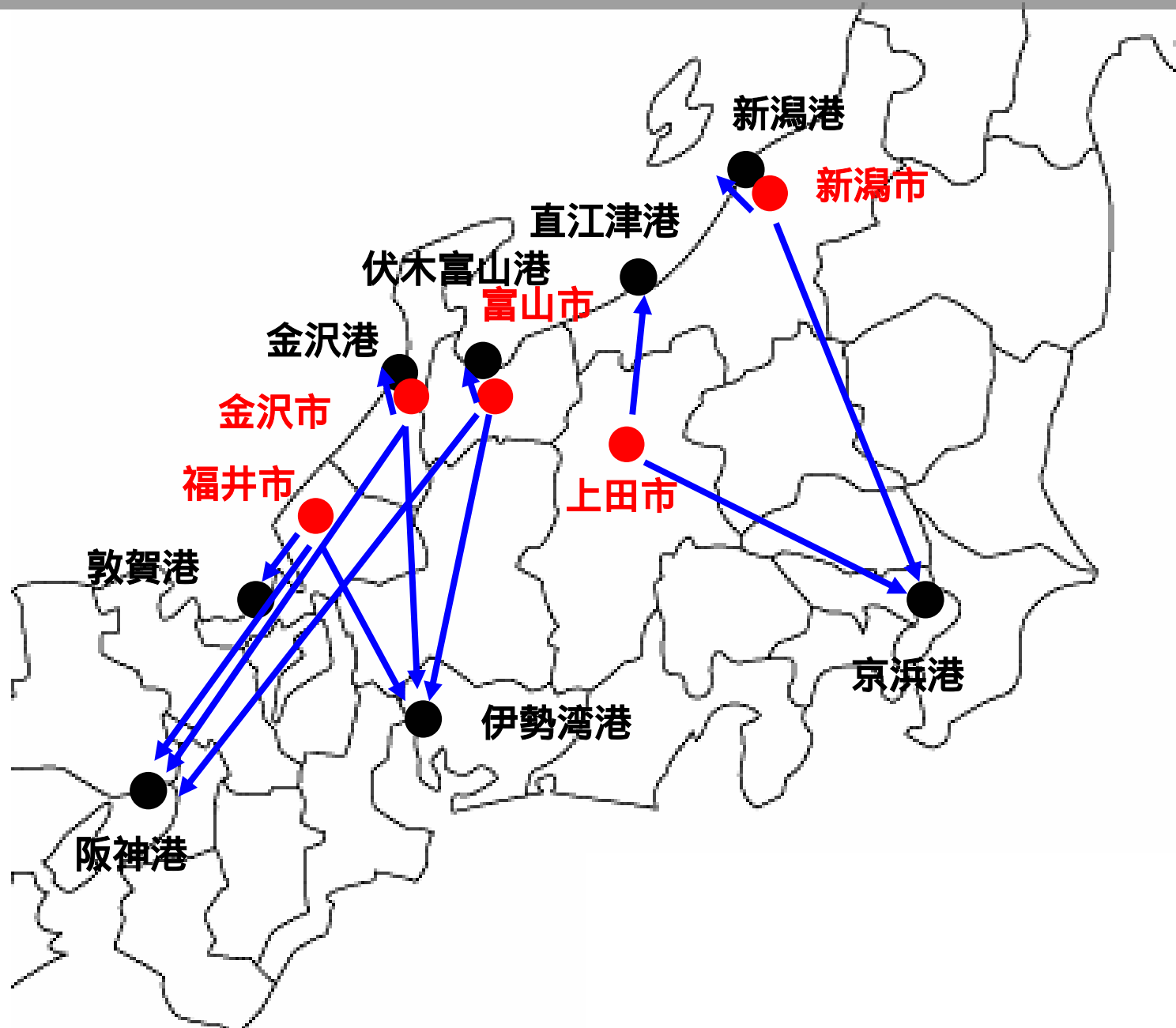
3. 効果の計測

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

取扱商品：機械工業品

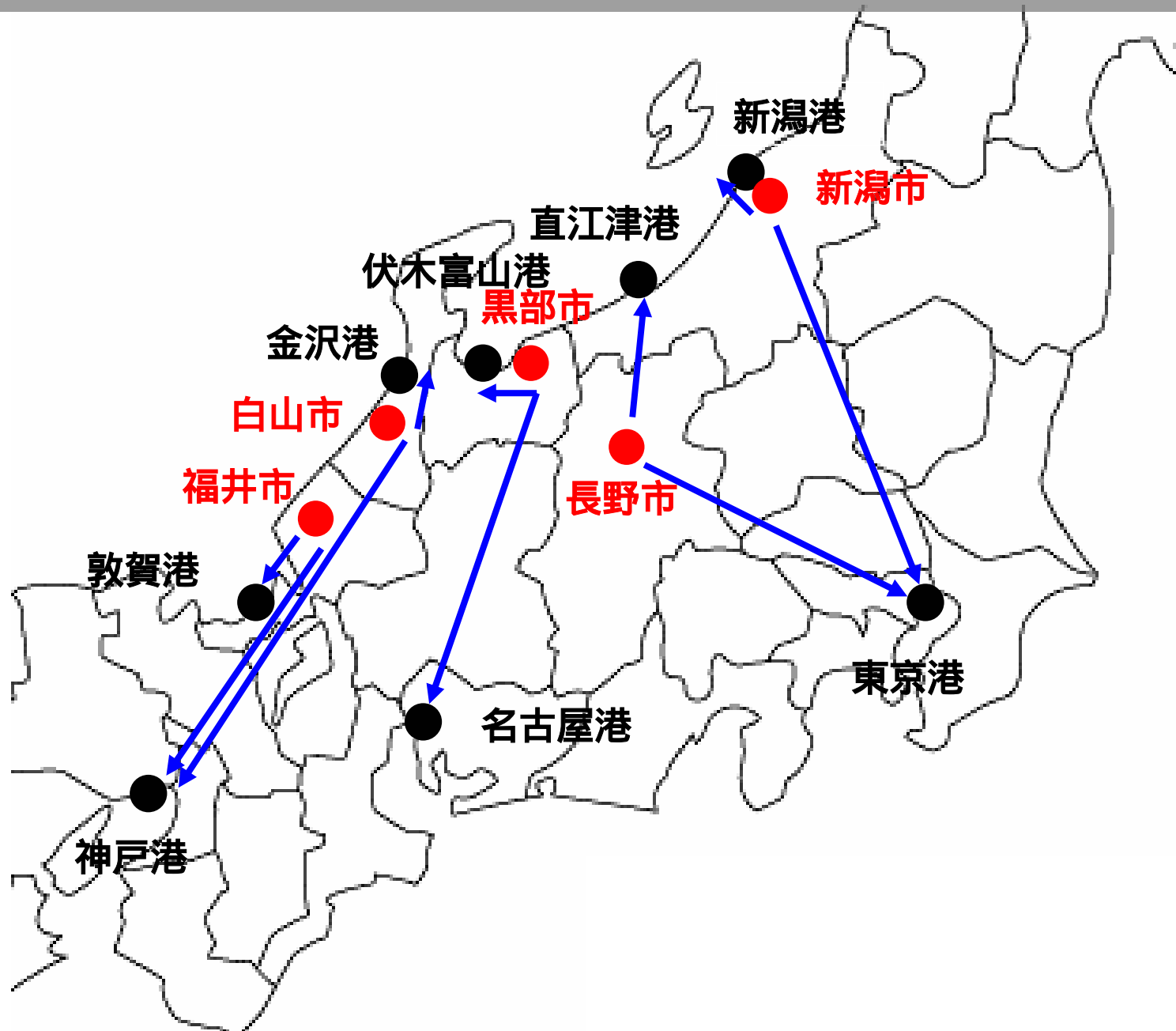
取扱量：10TEU(150トン) / 回 / 週

陸送：10トトラック、一般道、夜間走行

仕向港：香港港

ハンニグ地：港頭

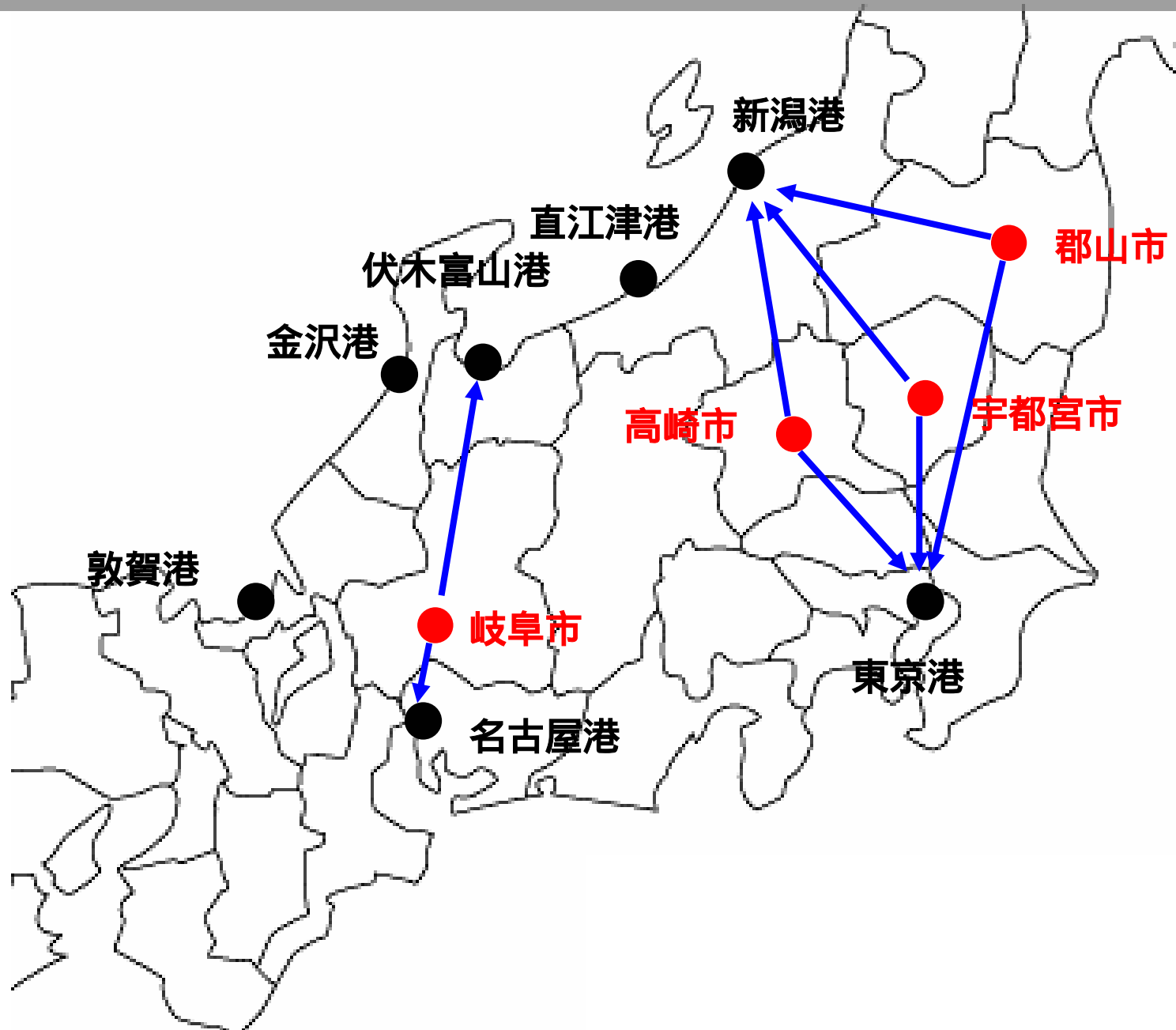
コンテナ貨物輸出価格比較



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 ホーチキ	¥3,825,900
