

平成 19 年度地域自立・活性化事業推進費

環日本海沿岸地域における
ロシア及び北東アジアとの
経済交流連携を通じた地域
活性化方策の検討業務報告書

平成 20 年 3 月

国土交通省北陸地方整備局

目次

1. 業務の概要.....	1
2. 日本海横断国際フェリーの活用による効果検討	2
2. 1 フェリーの効果を把握するために必要な基本調査の企画立案	2
2. 2 企業ヒアリングの実施および整理	4
2. 3 アンケート調査の実施および整理	12
2. 4 日本海横断国際フェリーの活用による効果のまとめ.....	14
3. 専門研究会の開催.....	16
3. 1 地域自立・活性化調査第 1 回専門研究会	17
3. 1. 1 議事次第.....	18
3. 1. 2 出席者名簿	19
3. 1. 3 (1) 会議資料（北陸地域国際物流戦略チームの提言）	20
3. 1. 3 (2) 会議資料（平成 19 年度地域自立活性化調査）	53
3. 1. 4 議事要旨.....	81
3. 2 地域自立・活性化調査第 2 回専門研究会	86
3. 2. 1 企画書	87
3. 2. 2 議事次第.....	99
3. 2. 3 出席者名簿	100
3. 2. 4 会議資料（日本及びアジア諸国における工程間分業について）	101
3. 2. 5 議事要旨.....	124
3. 3 地域自立・活性化調査第 3 回専門研究会	132
3. 3. 1 企画書	133
3. 3. 2 議事次第.....	144
3. 3. 3 出席者名簿	145
3. 3. 4 会議資料（日本海横断国際フェリー事業へのその意義）	146
3. 3. 5 議事要旨.....	163
3. 4 地域自立・活性化調査第 4 回専門研究会	171
3. 4. 1 企画書	172
3. 4. 2 議事次第.....	183
3. 4. 3 出席者名簿	184
3. 4. 4 会議資料（中国大陸における水運産業の発展）	185

3. 4. 5	議事要旨.....	221
3. 5	地域自立・活性化調査第 5 回専門研究会	226
3. 5. 1	企画書	227
3. 5. 2	議事次第.....	238
3. 5. 3	出席者名簿	239
3. 5. 4 (1)	会議資料(国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ).....	240
3. 5. 4 (2)	会議資料(環日本海諸国図)	288
3. 5. 4 (3)	会議資料(伏木税関支署管内貿易概況)	289
3. 5. 5	議事要旨.....	301
3. 6	地域自立・活性化調査第 6 回専門研究会	308
3. 6. 1	企画書	309
3. 6. 2	議事次第.....	326
3. 6. 3	出席者名簿	327
3. 6. 4	議事要旨.....	328
3. 7	地域自立・活性化調査専門研究会の取りまとめ（政策提言）	334
4.	有識者懇談会.....	342
4. 1	企画書.....	343
4. 2	議事次第	354
4. 3	出席者名簿.....	355
4. 4	会議資料	356
4. 4. 1	「地域自立・活性化調査」専門研究会の経緯	356
4. 4. 2	日本海横断国際フェリー運航を長続きさせるための意見.....	364
4. 4. 3	企業からの声（アンケート調査結果）	366
4. 4. 4	環日本海沿岸地域における地域活性化方策の検討	372
4. 4. 5	北陸地域有識者懇談会関連資料.....	375
4. 4	議事要旨	415
4. 5	課題の把握と対応	422
4. 5. 1	環日本海航路の変遷と現状	423
4. 5. 2	北東アジア域内の人流動向	492
4. 5. 3	新潟港と伏木都山工のコンテナ船の滞船状況.....	495
4. 5. 4	廈門の DEL 工場の仕組み	496
4. 5. 5	北陸背後圏の半導体・液晶メーカーの立地状況.....	497
4. 5. 6	製造業で日本に生産機能が残る分野.....	498
4. 5. 7	海運と JR 鉄道貨物との連携（Sea and Rail）	500
4. 5. 8	海運と SLB との連携.....	517
5.	国際フェリーに関する意見討論会（「日本海横断国際フェリーシンポジウム」） ...	527

5. 1	企画書	528
5. 2	議事次第	544
5. 3	基礎講演資料	546
5. 3. 1	事例報告	546
5. 3. 2	国際フェリーの活用による北陸産業と観光振興	559
5. 3. 3	国際貨物船航路と地域経済発展	581
5. 4	パネルディスカッション要旨	597
5. 5	アンケート調査	601
5. 5. 1	貨物の輸送ルートとしての利用可能性	601
5. 5. 2	観光としての利用可能性	603
5. 5. 3	北陸地域の経済に及ぼす効果	606
5. 5. 4	地域の観光に及ぼす影響	608
5. 5. 5	新潟港に期待する施設	610
5. 5. 6	ご意見・ご感想	611
5. 5. 7	「日本海横断国際フェリー」に関するアンケート調査結果の分析 ...	613
5. 5. 8	「日本海横断国際フェリー」のアンケート調査の参加者の分析	614
5. 5. 9	考察	616
5. 5. 10	アンケート票	617
5. 6	シンポジウムの開催状況	618
6.	地域の自立・活性化に向けたインフラ整備のあり方の検討	625
6. 1	国際フェリーが就航する場合の課題と解決策	625
6. 2	論点の整理	625
6. 3	地域に及ぼす効果と課題の把握	655
6. 3. 1	日本海横断国際フェリーを取り巻く全体の状況	655
6. 3. 2	日本海横断国際フェリー（三角航路）の課題	658
6. 4	新潟港の受け入れ体制（ハード・ソフトの面）	661
6. 5	新潟港のフェリーターミナルの現状と必要な施設条件	662
6. 5. 1	新潟港のフェリーターミナルの現状	662
6. 5. 2	他港の事例	664
6. 5. 3	アンケート調査結果からの要請	674
6. 5. 4	必要な施設条件	675
6. 6	鉄道輸送の利用	679
6. 7	今後のインフラ整備のあり方	683
6. 7. 1	短期的な視点	683
6. 7. 2	中期的な視点	684
6. 7. 3	長期的な視点	684

【資料編】	686
資料ー1 ヒアリング調査.....	687
資料ー2 アンケート調査.....	719
資料ー3 協議記録	730
資料ー4 議事録.....	742
資料ー5 「日本海横断国際フェリーシンポジウム」の新聞記事.....	1017

1．業務の概要

本業務は、安定した国際航路の実現により、活発な人の往来と物資の流通を実現させ、結果として地域の自立・活性化に繋がる港湾整備事業の方策を検討するものである。実施に際しては、国際フェリーの利用による物流及び観光の拡大可能性と地域に及ぼす効果について、専門研究会や有識者懇談会を通じて検討し、その成果を一般市民を含む意見討論会により、広く周知するものである。

２．日本海横断国際フェリーの活用による効果検討

日本（新潟）・韓国（東草）・ロシア（トロイツァ）を結ぶ日本海横断国際フェリーの本格運行に先立ち、フェリーの効果を確認するために、ヒアリング調査、アンケート調査を実施する。

２．１ フェリーの効果を把握するために必要な基本調査の企画立案

（対象調査：企業ヒアリング調査、アンケート調査）

（１） 企業ヒアリング調査

１） 調査対象企業の把握

ヒアリングの対象として、①物流関連企業、②人流（旅客）関連企業が考えられる。

物流関連企業については、「北陸地域国際物流戦略検討業務（北陸地方整備局）」などの既往調査にて行った聞き取り調査などの結果より、航路の利用可能性が高い企業を抽出した。

また、人流（旅客）関連企業については、大手の旅行代理店や背後のリゾート企業を調査対象とし、ヒアリング先を抽出した。

上記の考え方のもと、電話によるプレヒアリング（利用可能性の有無、調査協力の可否）を行ったうえで、物流関連企業７社、人流（旅客）関連企業３社に対して、現地ヒアリングを実施した。ヒアリング対象企業に送付した依頼文などについては、資料編に記載する。

２） フェリー就航効果把握の視点

ヒアリング調査の視点（項目）において「北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が開設した場合の利用可能性について」と言う項目を設け、

- ・ 利用可能性の有無
- ・ その理由

を調査した。

さらに「利用可能性がある。」と回答頂いた企業に対しては、その理由としてどんな効果、メリットを見出しているのかの聞き取りを行った。

また期待されるメリットがある場合（フェリー利用の可能性がある場合）には、具体的な貨物の品目、量、ルートを伺い、フェリー利用の潜在貨物の把握に努めた。加えて懸念される課題、問題点を伺い、これら指摘された課題、問題点を今後の対策として捉えることで、フェリー利活用の促進につながる視点が得られるよう努めた。

（２） アンケート調査

１） 調査対象企業の把握

日本海横断国際フェリーの潜在荷主を発掘するために、これまでの調査において意向が確認できていない企業に対し、アンケート調査を実施した。

アンケート対象は、①新潟港の背後圏（北陸地域＋長野県）の企業、②新聞報道や既往調査で国際フェリーの利用可能性が見込めると判断した企業、とした。企業の抽出を行った結果、１６０社が対象としてあげられた。

アンケートの内容およびアンケートの対象企業については、資料編に記載する。

2) フェリー就航効果把握の視点

アンケート調査の視点（項目）において、設問4の中に「北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が開設した場合、利用可能性はありますか？ある場合も、ない場合もその理由を教えてください。」という項目を設け、

- ・ 利用可能性の有無
- ・ その理由

を調査した。

さらに「利用可能性がある。」と回答頂いた企業に対しては、その理由としてどんな効果、メリットを見出しているのか、また、反対の視点から「利用可能性が無い。」と回答頂いた企業に対しては、その理由としてどんなデメリットを感じているのか、について自由記述の欄を設け、回答頂けるよう調査票を設計した。

また期待されるメリットがある場合（フェリー利用の可能性のある場合）には、具体の貨物の品目、量、ルートを伺い、フェリー利用の潜在貨物を回答して頂く欄を設けた。加えて懸念される課題、問題点を回答頂く欄を設け、これら指摘された課題、問題点を今後の対策として捉えることで、フェリー利活用の促進につながる視点が得られるよう努めた。

2.2 企業ヒアリングの実施および整理

(3) 企業ヒアリング調査の実施概要

今回調査の企業ヒアリングは、過年度調査や今回のアンケート調査等から日本海横断国際フェリーに関心を有すると思われる企業について実施した。

ヒアリング調査に際して、航路がフェリー利用ということから、物流利用と主に観光による人流の観点から対象とする企業を絞り込んだ。

対象とした企業は以下のとおりである。

《 ヒアリング調査対象企業（計 10 社） 》 物流関連企業：荷主 4 社、地元商社 1 社、フォワーダー 2 社 人流関連企業：旅行代理店 2 社、地元リゾート企業 1 社

(4) ヒアリング調査の視点

ヒアリング調査は、物流関連企業（荷主、商社、フォワーダー）と人流関連企業（旅行代理店、リゾート経営企業）にそれぞれの視点から把握した。

《 物流関連企業 》

●現況の把握として、中国の山東省、河北省、北京市、遼寧省、吉林省、黒竜江省、韓国、ロシアとの関係性において、以下の内容を把握した。

1) 関連性

- ・ 取引先がある。
- ・ 自社工場、関連工場がある。
- ・ 物流拠点がある。

2) 上記の所在地

3) 1) で関係がある場合、貨物と輸送について

- ・ （輸出入別）貨物名
- ・ （輸出入別）年間貨物量
- ・ （輸出入別）荷姿
- ・ 貨物別輸出入ルート（利用港湾）
- ・ リードタイム（ロシアの場合 SLB＝シベリアランドブリッジ の利用の有無）
- ・ 貨物別輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通し

●日本海横断国際フェリーへの関心と利用可能性について、以下の内容を把握した。

1) 北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が開設した場合の利用可能性について

2) 国際フェリー、国際 RORO 航路の可能性がある場合の貨物やルートについて

《 人流関連企業 》

- 日本人を対象とした中国の山東省、河北省、北京市、遼寧省、吉林省、黒竜江省方面、韓国東海岸方面、SLB（シベリア・ランド・ブリッジ）などを利用したロシア方面の観光について
 - 1)日本人に人気の観光資源
 - 2)貴社で企画した旅行商品
 - 3)貴社の送客実績
 - 4)将来的な観光需要
 - 5)国際フェリーを活用した旅行商品造成の可能性（修学旅行等も含む）
- 対岸諸国（中国、韓国、ロシア）から我が国への旅行動向について
- 上記設問の内容を踏まえ、北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が就航した場合の旅行商品企画の可能性について
 - 1)観光商品として売り出すための条件
（航行日数・頻度、料金設定、船舶や港湾施設の仕様、乗り場へのアクセス、新潟西港と東港どちらが発着地として適しているか・・・など）
 - 2)1)の理由

（５） ヒアリング調査結果の概要

ヒアリング調査結果の概要については、物流関連企業と人流関連企業とに分けて以下に示す。

《 物流関連企業 》

- 日本海横断国際フェリーへの関心・期待感について

- ・全般的に関心は高かった。
- ・特に熱心な社は、
液晶パネルを韓国メーカーに配送するフォワーダー
吉林省琿春市に大規模な縫製工場を持つ荷主
大連港経由で輸入しているホームセンター
ロシアに工場進出計画を有する大手建機メーカー
であった。
- ※ 燕三条の工業会も関心を寄せるが、市場は韓国が主で取扱量は少ない。
 - ・ フォワーダーによれば、三角航路における新潟港の背後圏は、上信越＋東北地方、のメーカーが有望、とのことであった。

（ヒアリングメモから）

◇運航形態によって

- ・フェリーに近い RORO 船であれば検討する価値がある。（車両の相手国内道路走行が可能で、且つ積み替えがない場合）（フォワーダー）
- ・フェリー航路を開設することになれば利用を検討することになる。フェリーを利用することにより現在 1 週間⇒3～4 日となると考えられる。しかし、急ぎの貨物はない

(流通)

◇仕出・仕向地によって

- ・ 今年の戦略的開拓エリアは、華北とインドであるから、三角航路には注目している。新潟港～釜山港間のフェリーの就航を希望したい。新潟インランドデポはコンテナも、エアーも、フェリーも利用できる配送拠点としたい。(フォワーダー)
- ・ 新潟港の背後圏は、関東以北の東北のメーカーまで想定できる。(フォワーダー)
- ・ 陸上輸送を増強し、東北地方、東日本全体を考えた場合、シフト量は増加する可能性がある。(衣料メーカー)
- ・ 消費地がソウル近郊(仁川)と大邱近郊(工業団地)三星電子、LG 電子などであるので、条件次第で利用できるのではないか。(刃物メーカー)
- ・ ウラジオストク、ハバロフスクで開催された見本市に工具を出品した経緯があるが、商圏的にはここ 5～10 年以内はないと考えられる(将来は可能性がある)。(刃物メーカー)
- ・ シベリア鉄道がザルビノまで延伸されるとヨーロッパとのルートができるので、利用可能性は高まるのではないか。(刃物メーカー)

◇貨物及び量によって

- ・ 材木関係貨物はトロイツア港等北部へシフトする可能性は大きい。(流通)
- ・ フェリーは、貨物積載量(130TEU)の8割確保すれば採算があうことを考えれば、十分な量がある。(衣料メーカー)
- ・ 全貨物量 7,700TEU のうち、4,400TEU が大連から積み出しているが、このうち 2,200TEU 程度がフェリーにシフトする可能性がある。(流通)

●日本海横断国際フェリー利用可能性のある貨物について

日本海横断国際フェリー利用可能性のある貨物について、把握された事例としては以下のものがあげられる。

〈韓国へ輸出〉

液晶パネル(向こう5年は堅調との見通し)

機械等製造装置／パソコン・コンピュータ／モーター等の部品

〈中国東北三省から輸入〉

衣類、製材、工具

(SLB利用)

自動車部品

(ヒアリングメモから)

◇液晶パネル・パソコン・モーター等

- ・ 液晶パネルは緊急を要するため、同日数であれば航空貨物からフェリーへシフトの可能性がある。しかし液晶パネルの需要は、今後5年間同じような状態と考えられるが、それ以降需要と供給のバランスがとれれば緊急性がなくなるかも知れない。

(フォワーダー)

- ・ 貨物として可能性のあるのは、液晶パネル、半導体の製造装置の部品、パソコン・コンピューターの部品、モーターの部品などが考えられる。(フォワーダー)
- ・ 恒久的にエアーで運んでいるバリューの高い貨物はいざ知らず、やむを得ずエアーで運んでいるような貨物を見出せば、フェリーに転化できるかも知れない。(フォワーダー)

◇製材

- ・ 中国東北地区は、材木に特化しており、中国業者がロシアから買い付けてそれを購入している。(流通)

◇工具

- ・ 今後中国国内で南部から東北部への工場や産業が移転するに伴い、東北部への工具輸出が伸びる可能性がある。(刃物メーカー)

◇自動車部品（SLB利用）

- ・ 上越にある自動車部品の販売会社では、SLBの利用の可能性があると述べている。その企業は拠点工場をヨーロッパや東部ロシアに設けており、そこからの輸入の方策としてSLBを検討しているようである。(フォワーダー)

●問題点・課題

日本海横断国際フェリー利用上の問題点・課題としては、以下の点が指摘された。

- ・ 計画では週一便で、反時計回りであるので、特に韓国向けの貨物は利用しにくい。(最低週2便は必要)
- ・ 寄港港からの両端の陸送費を含めたトータルコストがどの程度か、によって利活用の判断が分かれる。
- ・ 釜山港に代理店があっても束草港に無いので、人的配置等にコストがかかる。
- ・ 帰り荷の確保によるコストの低減が重要である。

(ヒアリングメモから)