	横浜港 ホーチキ	¥3,225,900

施設利用状況と整備状況

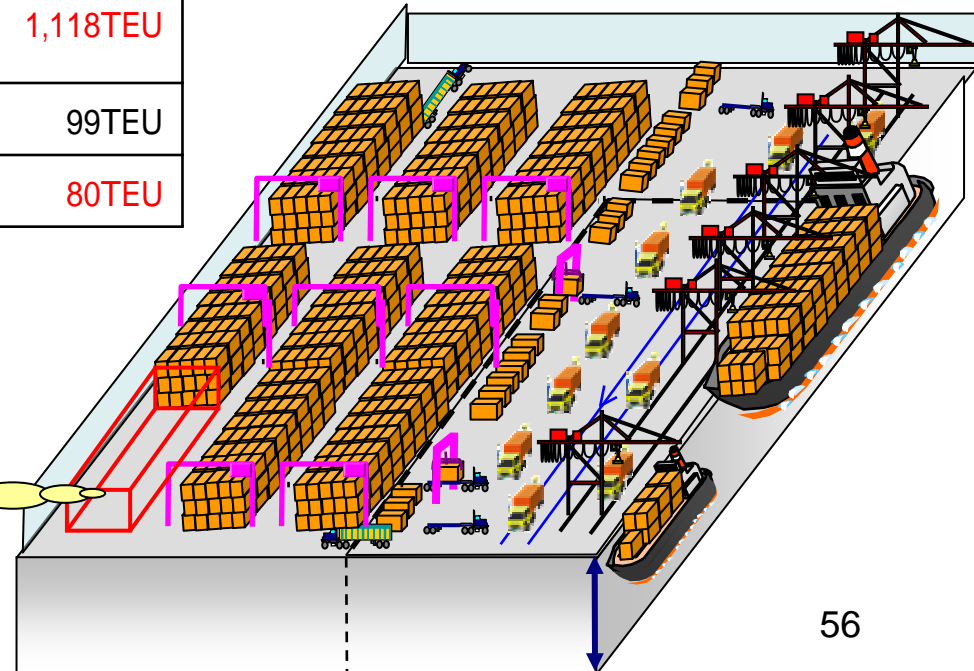
(参考) 北陸地域の逼迫しているコンテナ置き場の状況

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)

航空貨物の分析

北陸地域における空港の主な諸元

新潟空港

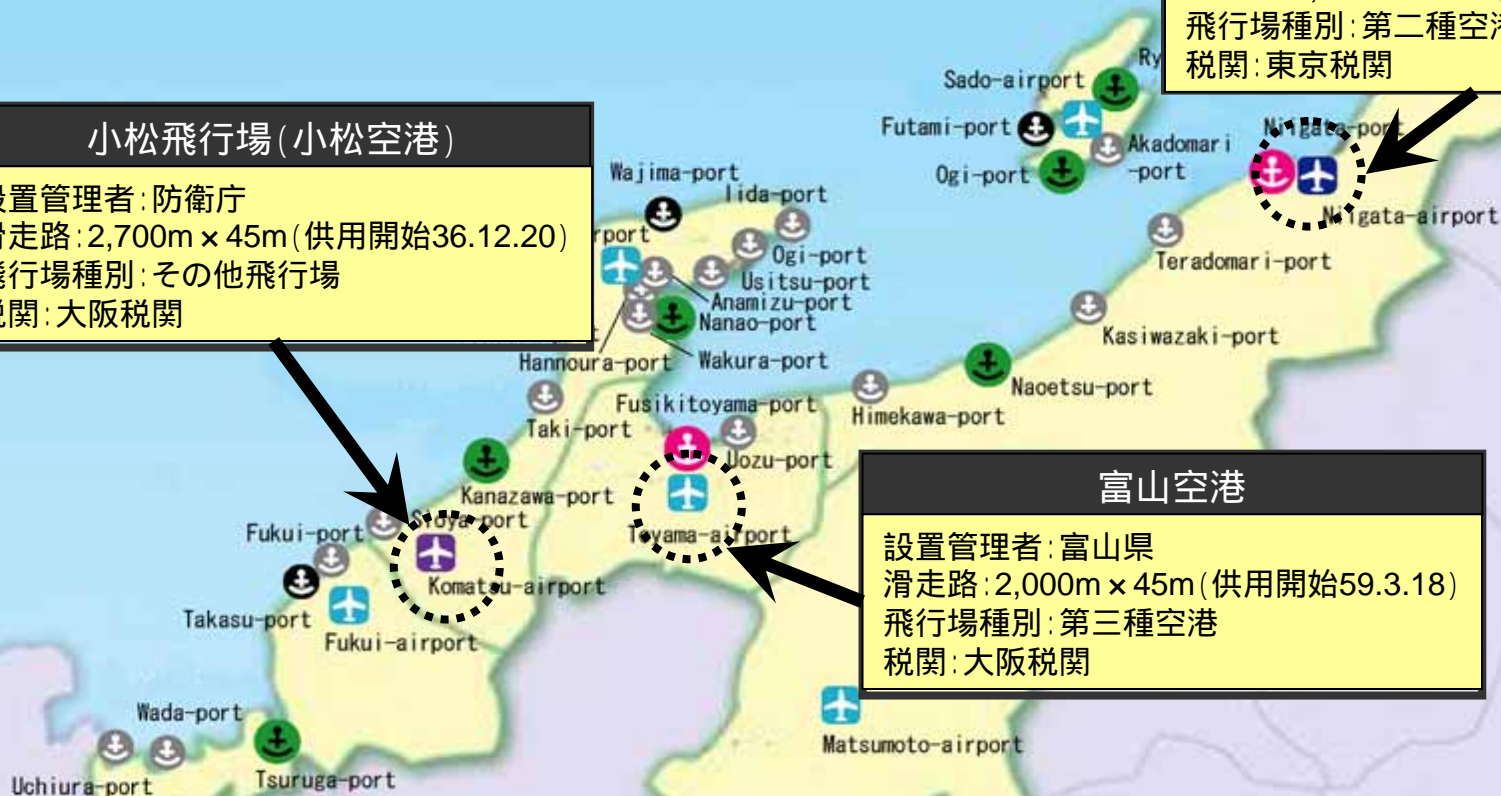
設置管理者: 国土交通大臣
滑走路: 1,314m × 45m (供用開始38.10.1)
2,500m × 45m (供用開始 8.3.28)
飛行場種別: 第二種空港
税関: 東京税関

小松飛行場(小松空港)

設置管理者: 防衛庁
滑走路: 2,700m × 45m (供用開始36.12.20)
飛行場種別: その他飛行場
税関: 大阪税関

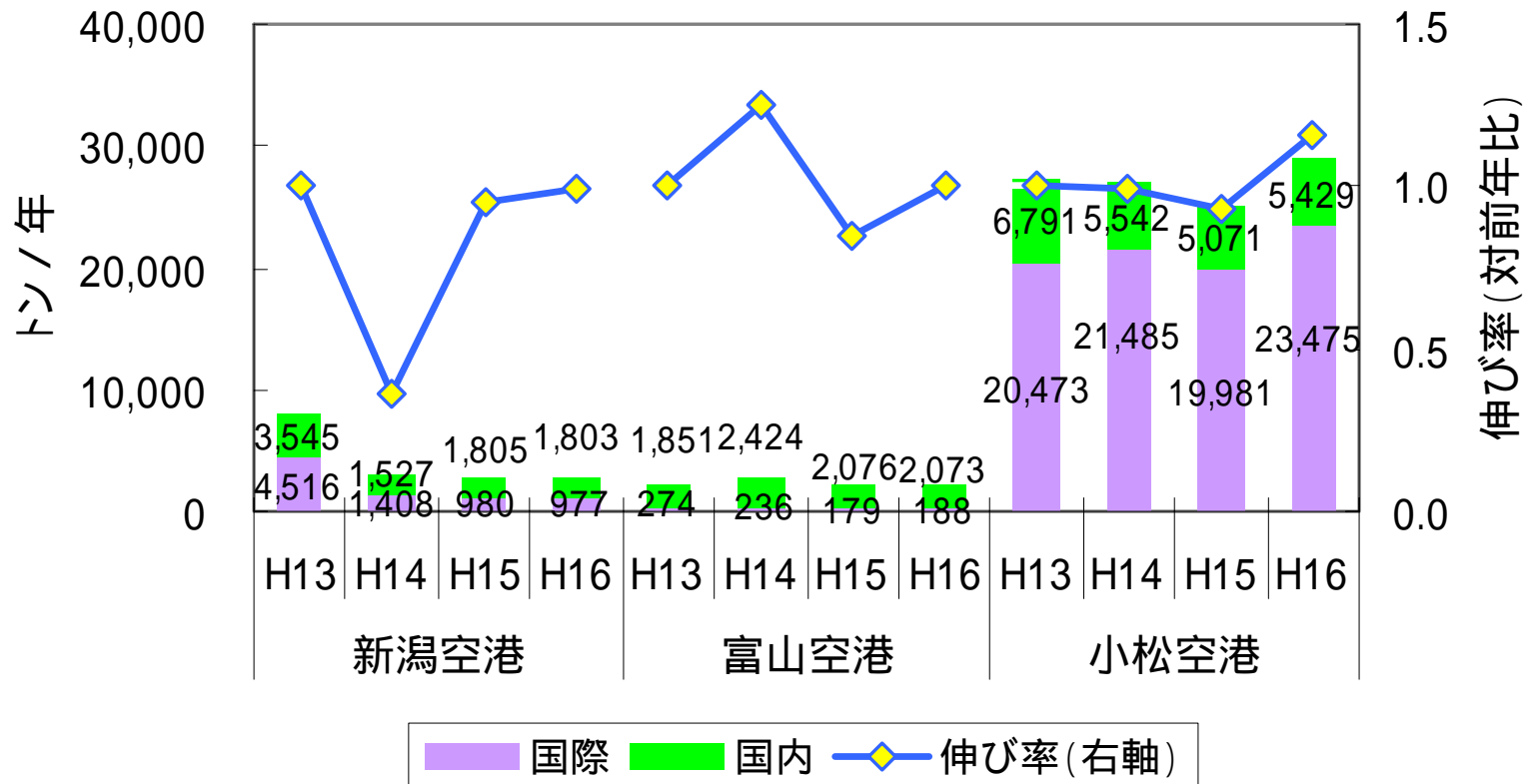
富山空港

設置管理者: 富山県
滑走路: 2,000m × 45m (供用開始59.3.18)
飛行場種別: 第三種空港
税関: 大阪税関



北陸地域の航空貨物の動向

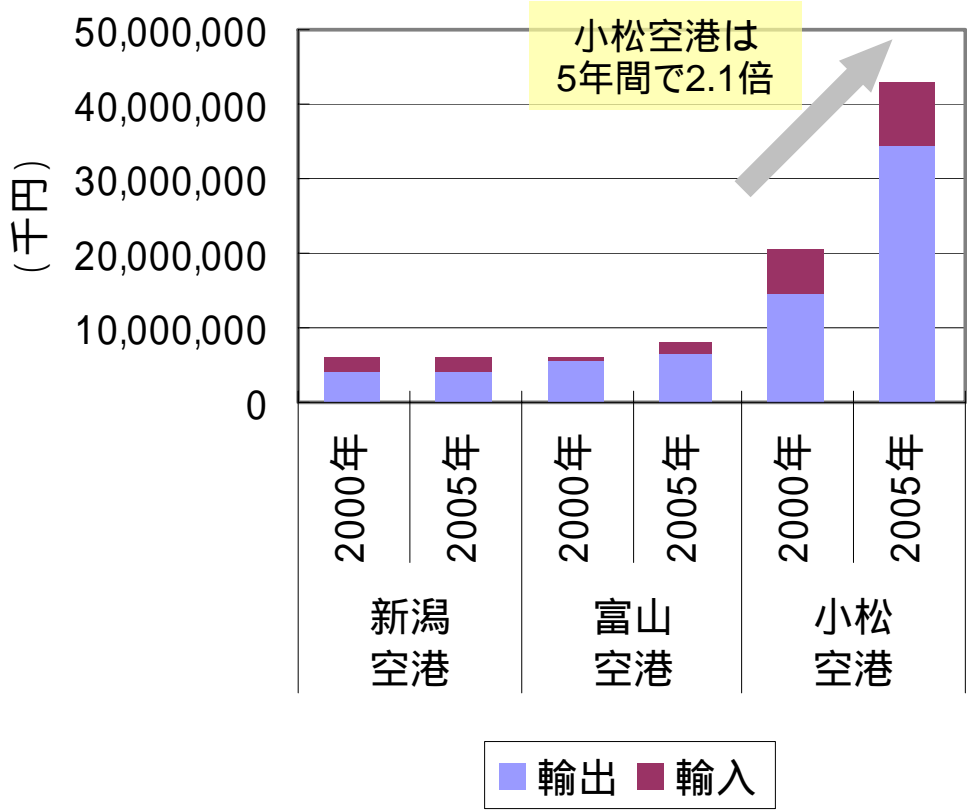
北陸地域の航空貨物の取扱量は、ほぼ横ばいで推移している。