◇運航形態

- ・ 韓国のメーカーに急送品である液晶パネルを送るためには計画の時計回り（新潟港⇒トロイツァ港（ロシア）⇒束草港（韓国）⇒新潟港）ではなく、逆方向のほうがよい。(フォワーダー)
- ・ 現在計画されている運航形態では週1便が限界であるようであるが、最低週2便はほしい。(フォワーダー)
- ・ 束草利用について：ソウルは近いがフェリーの便数が問題となる。その場合、韓国にある代理店のうち1社（大邱）は船社を指定（緊急貨物の場合は異なる）しているので、フェリーを利用する際には代理店との交渉する必要がある。(刃物メーカー)

◇コスト

- ・ 船賃と両端の陸送コストを含め、トータルコストがどうなのか、を見極めたい。(フォワーダー)
- ・ フェリーを利用した新潟までのコストは現行に比べ低減できるが、新潟から最終目的地までの輸送コストによりシフト量変動する。(衣料メーカー)
- ・ 新規航路開設にあたっては、人的配置も含めて新規のコストがかかるので、代理店やフォワーダーは慎重にならざるを得ない。(フォワーダー)
- ・ 客先の指定倉庫までの運賃と時間を考え経営的に判断し、今までとほぼ同じであれば利用するが、現行とあまりにもかけ離れている場合は、利用が困難。(荷主)
- ・ 琿春の工場からの出荷を考えたいが、時間とコスト面から現行の全ての貨物量が日本海航路へシフトするわけではない。(衣料メーカー)

◇貨物の利用割合

- ・ 松の実を日本へ輸出している日系食品会社は、40ft コンテナで 10本(20TEU)/週の貨物量があるが、日本海航路が開設された場合でも 1TEU/月程度しかシフトしないと考えられる。(荷主)

◇マーケット

- ・ ロシア極東地域の産業は、衣類、食品、雑貨となっており、精密機械工場などがないため弱電用工具の需要がない。しかたがって、日本企業がロシア極東地域に弱電関係現地工場を作らないと弱電用工具も売れない。(刃物メーカー)

《 人流関連企業 》

●日本海横断国際フェリーへの関心・期待感

- ・ 東アジアの経済発展の渦の中にあって、東アジアへの総客、東アジアからの誘客には関心が高い。また、国内旅行の需要が伸び悩む中、海外からの誘客は重要になるとの認識では一致している。
- ・ ゆくゆくは対岸諸国との旅客動向に、大きなニーズがあると考えていることから、期待感は大である。
- ・ しかし、現状の観光商品はエアのみ。営業ベースでの日本海横断国際フェリーの利用はハードルが高いとの認識も共通している。
- ・ 寄港地までの事前教育、乗船者同士の交流、別れの情緒、など学生間の国際交流事業には船旅が良い。
- ・ 陸路では行きにくい「トロイツァ」にとって日本海横断国際フェリーはビジネス客に需要があるかも知れない(との見解)。

(ヒアリングメモから)

◇対ロシア

- ・ 今後韓国・ロシアを含め外国人客受け入れを検討することもあるが、現在のところ社内的には未検討である。しかし、週末は会員が利用するため、平日であればビジターとして外国人を受け入れる可能性はある。(リゾート経営)
- ・ 苗場スキー場では韓国、ロシアなどをターゲットに、積極的に外国人スキー客を集客してお

り、ロシア語、中国語、韓国語ができるスタッフを雇用し、3,000人程度/年の来訪者がある。
(リゾート経営)

- ・ 陸路では行きにくい「ザルビノ」は、ビジネス客にとって一番魅力があるかもしれない。ザルビノの場合、片道利用で割高となるが、ビジネス客は高くても利用するであろう。(旅行代理店)
- ・ 今後新潟からのアウトバウンド旅行者も考えられ、フェリーを利用し、シベリア鉄道を利用するような学生をターゲットしても良いのではないか。(リゾート経営)
- ・ ロシアはいわゆる「担ぎ屋」がいるので、フェリーを利用してザルビノから新潟へ入ることは十分考えられる。(旅行代理店)

◇対東南アジア

- ・ 東南アジアからも受け入れるが、条件として英語を話すことができ、コミュニケーションがとれる富裕層が対象である。(リゾート経営)

◇対韓国

- ・ ウォンが強くなっていること、ノービザで入国できることで韓国人の旅行客が多くなっている。(旅行代理店)

◇船旅の魅力から

- ・ 船舶を利用した場合の団体旅行、交流事業の意義は、「船内での事前教育」「乗船者同士の交流」「別れるときの情緒」などがあるので、魅力はある。(旅行代理店)

◇対岸諸国の成長から

- ・ 対岸の経済的発展の渦の中に新潟を入れていくことが必要である中国国内のビザ等、渡航関係規制が緩和されたときを新潟県は意識する必要がある。(旅行代理店)
- ・ 将来的には対岸諸国との旅客動向に大きなニーズがあると考えられる。(旅行代理店)
- ・ ロシア富裕層は子供を新潟大へ留学させているので、人的交流も進むのではないか。(刃物メーカー)

●問題点・課題

- ・新潟～エア～ソウル、2泊3日、27,800 円のパック旅行と競争できるか、がコスト上の壁である。
- ・週一便、23～24 時間の船旅ではシー&エアの片道しか利用難しい。その上、片道運賃では贅沢な旅行になってしまう。
- ・使い勝手を考えれば、週2便は必要である。
- ・フェリーで一昼夜過ごす食事4回必要で、これも負担になる。
- ・クルーズフェリーのように、船旅そのもののクオリティが高く船旅そのものが売りになるか、という疑問がある。
- ・日本海横断国際フェリーはニッチであり、マニアックなルートであるので、一般商品化しにくい。
- ・新潟県内で売りになるものは冬場のスキーと限定的。外国人の日本観光の目当てはTDL、富士山、量販店（100円ショップ含む）である。修学旅行も短時間に多くの場所の周遊、が求められている。こうしたニーズに対応できるか。
- ・ロシア人の富裕層は船は使わないのではないか。
- ・釜山からの観光客の多くは、九州一円を周遊して完結するので、本州の北の方面への誘客は難しい。

（ヒアリングメモから）

◇ターゲット・マーケットの観点から

- ・同リゾートでは学生は対象としておらず、富裕層をターゲットとしているが、富裕層はすべてエアを利用している。（リゾート経営）
- ・白頭山観光は韓国人が多いが日本人のマーケットはというとあまりない。
- ・一部のマニアックな人をターゲットとすると、日本海横断国際フェリー大変小さいマーケットではないか。その上マニアックな客のためにフェリーに付加価値をつけるか、思い切った料金設定をする必要がある。（旅行代理店）
- ・教育、交流事業の一環に利用する案もあるが、基本的には一般の大人をターゲットとするためにグレードを上げ、価値を高めることが必要である。（旅行代理店）

◇利用料金の観点から

- ・人の動きから片道フェリーを利用することは考えられるが、往復フェリーを利用するとは考えにくいことから、エアとフェリー会社が手を組み割引料金などを設定する必要がある。（リゾート経営）
- ・夏季にはハバロフスク、ウラジオストクなどパッケージツアーを販売しているが、人気がなく商品を維持することが厳しい状況である。（旅行代理店）
- ・ロシア人は富裕層が多くなり、フェリーを利用するよりもエアを利用する。（旅行代理店）
- ・エアは安い。これと競争できるフェリー料金の設定が必要である。（旅行代理店）
- ・エアにしる、フェリーにしる、片道使いしかできないと贅沢な旅行となる（エアは往復で考えているため片道格安チケットはない）。（旅行代理店）
- ・フェリー利用による韓国旅行は、エアを利用した格安パッケージツアーと単純に

旅行金額を比較すると太刀打ちできない。(旅行代理店)

- ・ 旅行客は、仮に航路運賃を往復 10,000 円と設定した場合でも東草からソウル、あるいは他地域への移動に金額を負担しなければならないので結局割安感につながらない。(旅行代理店)
- ・ 新潟に在住する大学生の卒業旅行は TDL に行くことが多いが、仮にフェリー料金が「3,000 円」程度に設定された場合、東草まで行ってみたいと思う可能性がある。(旅行代理店)
- ・ 韓国とのシャトル便とした場合でも値段的には利用が難しい。(旅行代理店)
- ・ フェリーの場合 1 昼夜の船旅であると船内で 4 回食事をする必要があり、旅客運賃のほかに食事代が負担となる。(旅行代理店)

◇運航形態等使い勝手の観点から

- ・ ハルピンはエアー便があり、ザルビノ⇒ハルピン、長春は距離がありすぎる。(旅行代理店)
- ・ フェリーは旅客の上からも、最低 2 便/週必要である。できれば毎日就航することが望ましい。(旅行代理店)
- ・ 新潟西港を利用することが旅客を中心に考えれば妥当であるが、このとき西港までのアクセスとして行政主導で、地元バス会社にシャトルバス等を用意してもらいたい。(旅行代理店)
- ・ 現状のツアーは、短い時間で効率よく移動することが時代背景となっている。このため、フェリーを利用した場合の計画運航時間「24 時間」は、時代に合わない状況にある。フェリーを利用した場合、時間を要するため週末を利用した旅行が成り立たない。(旅行代理店)
- ・ 修学旅行についても同様、時間的に速さを追求する必要があり、短時間で多くの観光資源を巡ることが望まれている。また船を利用する修学旅行などは、学校側の管理が非常に難しくなるためあまり好まれない傾向にある。(旅行代理店)
- ・ 関釜フェリーの就航条件は、新潟⇄東草航路に当てはまらないと思う。(旅行代理店)

◇使用船の質の観点から

- ・ 使用船舶についてもイベント等できるホールなど、船内施設の充実が必要である。フェリーの魅力度を高める必要がある。(旅行代理店)
- ・ フェリー乗船客が船内で快適に過ごせるように船舶、船内設備に付加価値をつける必要がある。(旅行代理店)

◇外国人の受け入れ体制の観点から

- ・ 外国人客の温泉地での受け入れ体制については、文化の違いから一人一部屋が必要となることから宿泊施設側の協力が必要となる。(旅行代理店)

◇ビザ等制度の制約の観点

- ・ ロシア観光については、ビザなどの障害があり、商品として扱いが難しい。(旅行代理店)
- ・ フェリーを利用すると考えられる中国人客は労働者がほとんどであると推測されるが、中国からフェリーを利用して入国した場合、税関が大変ではないと思われる。(旅行代理店)
- ・ 中国東北部からの中国人客を扱う日本ツアーは、(逃亡防止のため) 共産党への供託

金が必要となるため、一般人民にはリスクが大きいと考えられる。(旅行代理店)

2.3 アンケート調査の実施および整理

(1) アンケート調査の実施概要

アンケート調査は、既往調査や新聞情報から日本海横断国際フェリーに関心を有すると思われる企業を抽出し、FAX 送信・FAX 返信の形式によって、アンケート調査を実施した。

既往調査：平成 19 年度 北陸国際物流戦略チーム調査

：平成 18 年度 北東アジア情報収集業務報告書

新聞情報：日本海事新聞、日本経済新聞 等

《 アンケート調査対象企業 》 サンプル数：160 社 (北陸、長野周辺に立地し、北東アジアに関係する荷主、物流会社) 回答数 : 22 社 (内、三角航路利用可能な社は 2 社のみ)

(2) アンケート調査の視点（ヒアリング調査の物流関連企業内容に同じ）

●現況の把握として、中国の山東省、河北省、北京市、遼寧省、吉林省、黒竜江省、韓国、ロシアとの関係性において、以下の内容を把握した。

1) 関連性

- ・ 取引先がある。
- ・ 自社工場、関連工場がある。
- ・ 物流拠点がある。

2) 上記の所在地

3) 1)で関係がある場合、貨物と輸送について

- ・ (輸出入別) 貨物名
- ・ (輸出入別) 年間貨物量
- ・ (輸出入別) 荷姿
- ・ 貨物別輸出入ルート (利用港湾)
- ・ リードタイム (ロシアの場合 SLB=シベリアランドブリッジ の利用の有無)
- ・ 貨物別輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通し

●日本海横断国際フェリーへの関心と利用可能性について、以下の内容を把握した。

1) 北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が開設した場合の利用可能性について

2) 国際フェリー、国際 RORO 航路の可能性がある場合の貨物やルートについて

(3) アンケート調査結果の概要

アンケート調査結果は以下に示すとおりである。

有効回答数が少ないことから統計的な扱いにはならないことから、ここでは概論にとどめる。

●日本海横断国際フェリー利用可能性について有効回答数が少ないことから、必ずしも関心が高いとはいえない。利用可能かどうかを把握するためには日本海横断国際フェリーについて、運航スケジュール、料金、利用される船の概要等、より具体的に荷主やフォワーダーに示す必要がある。

・利用可能と回答した社は2社。全体的に関心は低調。・利用可能と回答した社は、フォワーダーと大手建機メーカー。

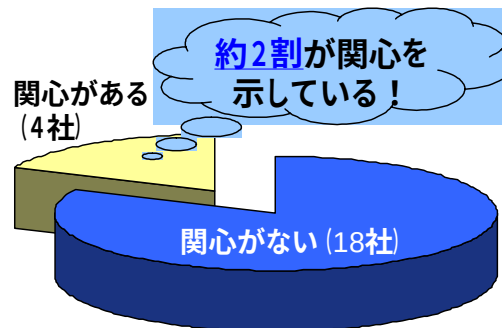


図 日本海横断国際フェリーに対する関心の割合

●日本海横断国際フェリー利用可能な社の方面と貨物日本海横断国際フェリー利用可能な社の方面と貨物として具体的な例示として得られたものは、以下の貨物と方面であった。

・繊維製品・家庭用雑貨全般⇒輸入⇒中国・韓国・作業工具⇒輸出⇒ロシア（SLB 利用可能性有）・機械部品⇒輸出⇒ロシア（SLB 利用可能性有）●日本海横断国際フェリー利用上の問題点・課題

日本海横断国際フェリー利用上の問題点・課題については端的に言えば、以下の3点に集約された。

- ・コスト・リードタイムの確保・SLBの輸送品質（積み替え、振動等の問題）
- ・RORO・フェリーを活かすハード、ソフトの整備

2.4 日本海横断国際フェリーの活用による効果のまとめ

ヒアリング調査、アンケート調査の実施から得られた、日本（新潟）・韓国（東草）・ロシア（トロイツァ）を結ぶ日本海横断国際フェリー就航の効果は、ヒアリング調査の内容を踏まえて捉え直すと、以下のように整理できる。

なお、ヒアリング調査は物流と人流に両面から調査しているので分けて整理する。一方、アンケート調査は、物流のみの調査であるので、物流面の効果のみの整理とする。

（1）ヒアリング調査から

1）物流に関して

- ・これまでやむを得ず航空貨物で運んでいた急送品を、エアよりも安く運べるようになる。（フォワーダー）
- ・荷主のニーズ（時間、コスト）に合わせて、いろいろな輸送モードが提案できるので、取り扱い貨物量が増やせる。（フォワーダー）
- ・フェリー貨物は集荷範囲が広いので、新潟港の背後圏が広がり、より広範囲から集荷できるようになる。（フォワーダー）
- ・企業の戦略エリアは中国の華北とインドであるところが多いので、日本海横断国際フェリーは利用価値が高い。（フォワーダー）
- ・珲春の工場から出荷する場合、現状では大連まで長距離を陸送しなければならないが、トロイツァ港から出せば大幅な陸送費、輸送時間のカットになる。（衣料メーカー）
- ・木製品関連貨物は中国の華北等で生産されるので、トロイツァ港から出せば大幅な陸送費、輸送時間のカットになる。（流通）
- ・現在の輸送コストよりも下がれば、釜山から東草経由にシフトする可能性はある。（工具メーカー）
- ・シベリア鉄道がザルビノ（トロイツァ）まで延伸し、フェリーと接点ができれば、ザルビノがヨーロッパへの窓口になるので、フェリーの利用価値が大きく高まる。（工具メーカー、商社）
- ・SLB（シベリア鉄道）を利用したがついている企業がいるので日本海横断国際フェリー航路の開設は、新潟港の新たな貨物の掘り起こしに十分寄与するのではないか。（フォワーダー）

2）人流に関して

- ・日本からシベリア鉄道を利用するような旅行商品の開発につながる。（リゾート経営）
- ・ザルビノ（トロイツァ）は陸路では行きにくいので、ビジネス客の利用の掘り起こしが期待される。（旅行代理店）
- ・ロシアのいわゆる「担ぎ屋」と呼ばれる貨物運び人が、こうしたフェリーを利用する顧客になり得る。（旅行代理店）
- ・中国のビザ等渡航制限が緩和された場合、中国の旅行者は（旅費の安い）フェリーを使って来日する可能性が高いことから、フェリーの就航により中国からの観光客が相当程度見込める。（旅行代理店）

- ・使用する船そのものが魅力、質が高ければ、船旅そのものを目的とするような市場も掘り起こすことができる。(旅行代理店)
- ・ロシアの富裕層は新潟の大学へ子弟を留学させている。フェリー航路の開設はこうした需要も取り込め得る。(工具メーカー)

(2) アンケート調査から(物流について)

- ・輸送日数の短縮が期待される。(物流事業者)
- ・サンクトペテルブルグ港は混雑しているので、リードタイムの短縮、定時性の確保のため SLB を利用したい。そのために日本海横断国際フェリー航路が開設されれば、利用できる。(建機メーカー)
- ・中国からの輸入が増えるので、輸送コスト、リードタイムの低減が期待できる。(製薬メーカー)

３．専門研究会の開催

第１回～第６回まで専門研究会が開かれ、「地域自立・活性化調査」に対し、各界の専門家による意見交換が行われた。

表３．１ 第１回～第６回の専門研究会の経緯

	日時	場所	テーマ
第１回専門研究会	１月１１日 １３：３０～	北陸地方整備局 会議室	北陸地域の国際物流戦略
第２回専門研究会	１月１８日 １５：００～	日本プレスセンター （東京都中央区）	急進する中国の経済と産業構造
第３回専門研究会	１月２５日 １５：００～	日本プレスセンター （東京都中央区）	日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義
第４回専門研究会	２月２２日 １５：００～	日本プレスセンター （東京都中央区）	中国大陆における水運産業の発展
第５回専門研究会	２月２９日 １５：００～	富山県民会館３階 特別会議室	国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ
第６回専門研究会	３月７日 １５：００～	日本プレスセンター （東京都中央区）	政策提言の内容

3.1 地域自立・活性化調査 第1回 専門研究会

地域自立・活性化調査 第1回 専門研究会

日 時：平成 20 年 1 月 11 日（金）13:30 ～ 15:00

場 所：北陸地方整備局 2 階 港湾会議室

議 事 次 第

1. 開 会

- (1) 開会 国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部長 大野 正人
- (2) 挨拶 新潟県 交通政策局長 高橋 総一

2. 話題提供

- (1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄
 - ・主旨説明および管内港湾の現状と課題
- (2) 東北学院大学 教養学部 柳井 雅也 教授
 - ・北陸地域国際物流戦略チームの提言等について

3. 討議（意見交換）

4. 閉 会

(以 上)

【配布資料】

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「北陸地域国際物流戦略チームの提言」 説明資料

地域自立・活性化調査

第1回 専門研究会 出席者名簿

	所 属	氏 名
東北学院大学	教養学部 教授	柳井 雅也
NPO法人 総合政策研究会	理事長	玉置 和宏
	常務理事	高松 亨
	理事	田中 洋之助
	理事	吉原 勇
読売新聞社	論説副委員長	松田 英三
日経広告研究所	主席研究員	森野 美德
国土交通省 北陸地方整備局	港湾空港部長	大野 正人
	港湾空港部 港湾計画課長	佐々木 規雄
	港湾空港部 港湾計画課 課長補佐	中谷 誠志
	新潟港湾・空港整備事務所長	吉田 秀樹
新潟県	交通政策局長	高橋 総一
新潟市	都市政策研究所 主任研究員	望月 迪洋
事務局		
国土交通省 北陸地方整備局	港湾空港部 港湾計画課 課長補佐	佐川 雅悦
財団法人 WAVE	情報研究部長兼政策・計画研究部長	加藤 久晶
NPO法人 総合政策研究会	監事	本間 忠夫

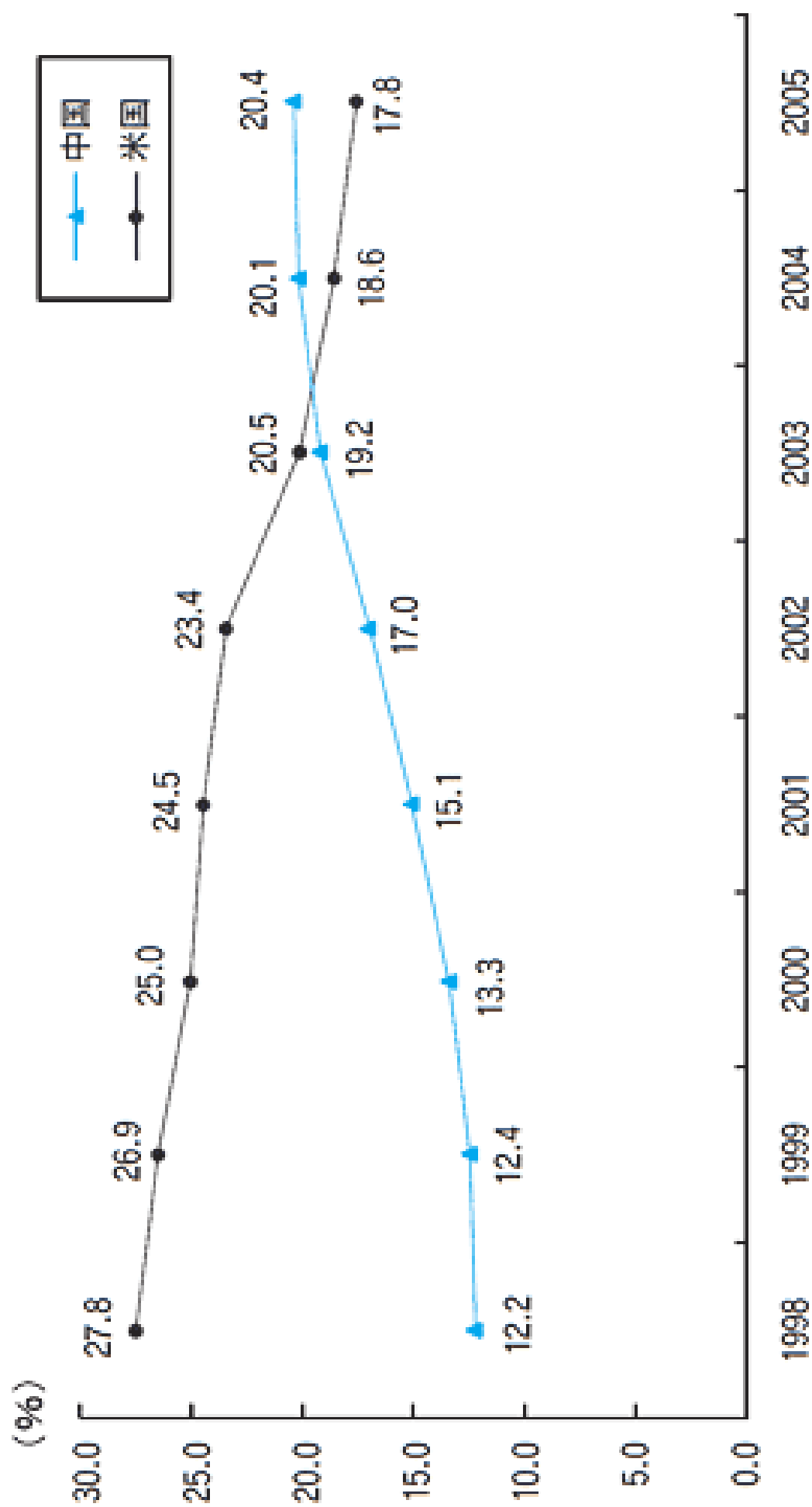
順不同

2008.1.11

地域自立・活性化調査 第1回 専門研究会

北陸地域国際物流戦略チームの提言

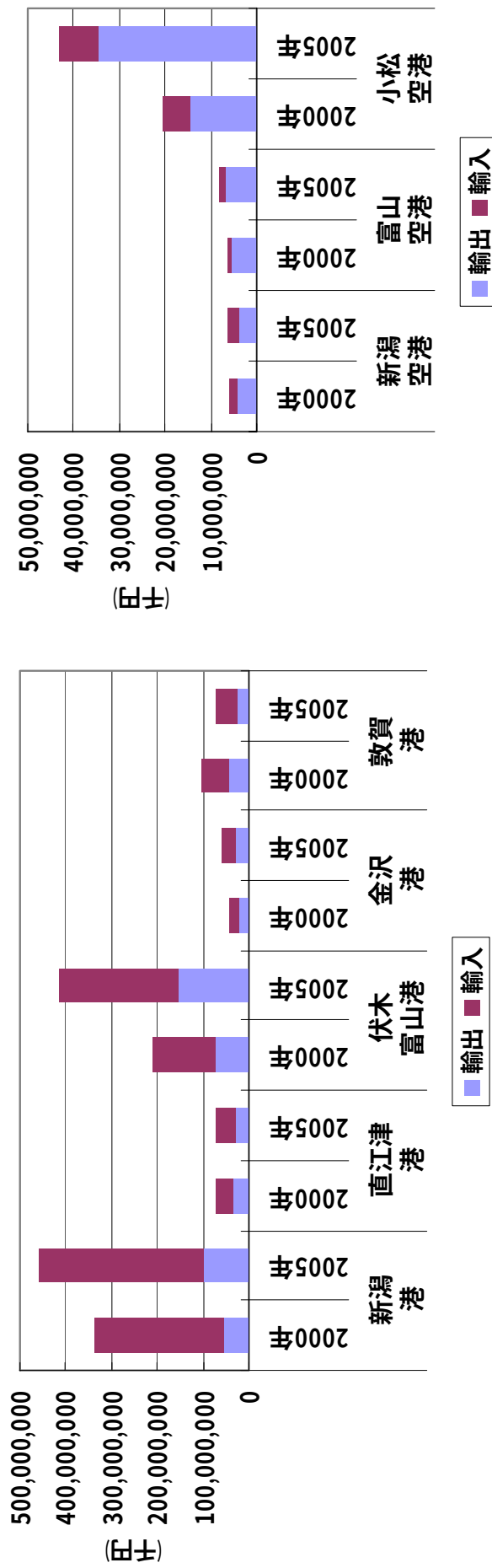
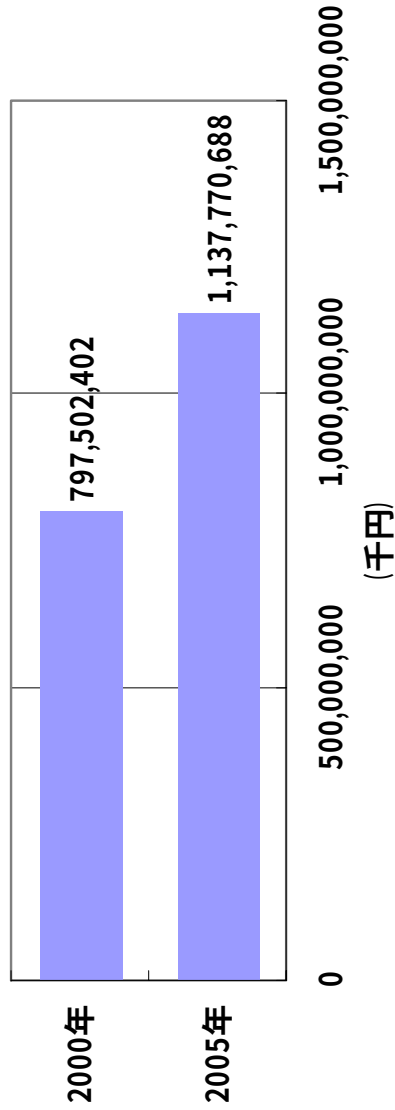
日本の対中、対米貿易額シェアの推移



(出所: 財務省「貿易統計」)