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。



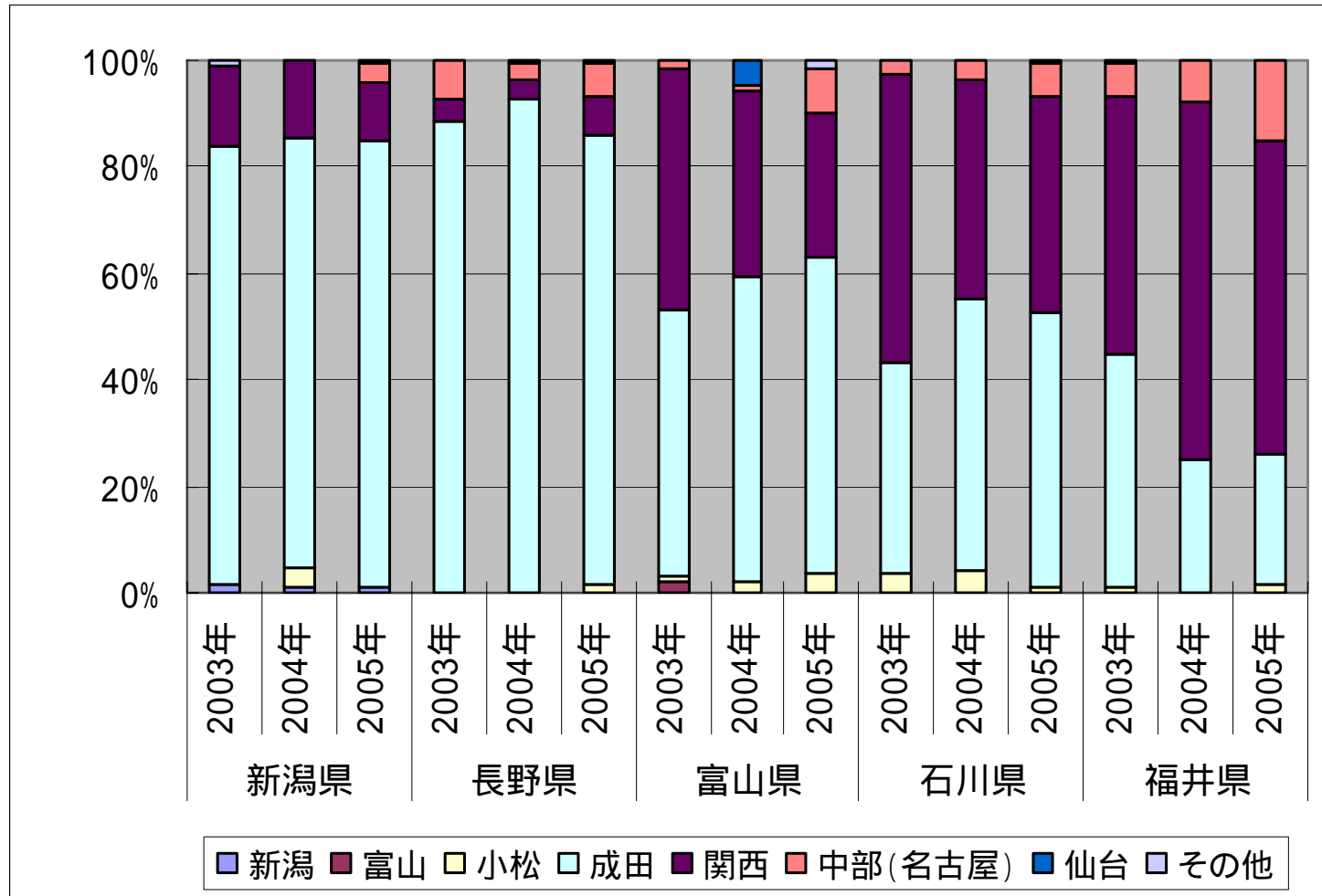
資料) 「貿易統計」財務省より作成

	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

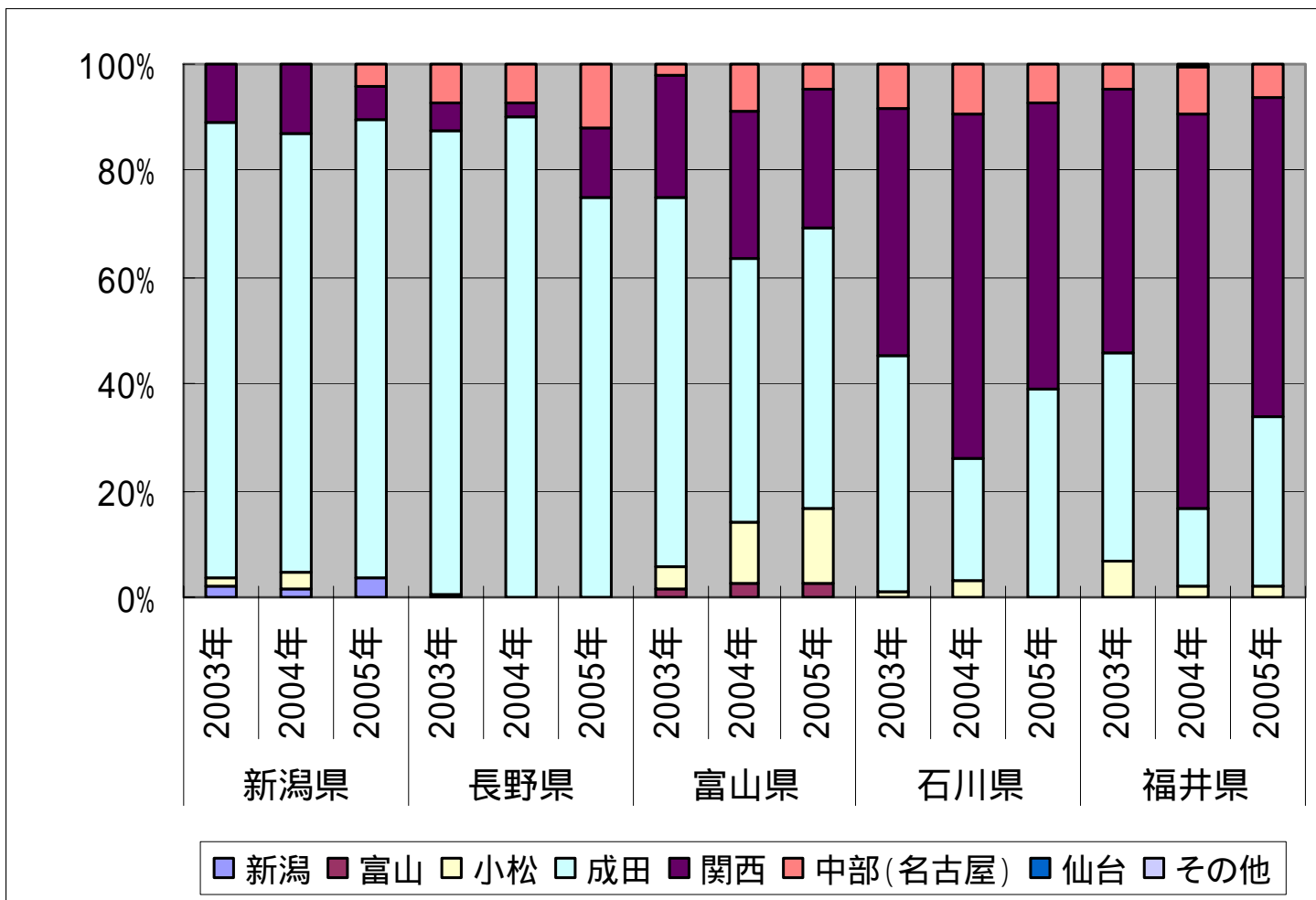
北陸地域から航空貨物で輸出される貨物のうちの9割以上が太平洋側の大規模空港を利用している。地元空港の利用率は1～3%程度である。