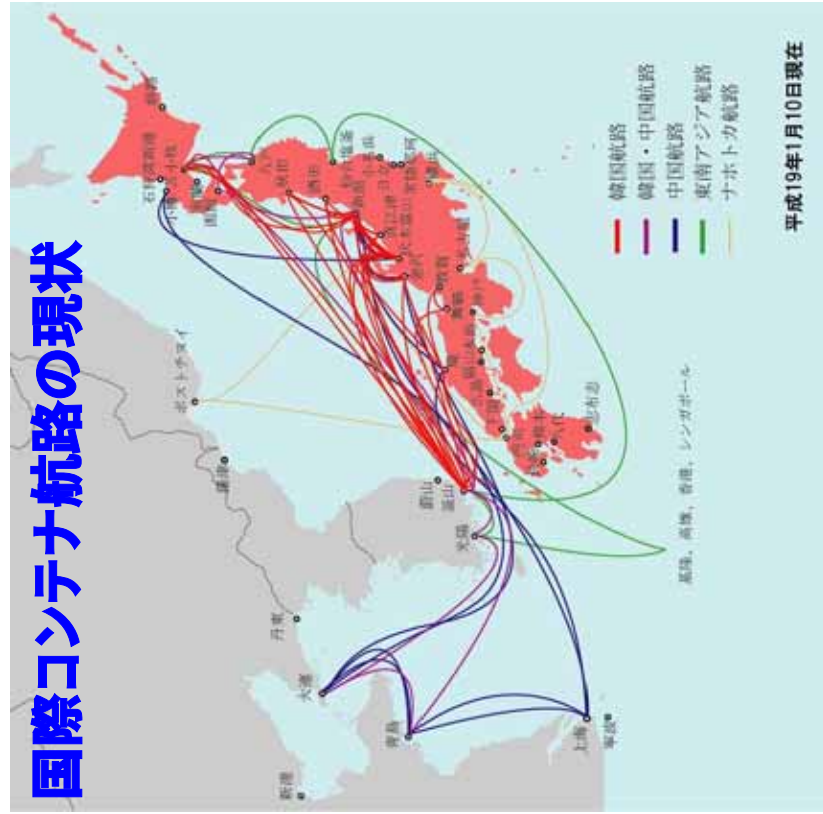
北陸地域の輸出入貨物の貿易総額の推移

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。

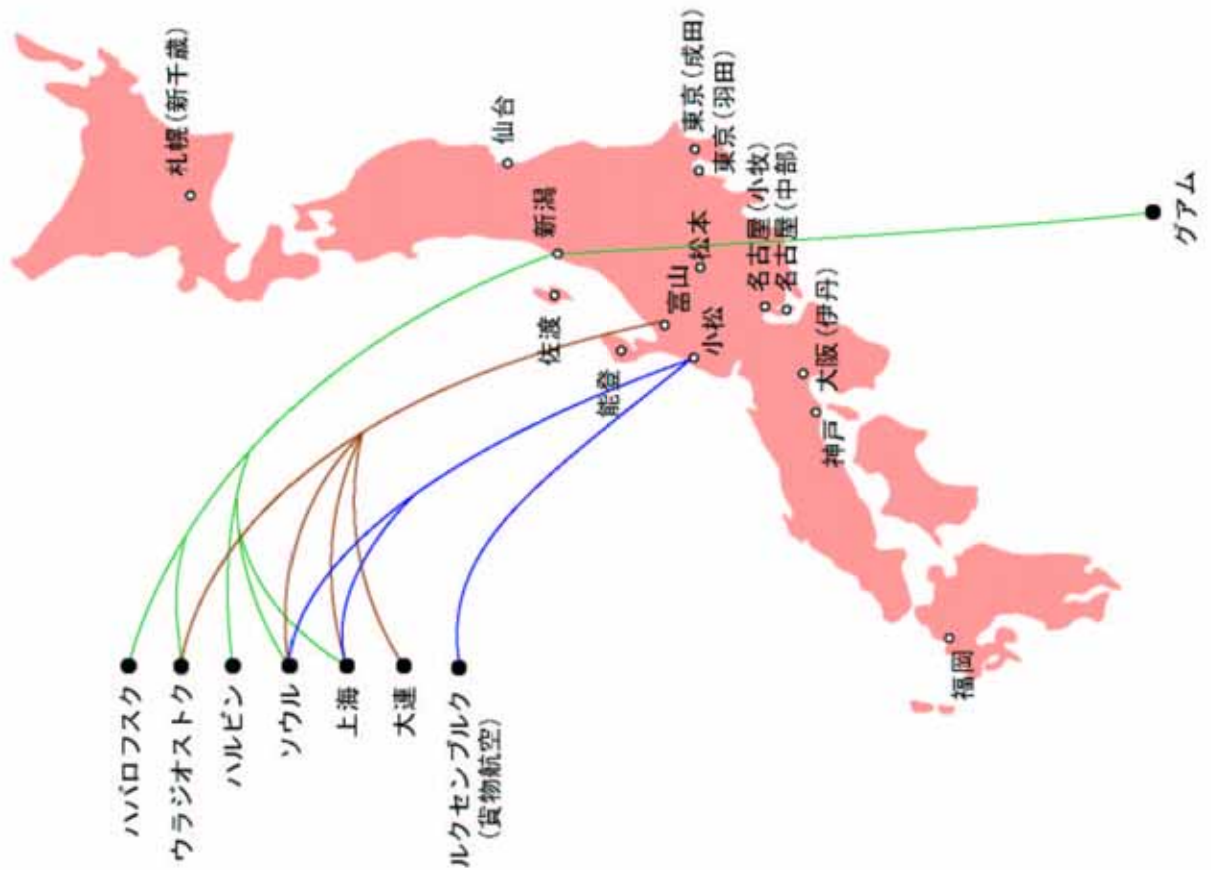


西日本主要港に比べて国際フェリー航路が少ない。

北陸地域の1～3箇所の港湾を経由して釜山港や上海港に帰港するパターン

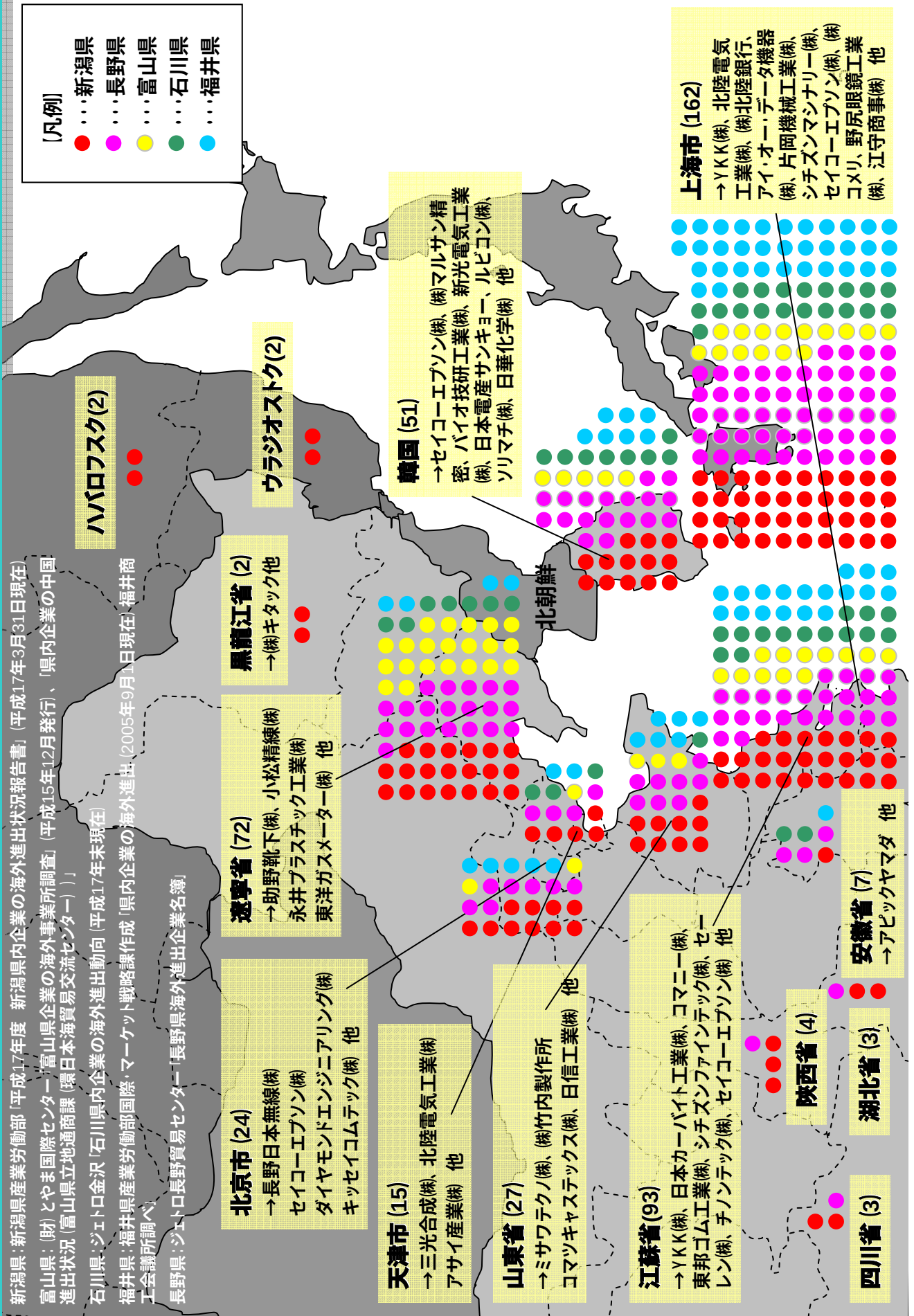
定期国際航空輸送ネットワーク

	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



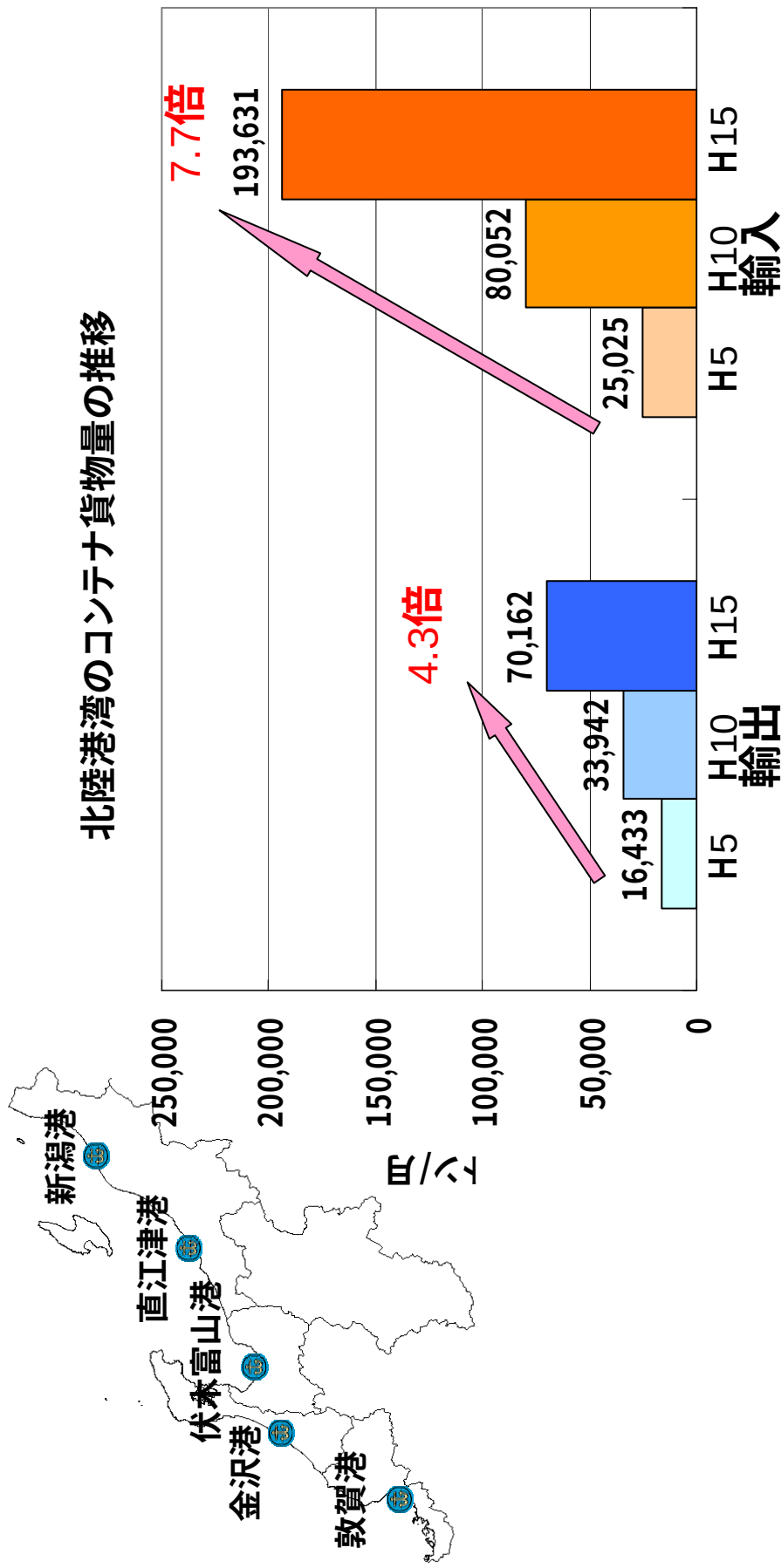
注) 全て往復。資料) 各空港管理者の資料から作成。(H17.8現在)

北陸地域から北東アジアへ進出している主な企業



北陸5港湾の輸出入コンテナ貨物の推移

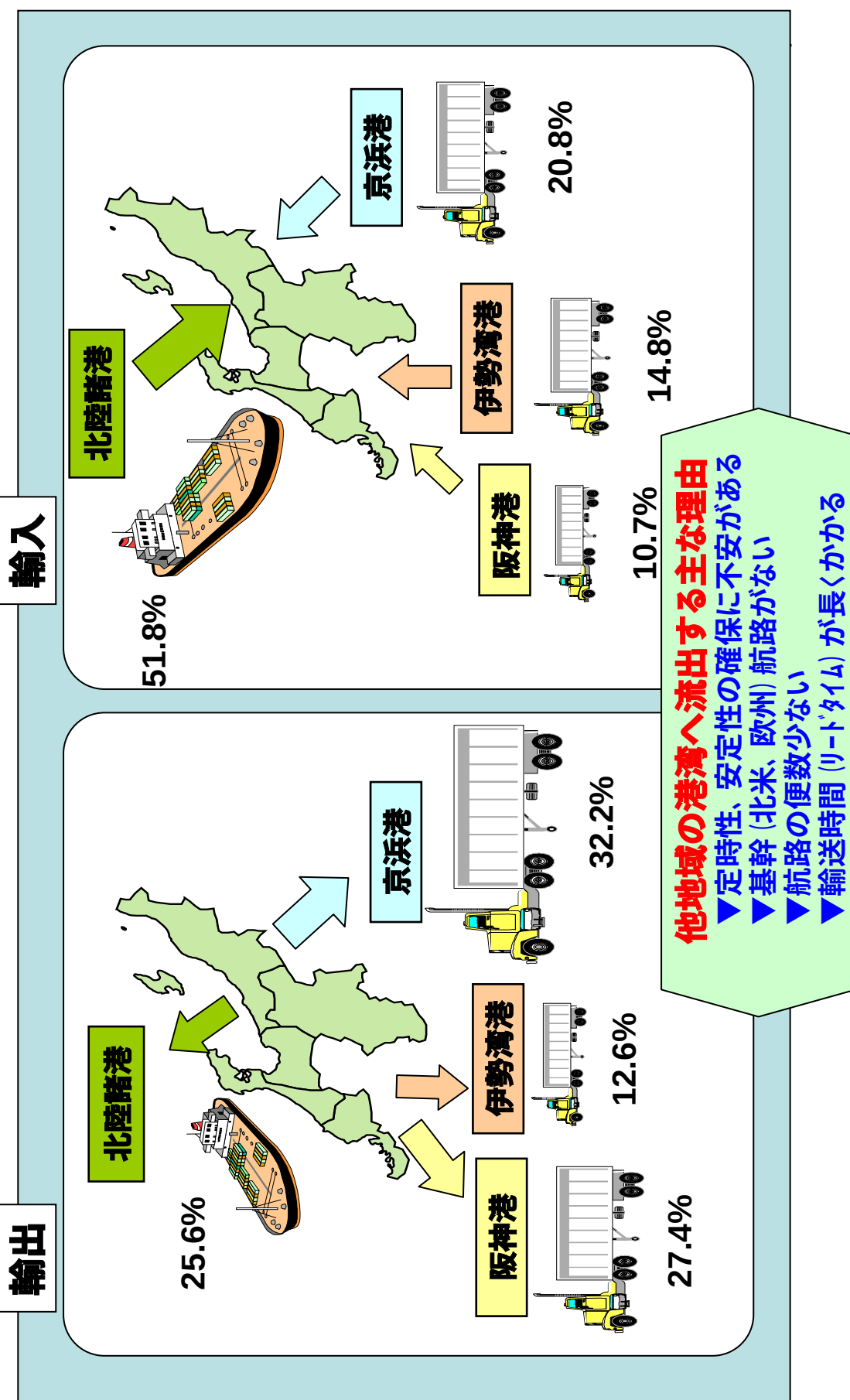
北陸港湾の輸出・輸入のコンテナ貨物の推移をみると、過去10年で輸出4.3倍、輸入7.7倍で、北陸港湾を利用する輸出入コンテナ貨物量が大きく増加している。



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。

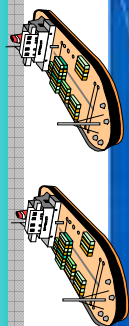


北陸地域のコンテナ対応岸壁の整備状況

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

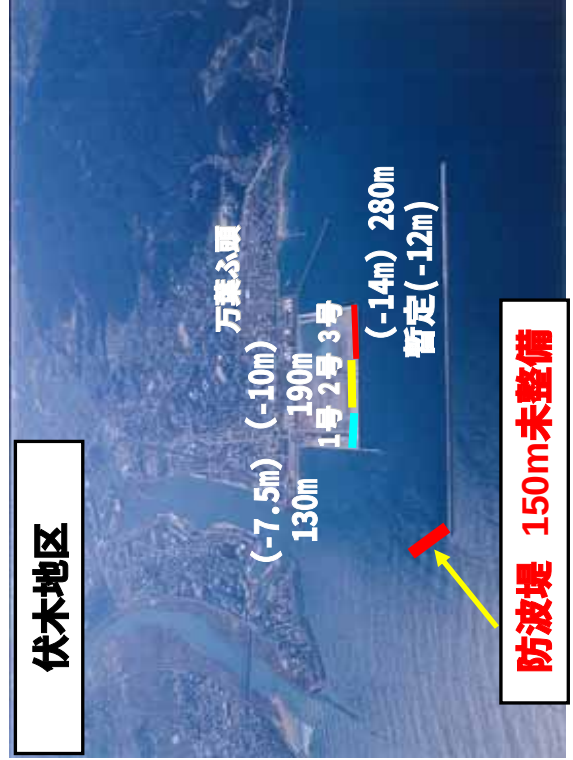
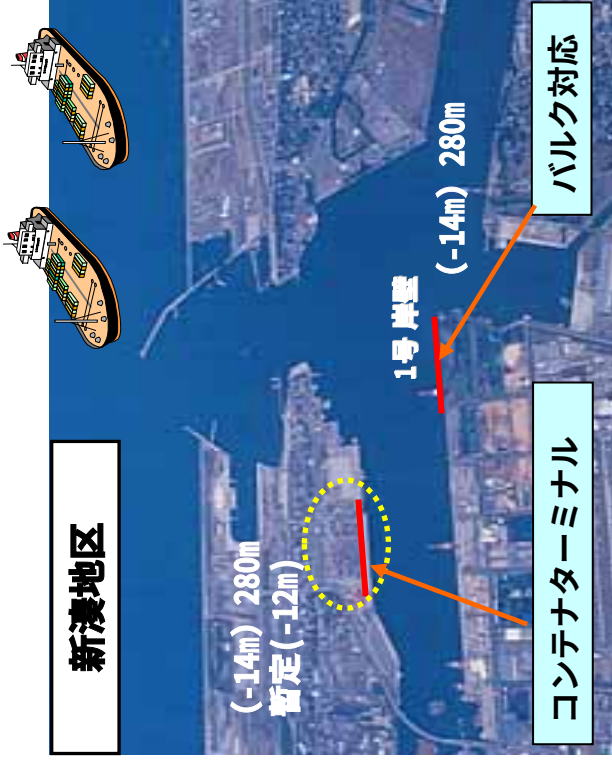
ヤードの不足

- 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。

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

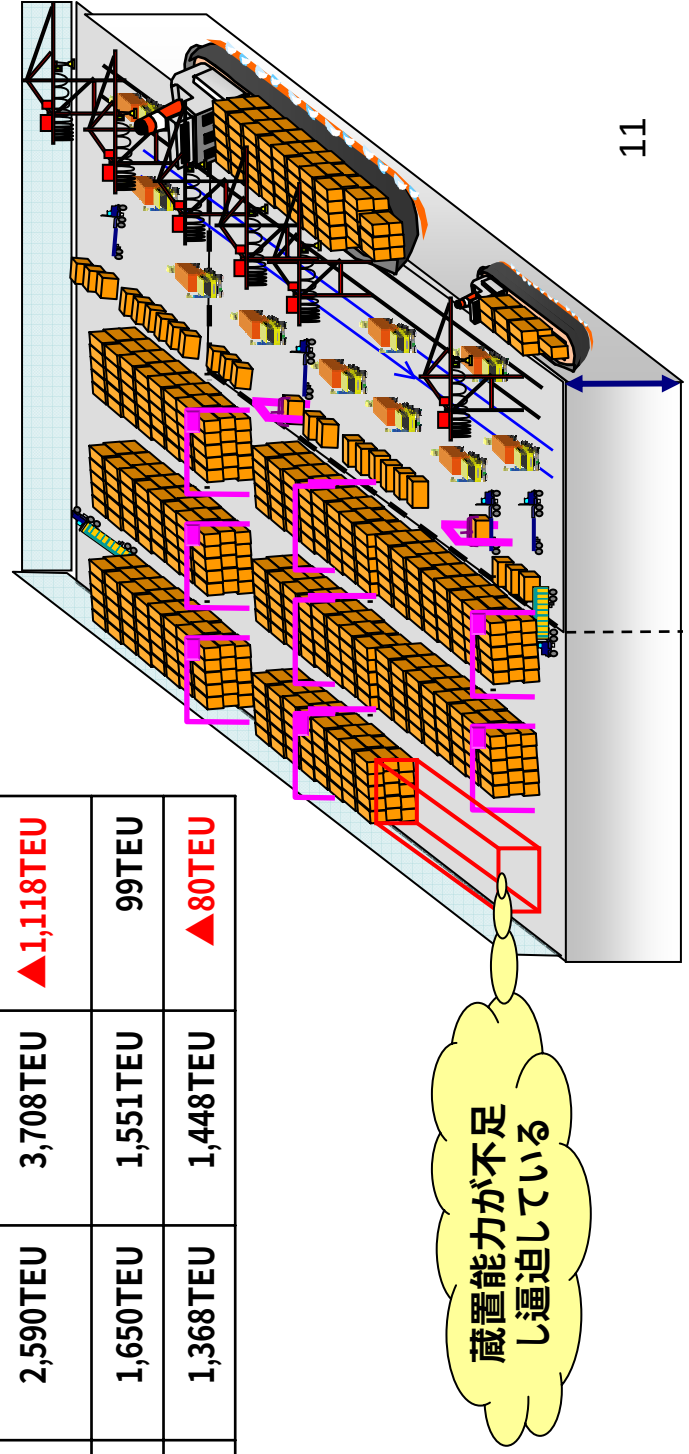
道路のアクセスが悪く、トレーラーが十分に通行できない。

北陸地域の逼迫しているコンテナ置き場の状況

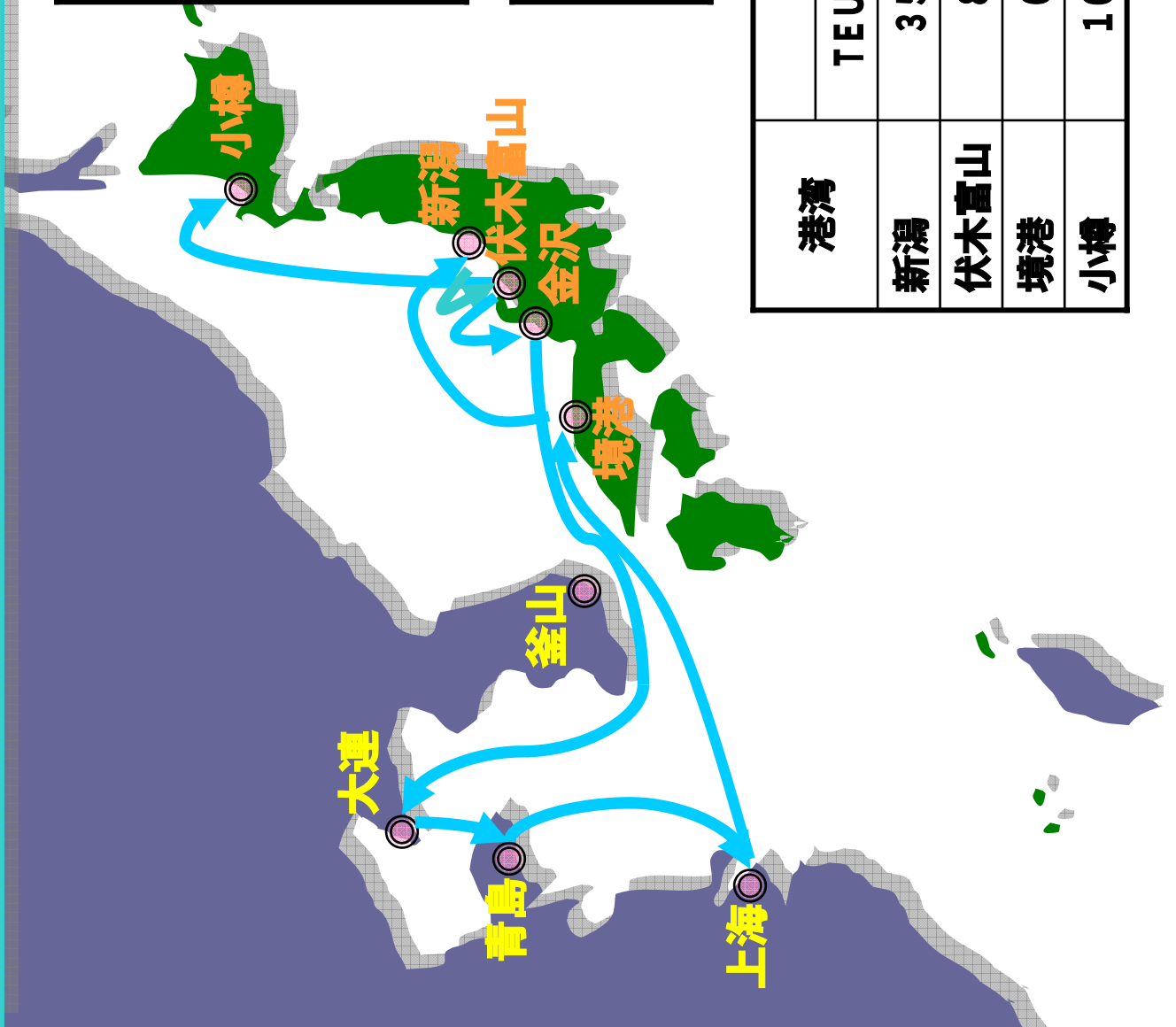
北陸地域の各港ではコンテナの蔵置能力が不足しており、早急な対応が必要である。

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



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

‘05年度輸出入実績			
港湾	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	1 ² 192

(事例) 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(株) 見附市にインランドデポを開設

通関・保税拠点として活用

インランド・デポ 開設

あいさつする加藤社長

商船三井ロジスティクス(株)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、新潟県営業所として業務を開始したと発表した。新潟県出資の第三ターミナル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運営されている。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880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、輸出入貨物の通関の保税機能

(CFS機能) ①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 上954-0006 新潟県見附市新幸町9-5、県営中部産業団地

電話 02558・6681

ファクス 02558・6688

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「ブロックトレイン」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

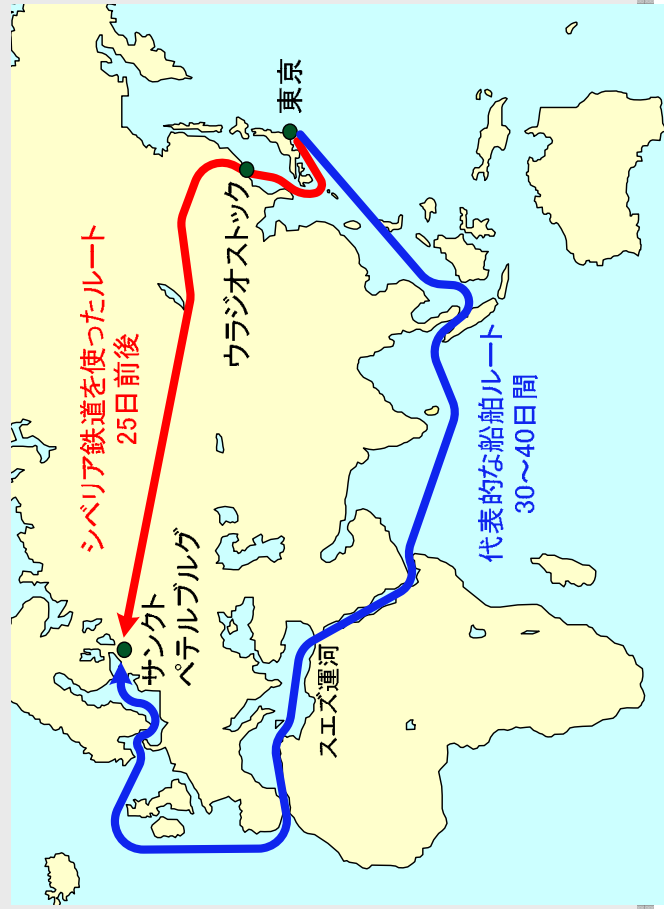
●北陸企業の期待（ヒアリング）

- ・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



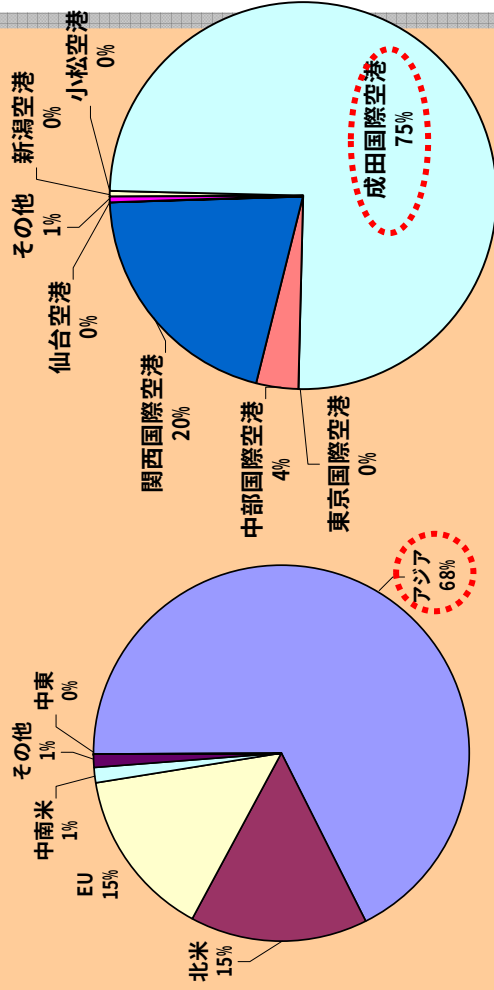
国際航空輸送の動向

- ・北陸地域を発着する航空貨物の大半はアジア方面（中国、香港、韓国、台湾が全体の6～7割占める）である。
- ・北陸地域の航空貨物の大半は成田国際空港や関西国際空港を経由しており、地元の北陸空港の利用状況は極めて小さい。



北陸地域から発生する貨物の大半が中国などの東アジアであり、国際航空輸送における北陸空港の潜在的ニーズはある。

国際航空輸送のトレンドである『ハブ＆スポークス』の中で北陸地域の空港がハブ空港にダイレクトに繋がる空港として機能するように貨物の集約と航空会社・インテグレーターにPRを行っていくことが重要である。



北陸地域から輸出される
航空貨物の行き先

北陸地域から輸出される
航空貨物が経由する空港

出典) 物流動向調査、財務省関税局、H18.9.1～7

陸上輸送コスト削減効果

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の算出

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 H15.10.1～16.0.31
港湾投資の評価に関する解説書 2004

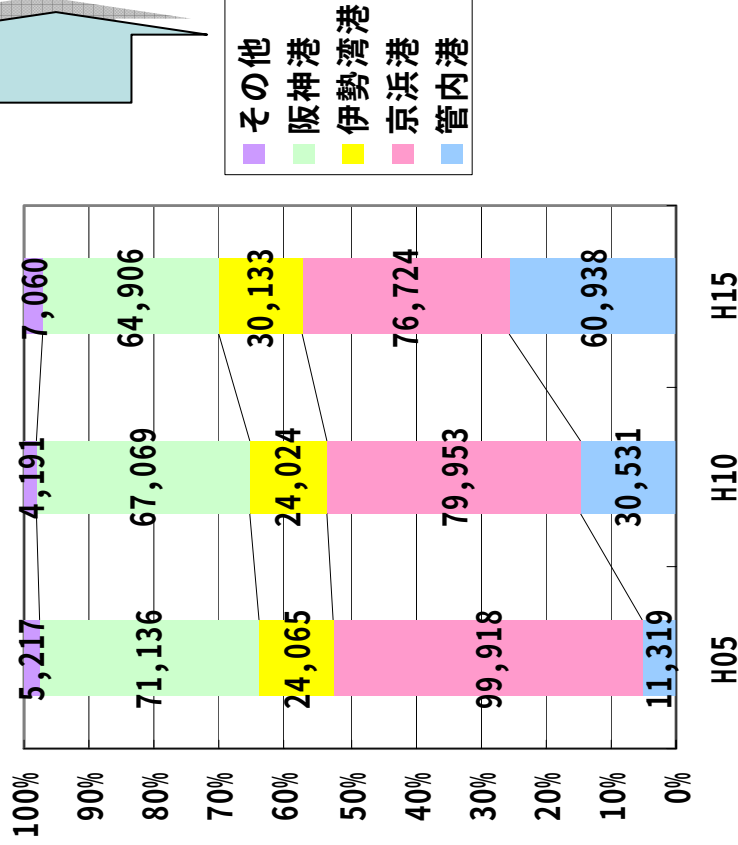
コンテナ貨物輸出価格比較

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

港湾利用状況に関する主な意見

コロナ流動調査の結果

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

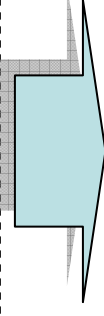
- ・敦賀港よりコストが安いので神戸港を利用。＜荷主（繊維）＞
- ・直江津港は清水港よりもコストを下げる。＜荷主（雑貨）＞

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。

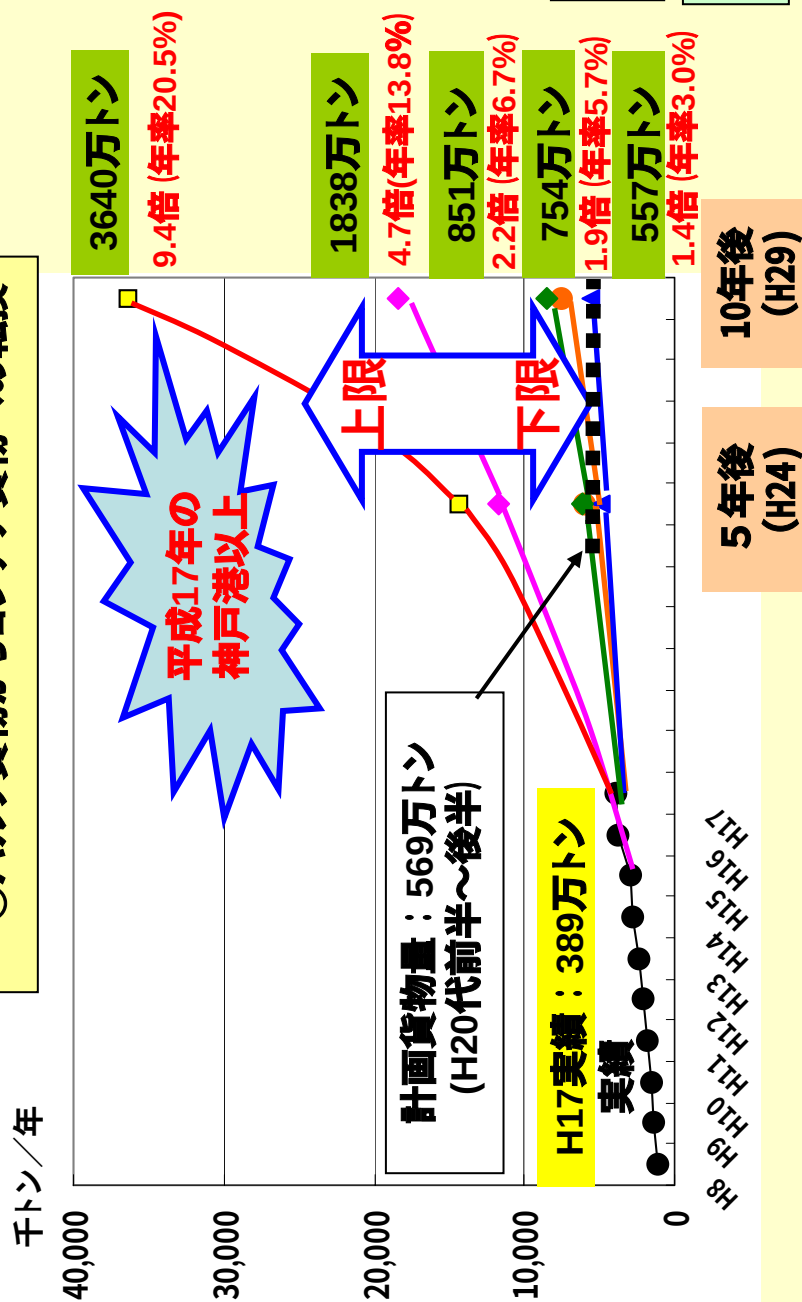
輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

統計的な予測に加えて、北陸港湾の背後圏のコンテナ貨物に転換する貨物を考慮した場合など、幅を持たせた需要推計を実施した。

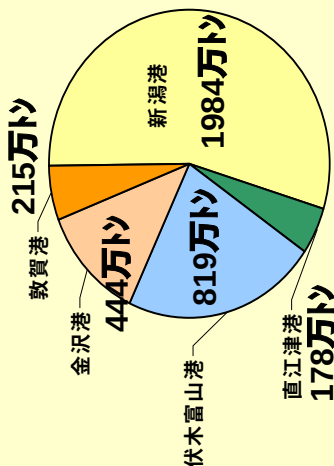
コンテナ貨物の需要予測結果

コンテナ貨物の上限値の推定

- さらなる背後圏の拡大
- バルク貨物からコンテナ貨物への転換



A:北陸及び3大都市圏貨物の東アジア諸国経済成長率の伸び



B:北陸地域・周辺地域貨物の北陸港湾利用率アップ

C:北陸地域貨物の北陸港湾利用率アップ

D:北陸港湾貨物のトレンド推計

E:北陸港湾貨物の全国の伸び率による推計

最終提言

提言1 北陸地域の国際物流機能の改善・強化

- 1-1 国際物流機能の強化による沖待ち等の解消
- 1-2 北陸地域の厳しい自然条件に負けない国際物流機能の改善
- 1-3 効率的な集荷・集配を可能とする高機能物流センターの整備