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

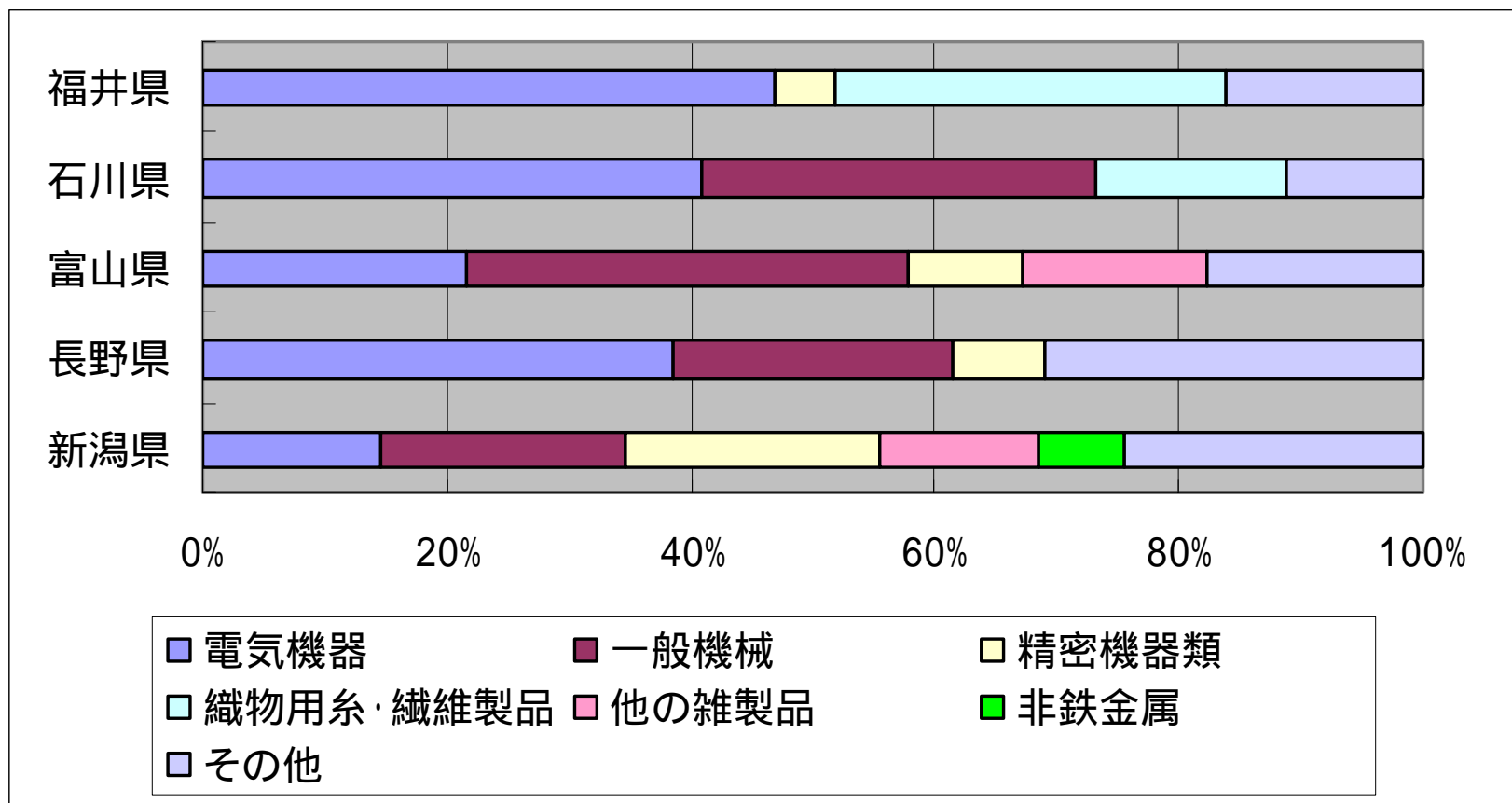
北陸地域へ航空貨物で輸入される貨物のうちの9割以上が太平洋側の大規模空港を利用している。地元空港の利用率は約3%程度である。



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

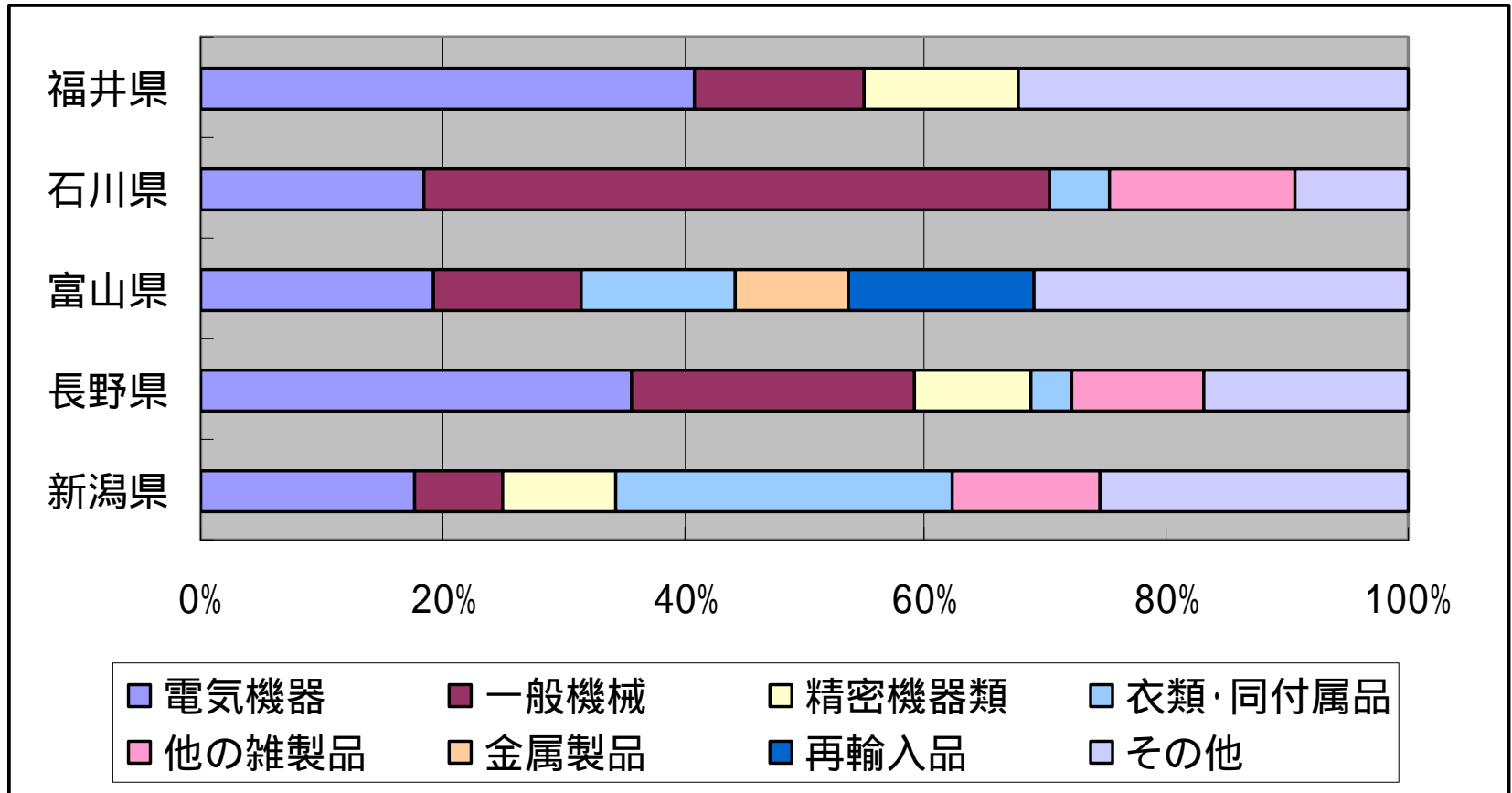
北陸地域から航空貨物として輸出されるのは、電気機器、一般機械、精密機械等が多い。