提言2 多様な輸送経路への対応

- 2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築

提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

- 3-1 SCMの構築に適した北陸地域の企業立地の促進
- 3-2 効率的な企業活動を支援するためのターミナルと近隣地の一体的な利用

提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

- 4-1 地域間・港湾間連携による国際物流機能の利用促進
- 4-2 ITを活用した国際物流機能の利用促進

『提言1 北陸地域の国際物流機能の改善・強化』

1-1 国際物流機能の強化による 沖待ちの解消

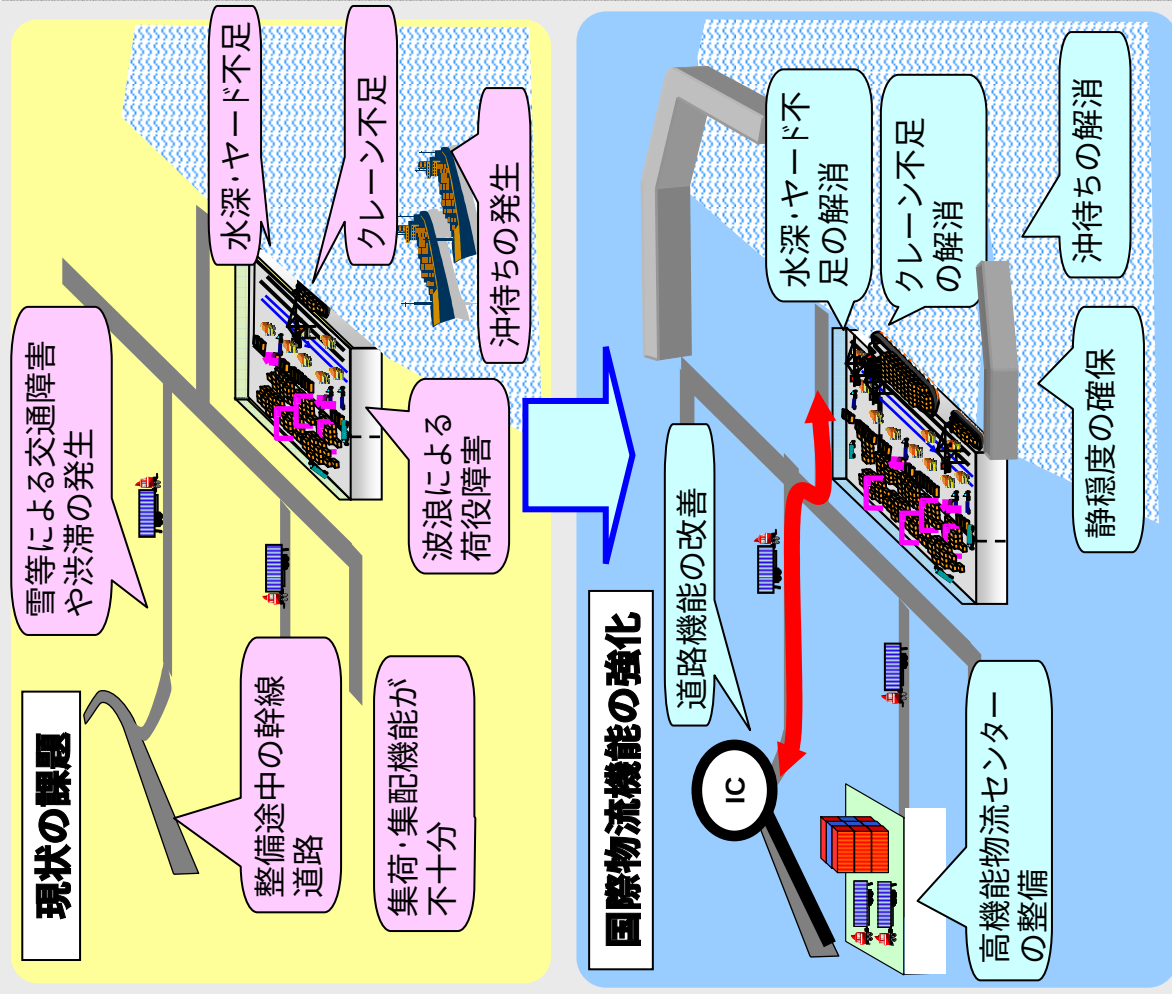
→ 岸壁やクレーンなどの不足に対応する施設を整備する。

1-2 北陸の厳しい自然条件に 負けない国際物流機能の改善

→ 防波堤や道路の整備を行い、国際物流輸送における定時性の確保を図る。

1-3 効率的な集配を可能とする 高機能物流センターの整備

→ 臨機応変な輸送モードの選択ができる柔軟な対応が可能な物流センターを整備する。



『1-1 北陸物流機能の強化による沖待ち等の解消』の 具体策と効果

沖待ち解消のための岸壁、クレーンなどの施設整備

●期待される効果

- ・沖待ちの解消と滞船コストの削減
- ・荷役コストの低減
- ・地元港湾利用の促進

●具体的な効果

沖待ちが解消できないと、

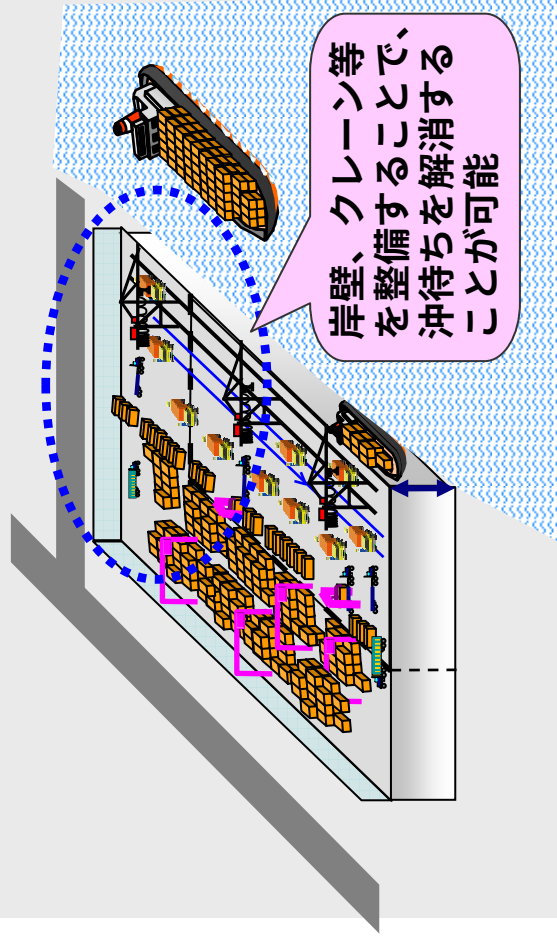
- ・航路の信頼性が低下し、荷が逃げる。
- ・滞船コストが発生し費用負担が増加する。

新潟港のコンテナターミナルの岸壁及びクレーンの整備を図り取扱能力が向上すること、沖待ちが削減される

- ・沖待ち隻数削減(H18 69隻)

伏木富山港では、岸壁の整備によりバルク船の沖待ちが解消され、滞船コストが削減される。

- ・年間約1億円の滞船コストの削減



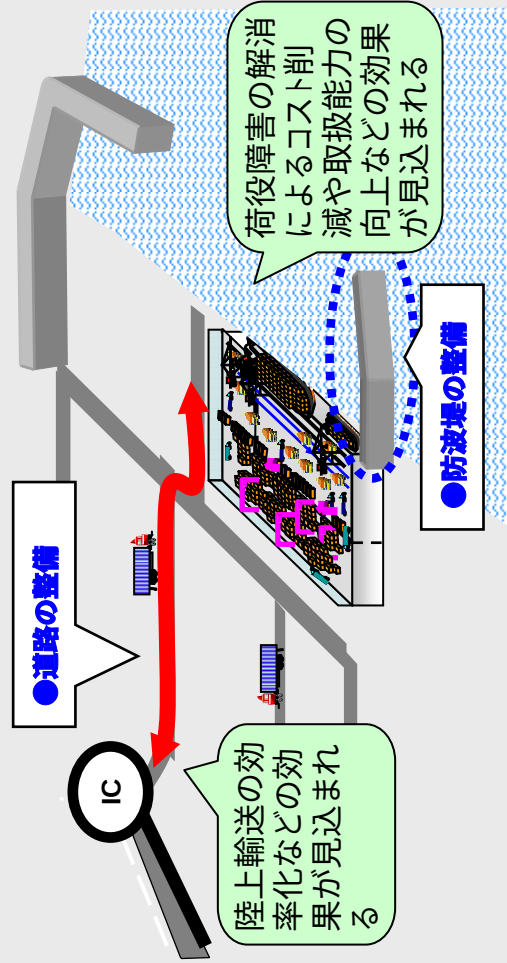
『1-2 北陸の厳しい自然条件に負けない国際物流機能の改善』

の具体策と効果

定時性確保のための防波堤及び道路の整備

●期待される効果

- ・荷役障害の解消とコストの削減
- ・貨物取扱能力の向上
- ・陸上輸送の効率化



●具体的な効果

定時性が確保できないと、

- ・航路の信頼性が低下し、荷が逃げる。
- ・余分な荷役コストや輸送コストが発生する。

<荷役コストの削減>

防波堤の整備により静穏性が確保されることで荷役障害が低減し、荷役コストが削減される。

- ・荷役コストの削減
(100～500万円／年)

<陸上輸送の効率化>

幹線道路等の整備により、工場と北陸港湾間の輸送回数が増えることで、陸上輸送コストが削減される。

- ・港湾との輸送回数
2回／日 → 3回／日

『1-3 効率的な集荷・集配を可能とする高機能物流センター の整備』の具体策と効果

高機能物流センターの整備と利用促進

●期待される効果

- ・輸送経路の自由な選択
- ・輸送コストの削減
- ・北陸港湾の利用促進

●具体的な効果

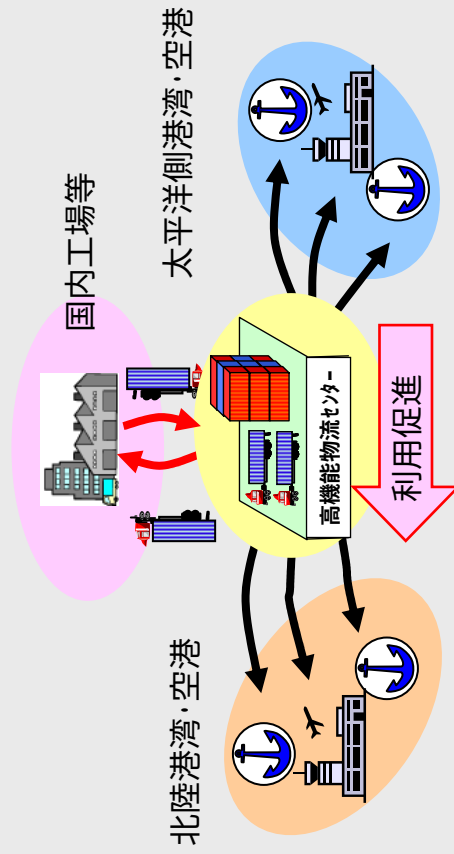
- 高機能物流センターがないと、
- ・輸送経路を個別に選択すると手続きが煩雑になる。
 - ・まとまった量の貨物が集めにくい。

<輸送経路の自由な選択>

高機能物流センターを設けることで、多様な輸送ニーズに対応した輸出入が可能になり、自由な輸送経路の選択ができるようになる。

<北陸港湾の利用促進>

高機能物流センターの集荷機能を活かすことにより、一定量の貨物を集めることでコンテナ航路の開設や増便を促すことが期待される。



<高機能物流センター設置に伴う物流機能の強化>

『提言2 多様な輸送経路への対応』

2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築

○東アジア諸国との国際コンテナネットワークの構築

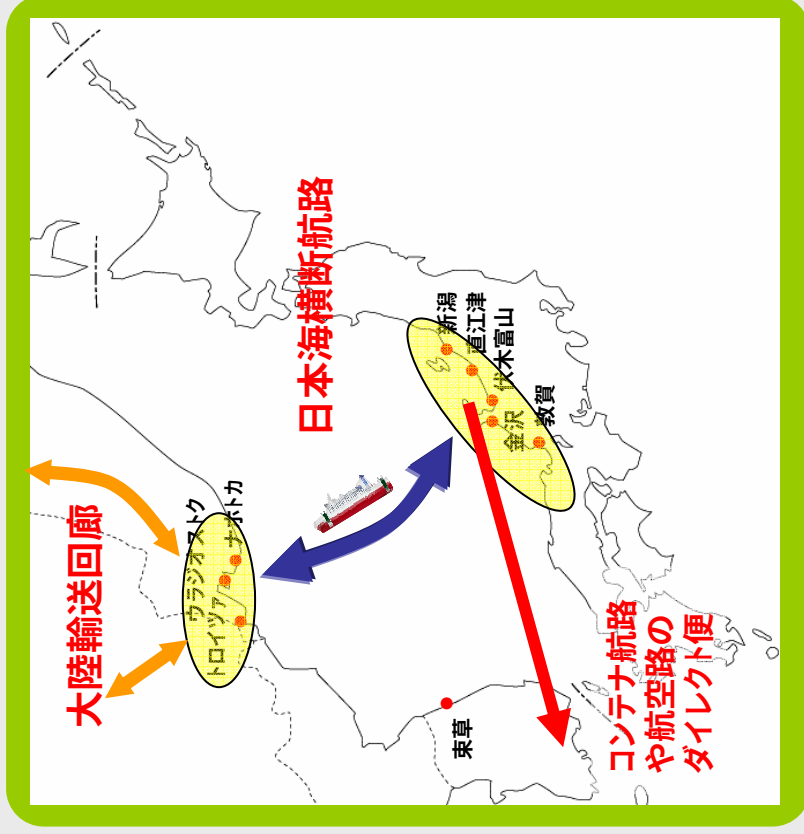
→中国や韓国等とのダイレクト便の開設、増便など国際コンテナ航路を充実する。

○国際フェリー、RORO輸送ネットワークの構築

→対岸諸国と北陸地域を結ぶ国際フェリー、RORO輸送の航路を開設する。

○航空輸送路の拡大

→北陸地域の空港において北東アジアとの国際航空路線を充実する。



『2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築』の具体策と効果

海上貨物及び航空貨物ネットワークの整備・拡充

●期待される効果

- ・北東アジアとの輸送時間の短縮
- ・海上輸送と航空輸送の連携

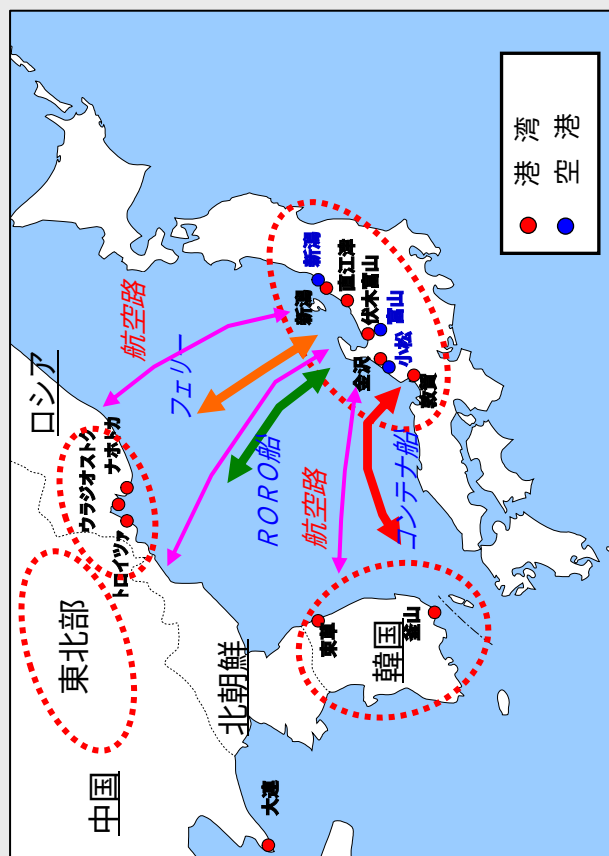
●具体的な効果

- 多様な輸送モードが構築されないと、
- ・長い時間をかけた輸送が継続する。
- ・太平洋側の港湾や空港に頼る輸送が継続する。

＜中国東北部との輸送日数の短縮＞

極東ロシアとのダイレクト航路の開設により、中国東北部の工場から北陸への輸送で、大連経由の輸送から日本海横断航路の利用により輸送日数の短縮が可能になる。

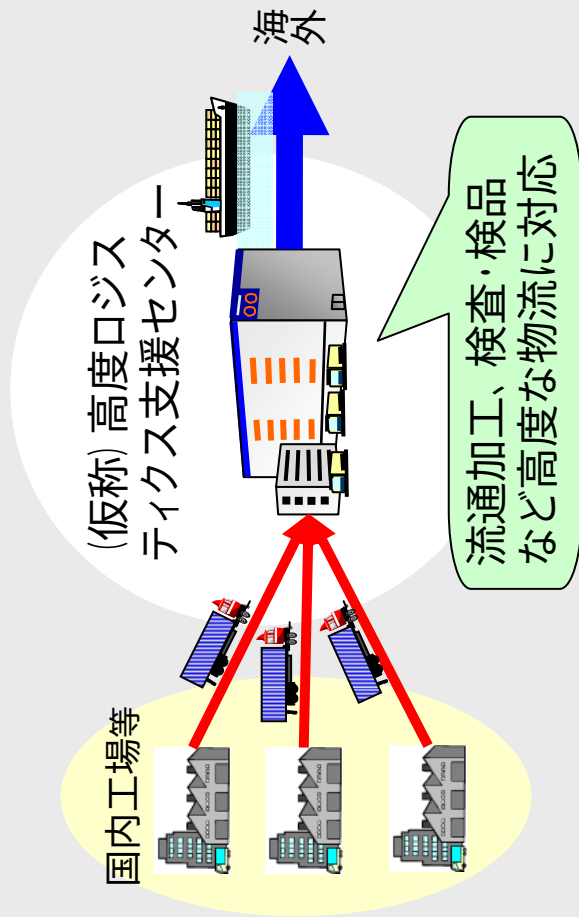
・輸送日数の短縮
(7～11日 → 2～3日)