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。

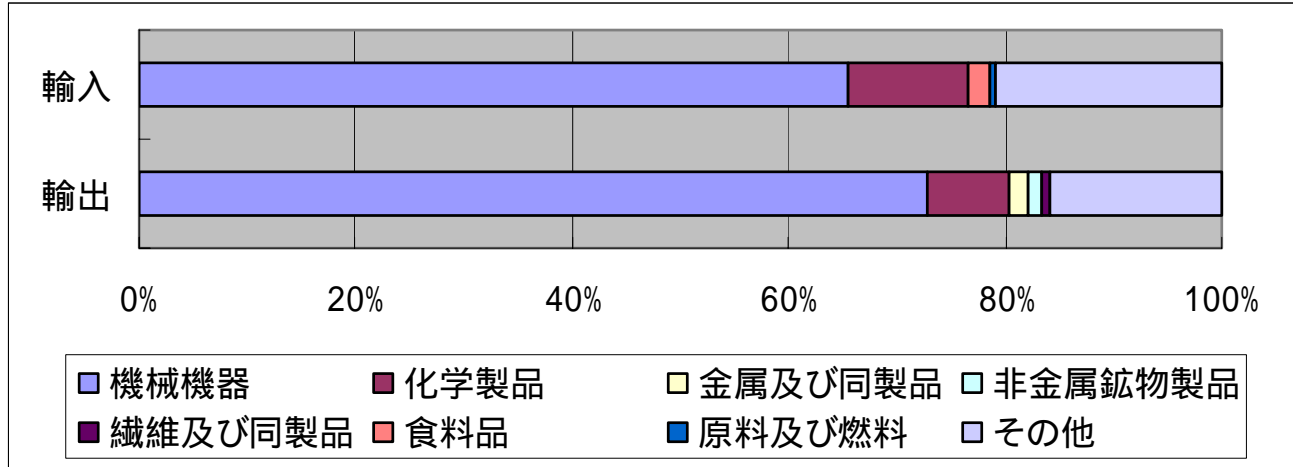


注) 重量をベースにシェアを按分したもの。 資料) 「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

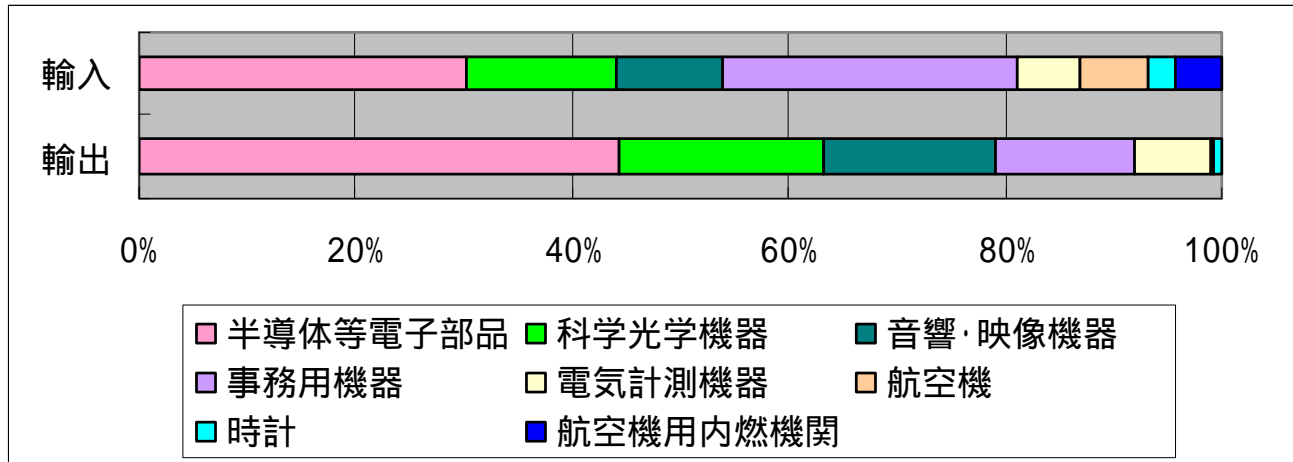
(参考) 我が国における航空貨物の取扱品目

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



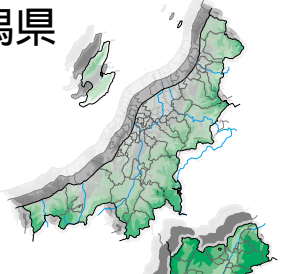
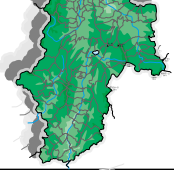
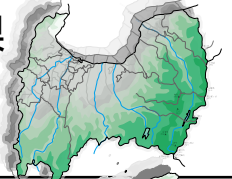
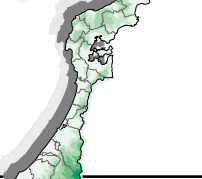
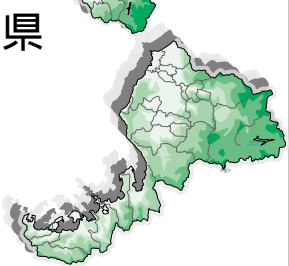
我が国の航空貨物主要商品別輸出入額の比率(機械製品のみ)



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」

支援制度の事例

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
<p>新潟県</p> 	<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
<p>長野県</p> 	<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
<p>富山県</p> 	<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) ・新規雇用に対する助成金(雇用一人あたり最高50万円) 等
<p>石川県</p> 	<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
<p>福井県</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業立地促進補助金 ・電力料金の半額相当を補助する制度 ・国の産業再配置促進費補助金(県内全域)、近畿圏、中部圏の都市開発地域の優遇措置(県央部)、原子力発電施設等周辺地域及び電源過疎地の優遇制度(県西部)、過疎地域、低工開発地域 等

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)	・50,000+1,000 円/TEU ・1年間補助	・H17FY:9社、 56TEU
臨時開庁手数料 補助(対荷主)	・手数料の半額 補助	・H17FY:82件
新規航路開設等 補助(対船社)	・入港料相当額 ・1年間補助	・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

企業の分析

北陸地域から北東アジアへ進出している主な企業

【凡例】

- …新潟県
- …長野県
- …富山県
- …石川県
- …福井県

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」

北京市(24)
 長野日本無線株
 セイコーエプソン株
 ダイヤモンドエンジニアリング株
 キッセイコムテック株 他

遼寧省(72)
 助野靴下株、小松精練株
 永井プラスチック工業株
 東洋ガスメーター株 他

黒龍江省(2)
 株キタック他

ウラジオストク(2)

天津市(15)
 三光合成株、北陸電気工業株
 アサイ産業株 他

韓国(51)
 セイコーエプソン株、株マルサン精密、バイオ技研工業株、新光電気工業株、日本電産サンキョー、ルビコン株、ソリマチ株、日華化学株 他

山東省(27)
 ミサワテクノ株、株竹内製作所
 コマツキャストクス株、日信工業株 他

江蘇省(93)
 YKK株、日本カーバイト工業株、コマニー株、東邦ゴム工業株、シチズンファインテック株、セーレン株、チノンテック株、セイコーエプソン株 他

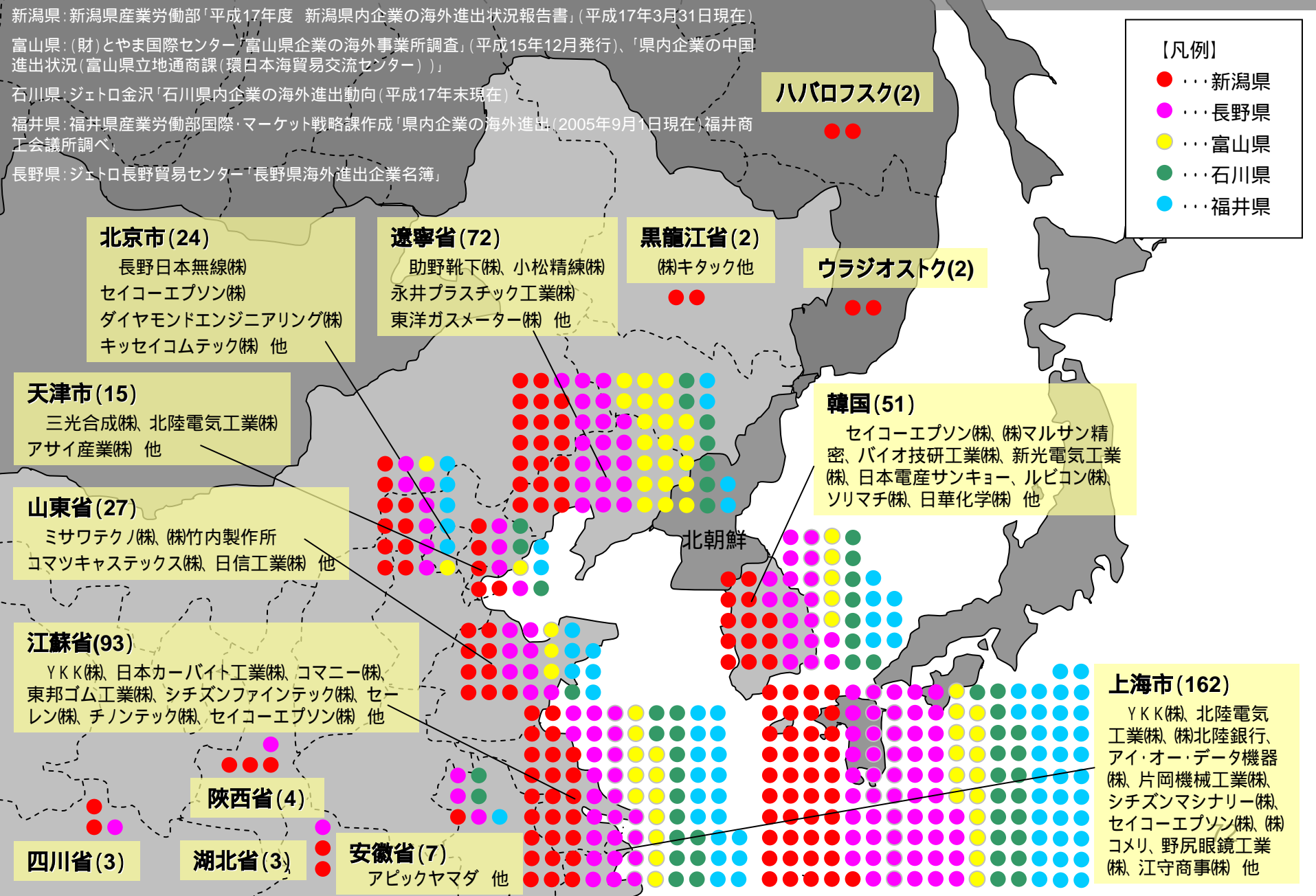
陝西省(4)

四川省(3)

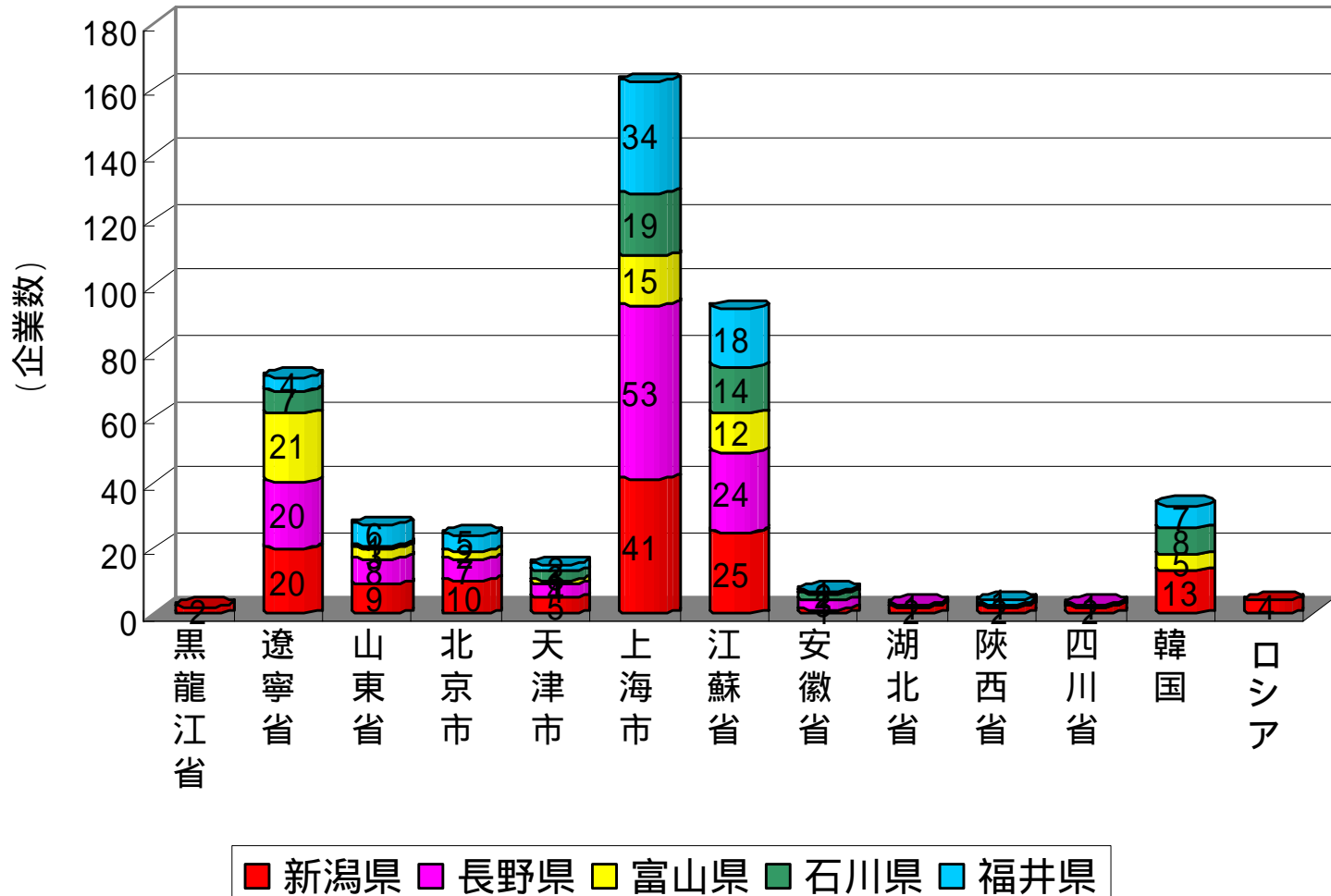
湖北省(3)

安徽省(7)
 アピックヤマダ 他

上海市(162)
 YKK株、北陸電気工業株、株北陸銀行、アイ・オー・データ機器株、片岡機械工業株、シチズンマシナリー株、セイコーエプソン株、株コメリ、野尻眼鏡工業株、江守商事株 他



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」

H18.9 - 10 企業ヒアリングの結果 主な意見

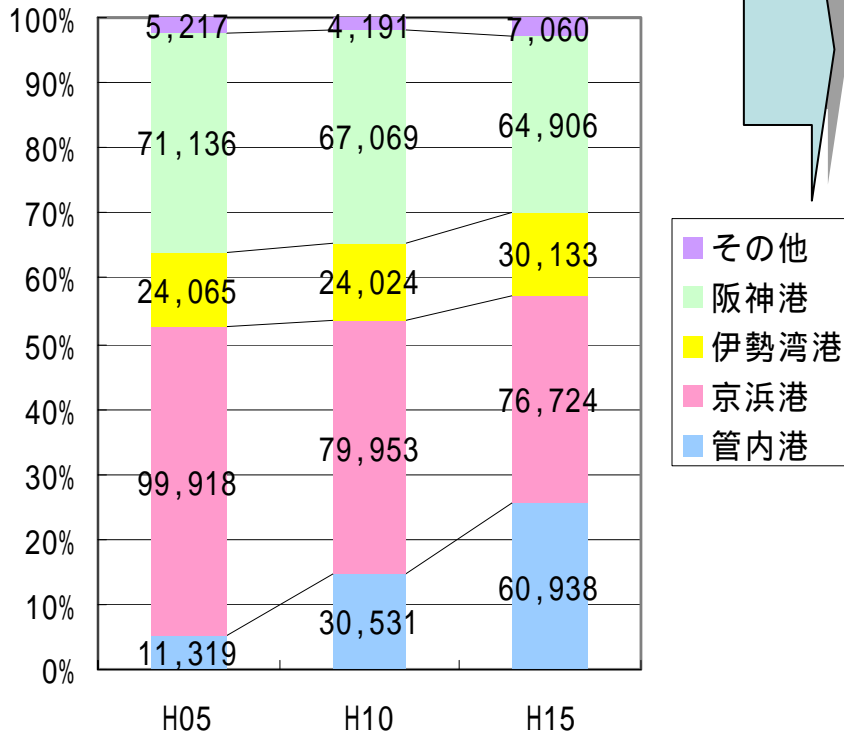
北陸の国際物流機能の改善項目		港運業者及び荷主の主なご意見	意見者（社）
物流センターの充実による効率化	物流関連施設の確保	伏木富山港等において小口貨物をフルコンテナに仕立てる物流センター等が必要ではないか。	港運業者
		三セク等に限られる小口貨物積替施設の補助金の民間への適用等の見直しはできないか。	港運業者
		内陸部のインランドデポに関しては、京浜、中部などの小口貨物がどれぐらいあるか、船社への働きかけがどれぐらいできるかを検討する必要があるのではないか。	港運業者
		輸送費、日数の条件が合えば、小口貨物積替施設を利用したい。	荷主（機械）
		C F S等の施設整備ができないか。	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）を結び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
		R O R O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
		通常の開港時間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はどうか。	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こと。〈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

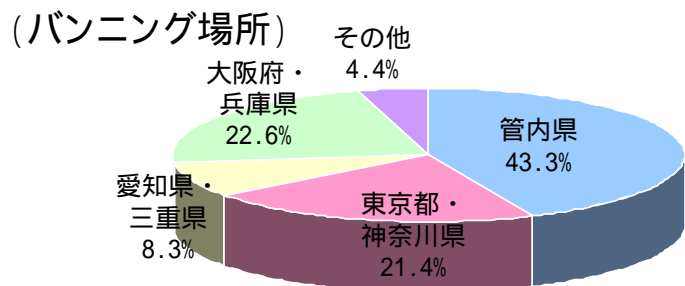
- ・釜山トランシップがあるので日数が読めない。〈多数〉
- ・釜山トランシップは、定時性・確実性に問題。〈多数〉