提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

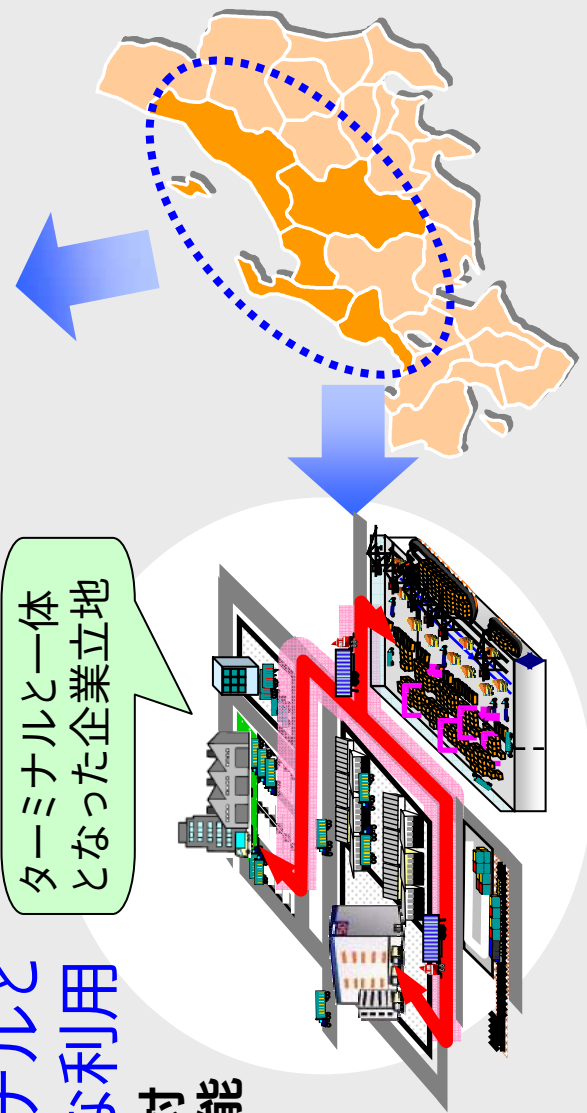
3-1 SCMの構築に適した 北陸地域への企業立地の 促進

→貨物の保管に加えて、流通加工、検査・
検品を行える（仮称）高度ロジスティクス
支援センターの設置



3-2 効率的な企業活動を 支援するためのターミナルと その近接地の一体的な利用

→臨海部への企業の進出意欲に対
応した用地の提供、貨物取扱機能
の強化



『3-1 SCMの構築に適した企業立地の促進』の具体策と効果

(仮称) 高度ロジスティクス支援センターの立地支援

●期待される効果

- ・貨物集約による多様な輸送経路の確保
- ・高度な物流対応による地域経済(雇用)効果が発現
- ・新たなビジネスチャンスの創出

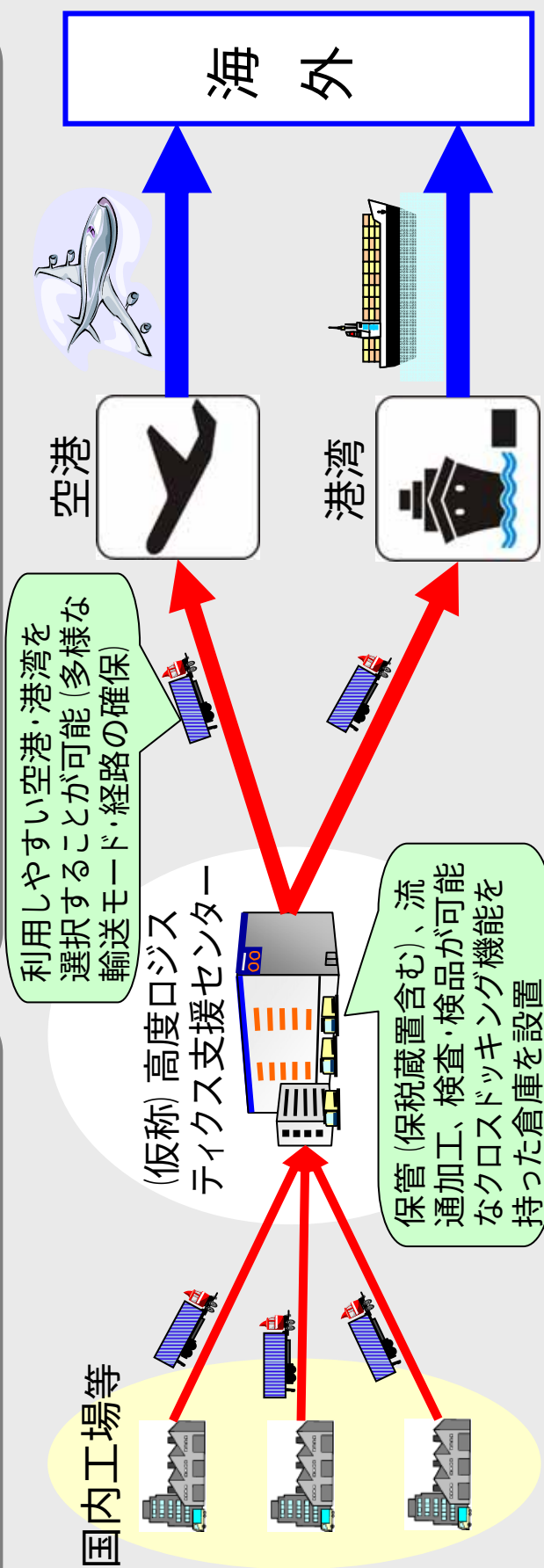
●具体的な効果

北陸地域に(仮称) 高度ロジスティクス支援センターを設け、保管、流通加工、検査・検品することで、地域全体に以下の経済効果が発現する。

売上高: 約1,000億円/年

雇用: 約3,000人/年

※将来、貨物量が大幅に増加しても、高度な物流機能に対応できないと北陸地域を貨物が通過するだけとなり、地域の活性化に寄与しない



『3-2 効率的な企業活動を支援するためのターミナルと その近接地の一体的な利用』の具体策と効果

ターミナルと近接地の一体的利用の促進

●期待される効果

- ・陸上輸送コストの低減
- ・特殊車両の通行許可手続きの簡略化
- ・リードタイムの短縮

●具体的な効果

金沢港の港湾関連用地（約20ha）に企業が立地すると、以下の経済効果が発現する。

売上高： 約300億円/年
雇 用： 約1,000人/年

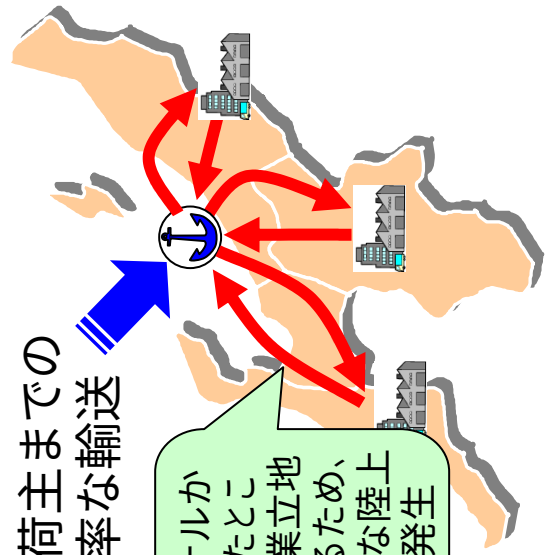
資料) 石川県の工業（平成17年工業統計調査）

注) 従業者30人以上の事業所、工業用地が対象



内陸荷主までの 非効率な輸送

ターミナルから離れたところに企業立地しているため、非効率な陸上輸送が発生



ターミナルと一体 となった企業立地



余計な横持ち輸送の縮減やリードタイム短縮などの効果が見込まれる

提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

4-1 地域間・港間連携による 国際物流機能の利用促進

→地域間・港間で連携し、北陸地域が一体となった港湾機能のあり方検討やポートセールス活動を推進する。



北陸地域国際物流戦略チーム
シンポジウム (H19.3、金沢市)



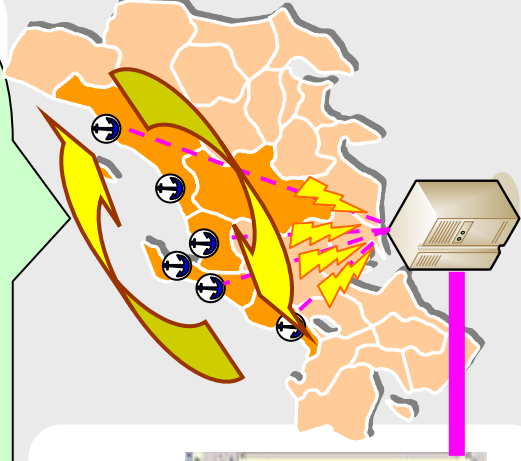
北陸地域国際物流戦略チーム
西部ブロックワーキング
(H19.10、敦賀市)

4-2 ITを活用した国際物流機能の 利用促進

→ITを活用し、物流情報提供、ゲート管理、入出港手続き等の情報化を進めるとともに、北陸地域間で共通の仕様とすることで、地域間の連携を強化する。

従来までのポートセールスと併せて、北陸地域が一体となって利用促進活動を推進する

Webなどを活用し各種手続きの簡略化、必要な情報配信の実施



例) 新潟東港コンテナターミナル
コントロールセンターHP

『4-1 地域間・港間連携による国際物流機能の利用促進』 の具体策と効果

地域間・港間連携による北陸地域が一体で取り組むポートセーラースの実施

●期待される効果

- ・貨物集積による航路確保
- ・新たなビジネスチャンスの創出
- ・地域間連携による需要拡大

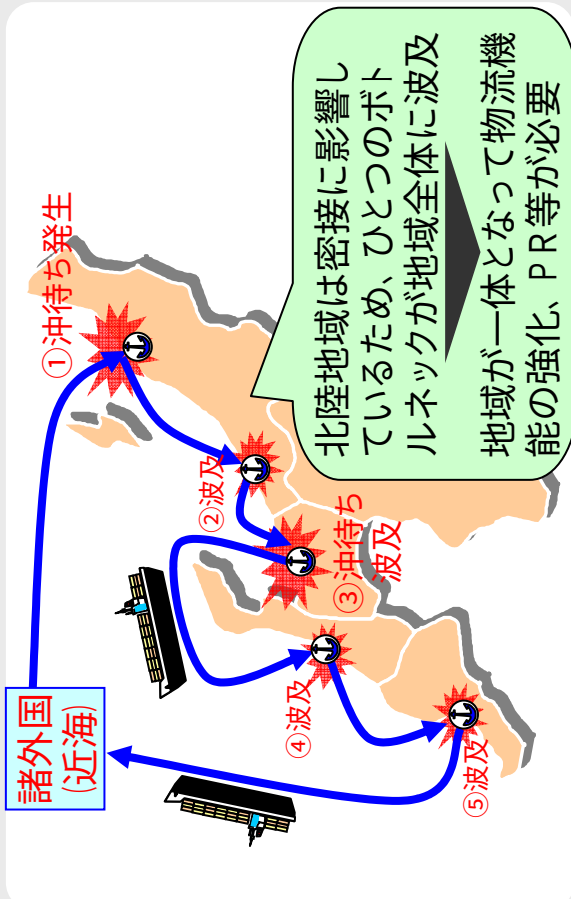
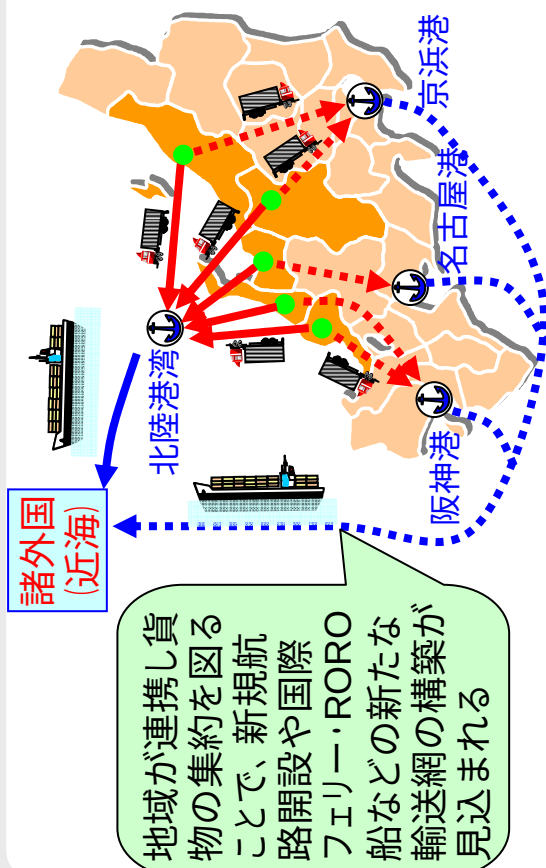
●具体的な効果

北陸地域が連携して貨物を集め、新規航路（500TEU/週）を開設した場合、以下の経済効果が発現する。

約5億円/年 {=1.8万円×500TEU×52週}

北陸港湾にコンテナ1TEUがシフトしたことによるトータルコスト削減額

※北陸地域は各地域・港湾間が密接に関係しているため、ある港湾だけ物流機能の強化・改善効果が小さいものとなる。



『4-2 ITを活用した国際物流機能の利用促進』の具体策と効果

港湾の入出港に係る諸手続き及びターミナルゲートのIT化の推進

●期待される効果

- ・輸送手続きの簡略化・迅速化
- ・情報提供による輸送効率化
- ・IT化に伴う連携促進

●具体的な効果

新潟東港のゲートシステムIT化に伴う効果は以下の通り。

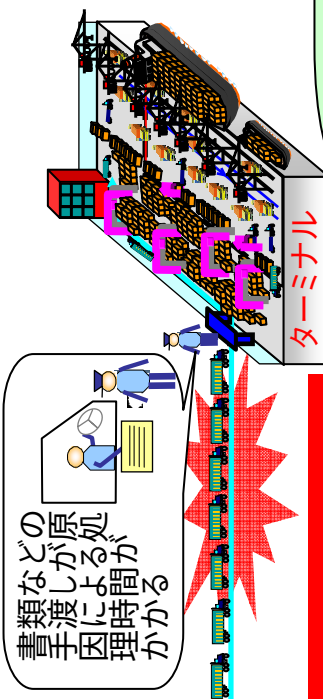
現状（貨物量が16.4万TEU）： **約2億円/年**
将来（貨物量が9.4倍増加）： **約20億円/年**

需要予測より、貨物量の伸びが最も上位に推移した際の10年後の伸び率

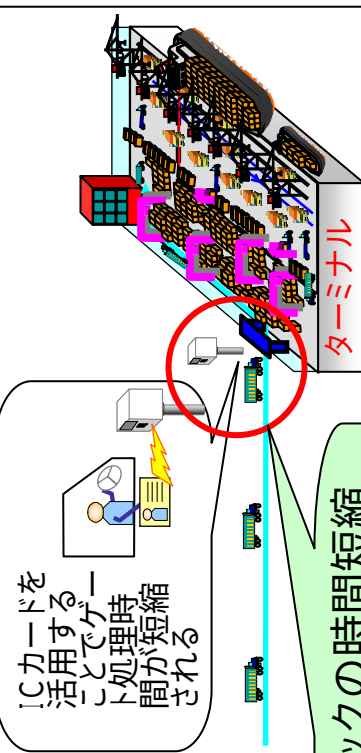
※ゲートシステムの効率化（IT化など）を進めなければ、今後予測される需要増大に対応できず、ボトルネックとなる。

ゲートシステムIT化による効果

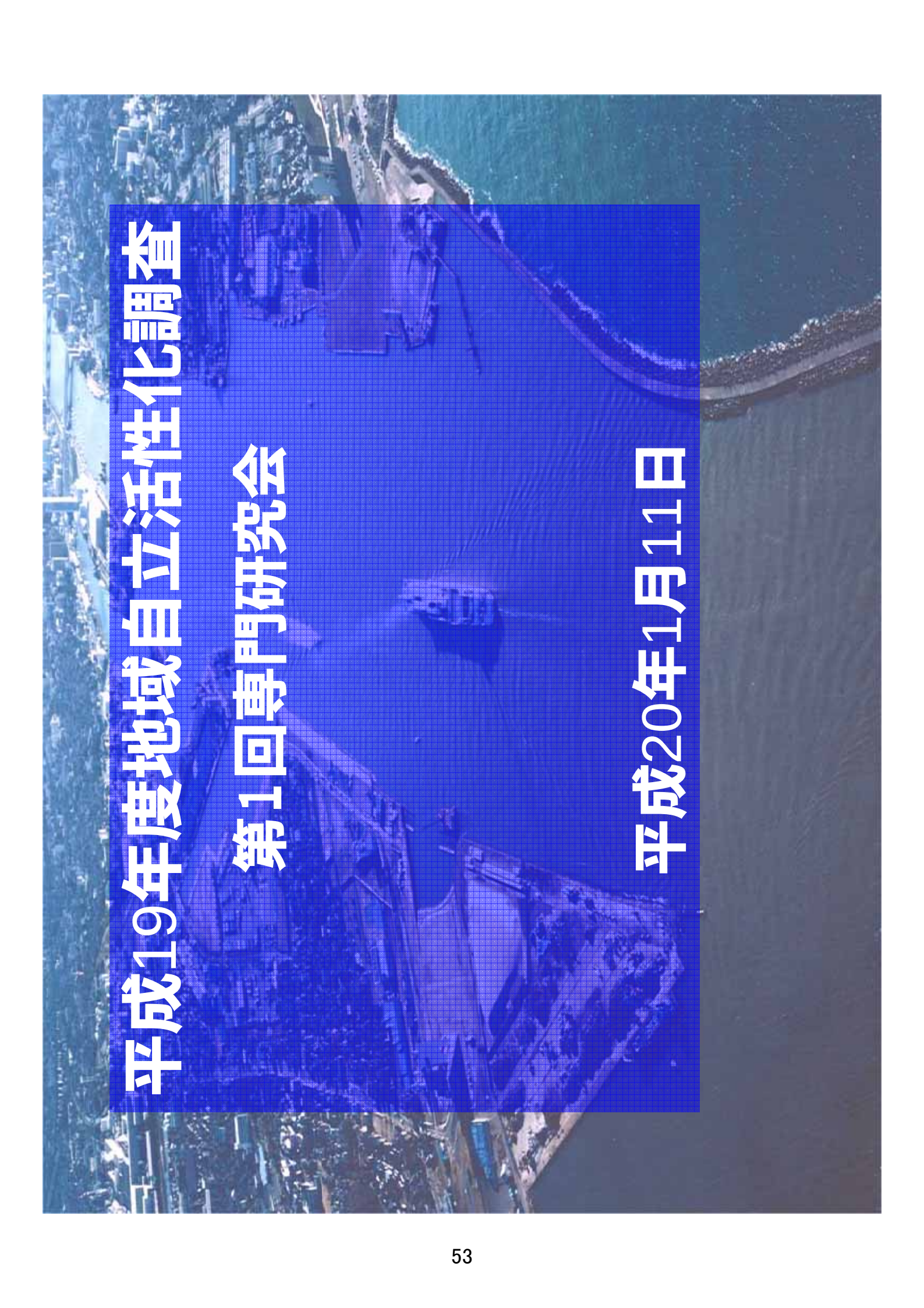
■ゲートITシステム導入前



■ゲートITシステム導入後



ゲートIT化に伴いトラックの時間短縮効果が発現するとともに、渋滞による沿道環境の負荷も軽減する

An aerial photograph of a coastal region, showing a mix of urban development, greenery, and a body of water. A large blue semi-transparent rectangle is overlaid on the image, containing white text. The text is arranged vertically, with the main title on the left, a subtitle in the center, and a date on the right.