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。

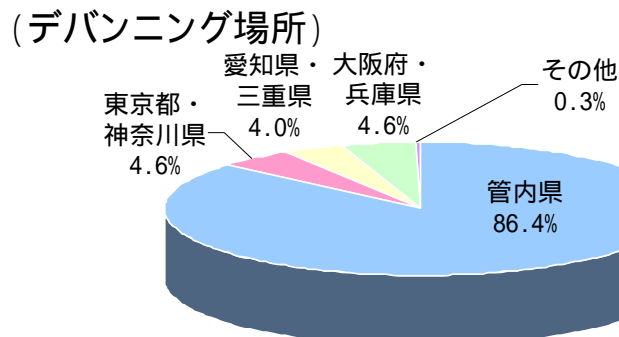
バンニング・デバンニング場所に関する主な意見

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。



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のデバン。<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)>

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。

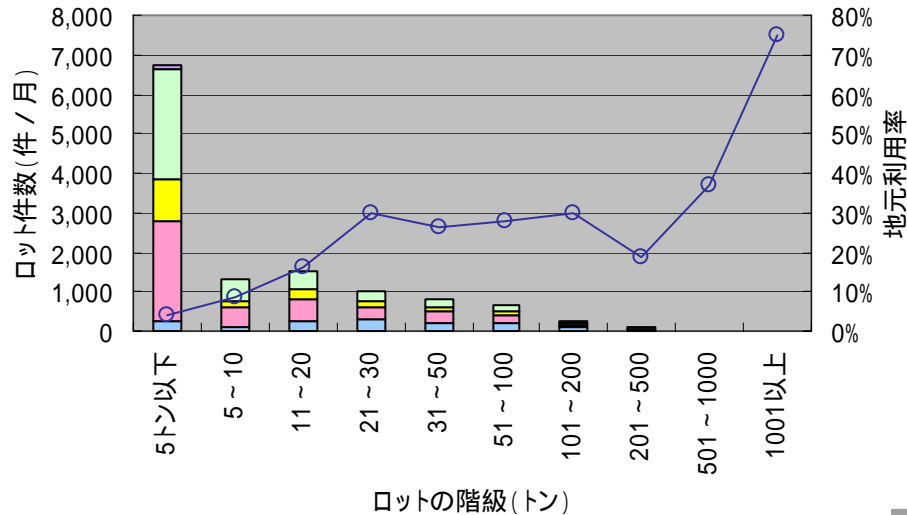
小口貨物に関する主な意見

コンテナ流動調査の結果

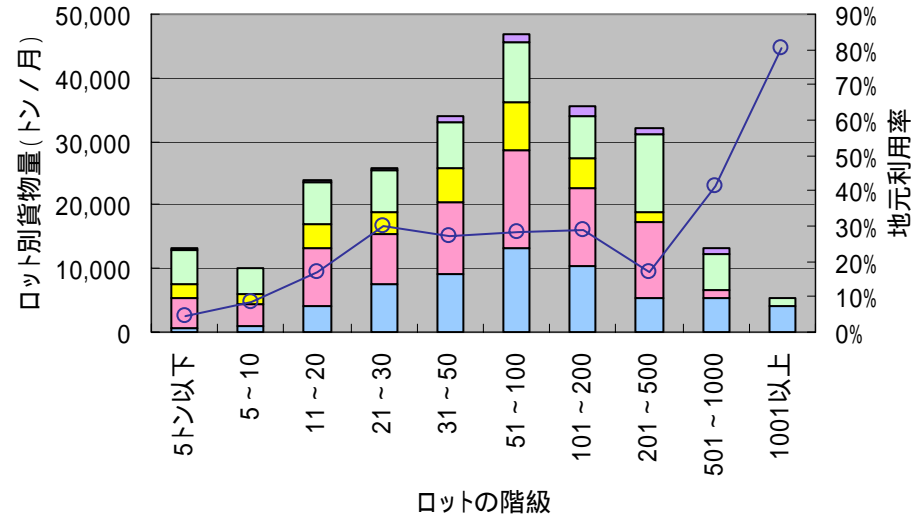
北陸管内の輸出貨物のうち、件数の50%以上が5トン以下の小口貨物である。

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。

(ロット件数)



(ロット別貨物量)



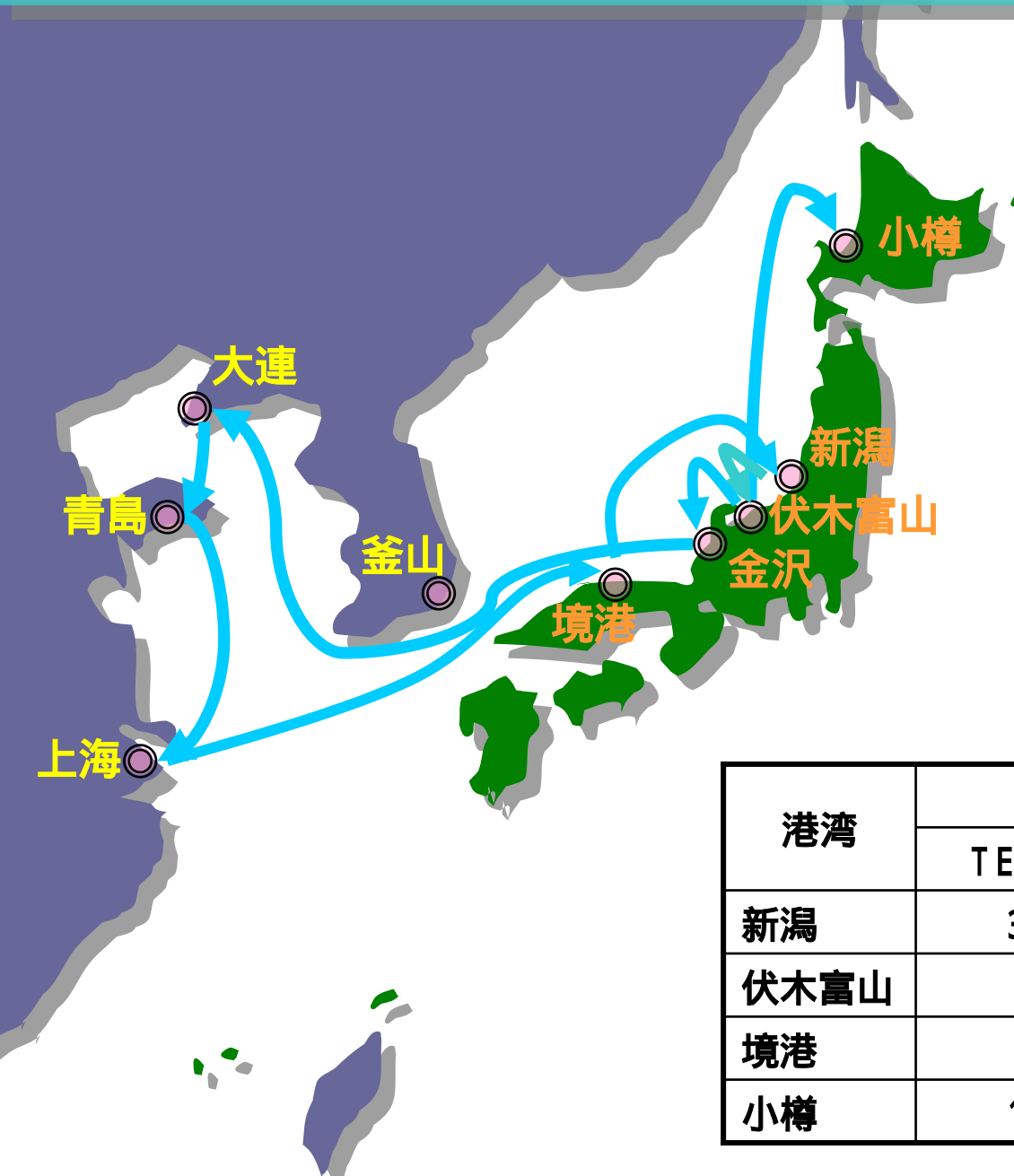
ヒアリングでの主な意見

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。

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+
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