平成19年度地域自立活性化調査

第1回専門研究会

平成20年1月11日

調査の検討体制および背景

調査の検討体制

研究会

<全国の視点で検討>

第一回…1月11日(金) 新潟市開催
 テーマ:「北陸地域国際物流戦略」
 話題提供:東北学院大 柳井教授

第二回…1月18日(金) 東京都内開催
 テーマ:「アジア貿易」
 話題提供:新潟大学 溝口 准教授

第三回…1月25日(金) 東京都内開催
 テーマ:「日本海国際横断フェリー」
 話題提供:ERINA 三橋特別研究員

＊第四回、五回…2月20日以降
 調整中、東京都内で開催
 話題提供:東海大学松尾教授、
 富山大学李准教授

委員
 (委員)
 ・総合政策研究会理事 玉置氏
 ・総合政策研究会理事 吉原氏
 ・武蔵工業大学 高松 教授
 ・マスコミ関係者

＊第一回は、会議の後に新潟港の視察および17時以降に意見交換会を予定。

北陸地域国際物流戦略チームの提言(特に「多様な輸送経路の構築」)を切り口とした研究テーマとする。

有識者懇談会

<北陸の視点で検討>

開催
 2月8日(金) 新潟市
 テーマ
 チサン・コンファレンス

国際フェリーの活用による
 北陸の産業と観光振興

研究会報告(アドバイザー)
 ・武蔵工業大学 高松 教授

座長
 ・東北学院大学 柳井教授

有識者
 (メンバー)
 ・元富山大学 雨宮氏(地域)
 ・ERINA 三橋特別研究員(対岸)
 ・中越運送
 ・新潟日報記者(orオプザーバー)
 ・JTB新潟支店長
 ・新潟県
 ・北陸地方整備局 港湾空港部長

オプザーバー
 ・北陸信越運輸局

北陸地域国際物流戦略チームの提言および政策研究会の意見を反映させた懇談会とする。

シンポジウム

<一般に周知>

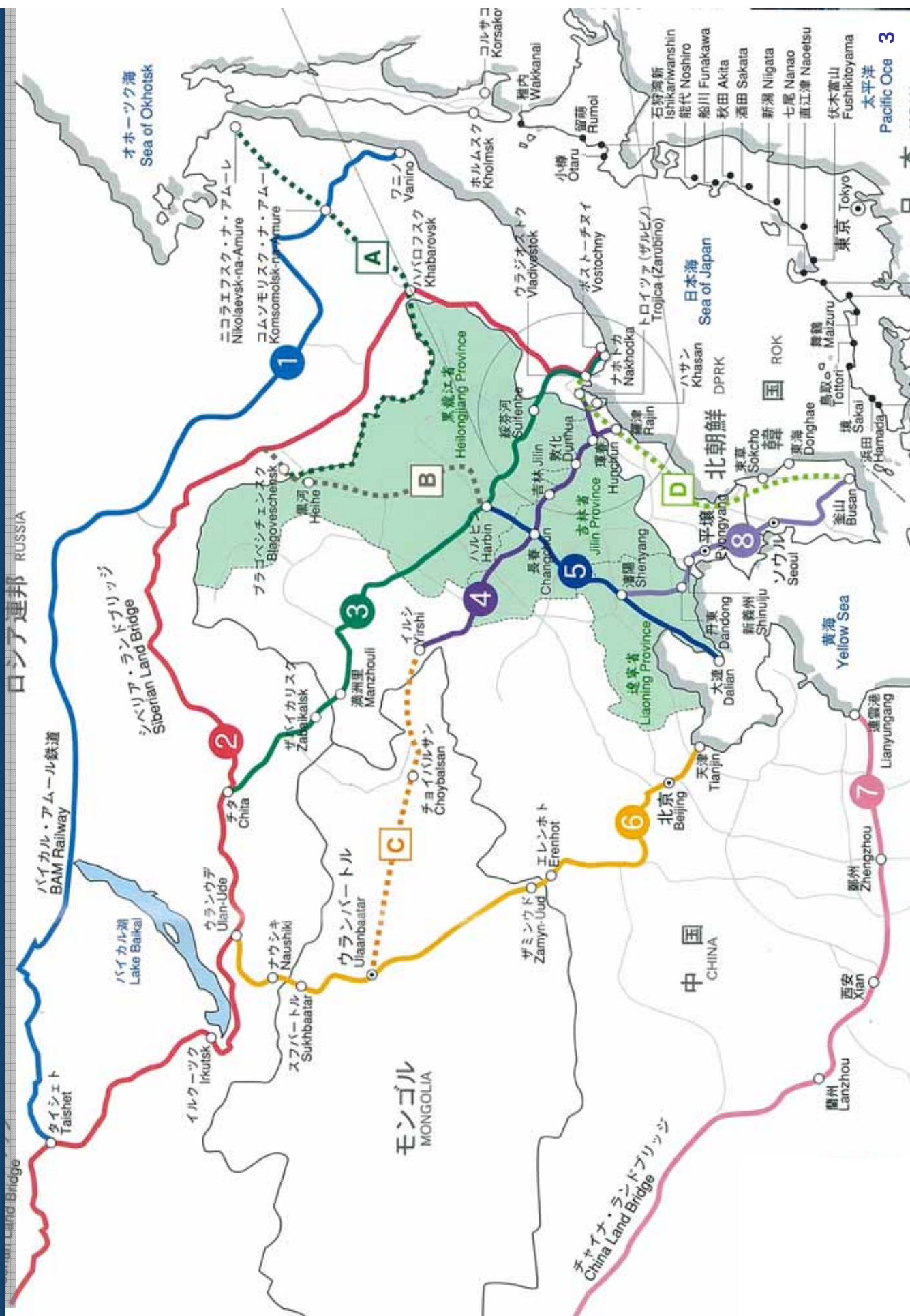
開催
 2月20日 新潟市・朱鷺メッセ
 テーマ
 国際フェリーの活用による
 北陸の産業と観光振興
 あいさつ
 新潟県・新潟市
 国土交通省
 基調講演(一名)
 ・ERINA 三橋特別研究員(対岸)
 ・東北学院大学 柳井教授
 パネルディスカッション
 (コーディネーター)
 ・新潟市都市政策研究所 望月氏
 (パネラー)
 ・北東アジアフェリー
 ・小島衣料(中国進出企業)
 ・JTB新潟支店長
 ・商船三井ロジスティクス取締役
 ・総合政策研究会理事 玉置氏
 ・新潟県
 ・北陸地方整備局(インフラ整備)

オプザーバー
 北陸信越運輸局

有識者懇談会の意見および国際フェリー利用者の意見を反映させたシンポジウムとする。

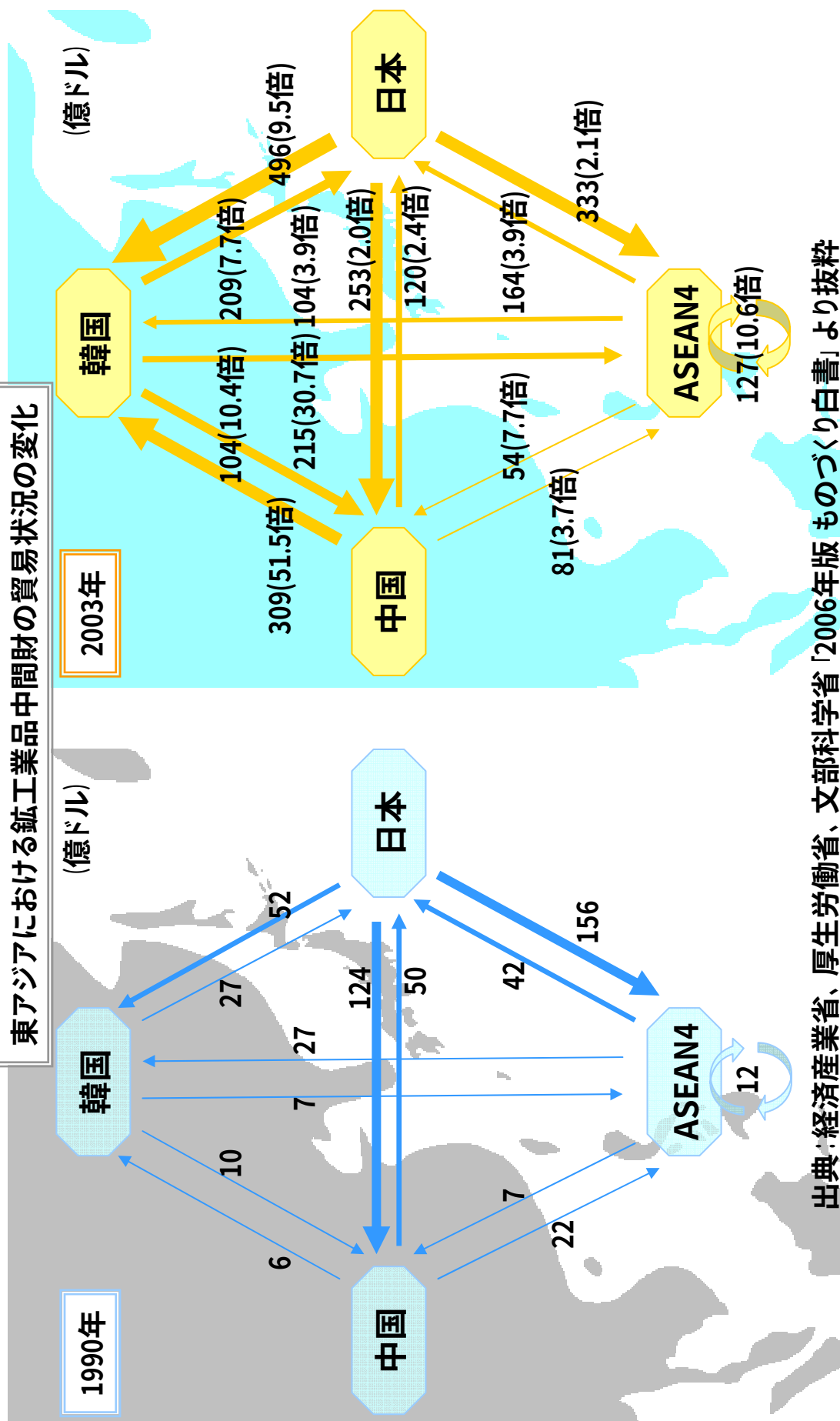
＊後援:新潟日報、毎日新聞社
 ※赤字は調整中

北東アジア地域と北陸地域



我が国とアジア地域の経済交流の拡大

東アジア域内において鉱工業品の中間財^(※)貿易額は、1990年と比較して2003年には大幅に増加している。東アジア全体で見ると、中間財輸出額では我が国からのものが最も多くなっている。

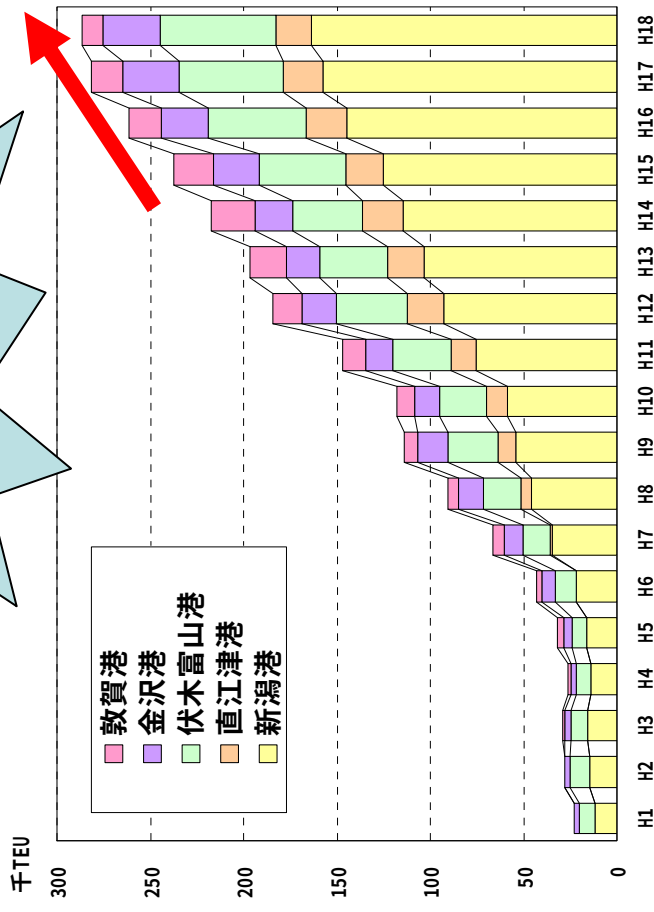
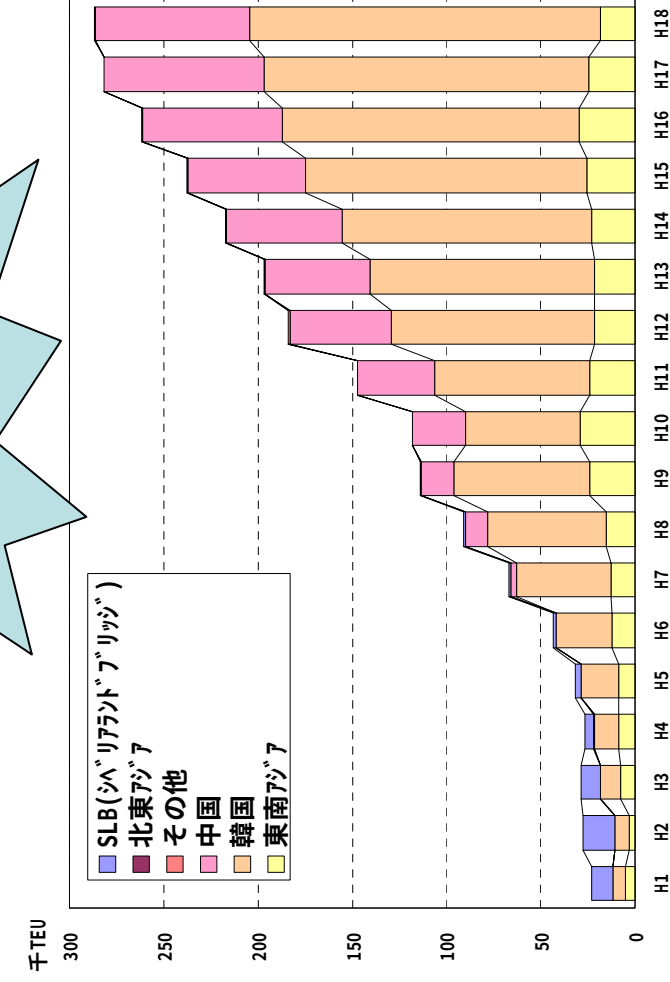


出典：経済産業省、厚生労働省、文部科学省「2006年版 ものづくり白書」より抜粋
^(※) この分類は、鉱工業品貿易について、その製造工程における違いに基づき、「素材・原料」、「中間財（加工品、部品）」、「最終財（資本財、消費財）」の3つのカテゴリーに分けたもの。

北陸地域の国際物流を支える海上コンテナの現状

韓国・中国航路が急伸

直近の5ヶ年で
32%の増加



国際コンテナ取扱貨物量

(管内航路別)

管内国際コンテナ取扱貨物量

(管内港別)

日本海横断国際フェリーの今昔

◆国際フェリーの現状

日本における国際フェリー航路は、北部九州および阪神地区の港湾を中心に、日韓間、日中間のサービスが展開されており、特に近年（2002年以降）、航路開設が活発化している。現在、日韓フェリーは合計週16便、その内、北部九州の航路が13便就航し、日中フェリーは合計週9便、その内、北部九州の航路が6便就航している。最近の貨物量を見ると、中国の経済発展などの影響によって中国の貨物量が増加しており、今後日中間の貨物量は増加して行くと予測される。

○日本の国際フェリー航路



図-8 国際フェリー航路図

[資料] 北陸地域国際物流戦略チーム資料

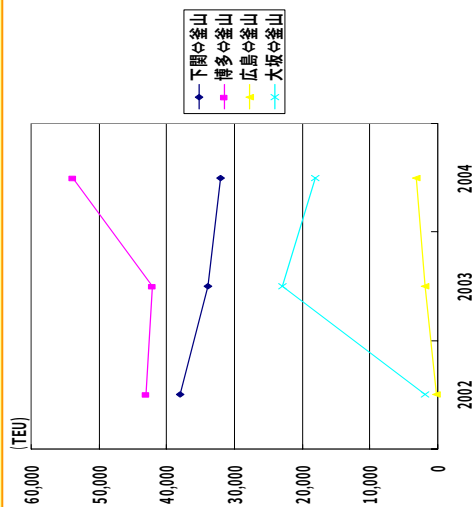


図-9 日韓航路の貨物輸送量の推移

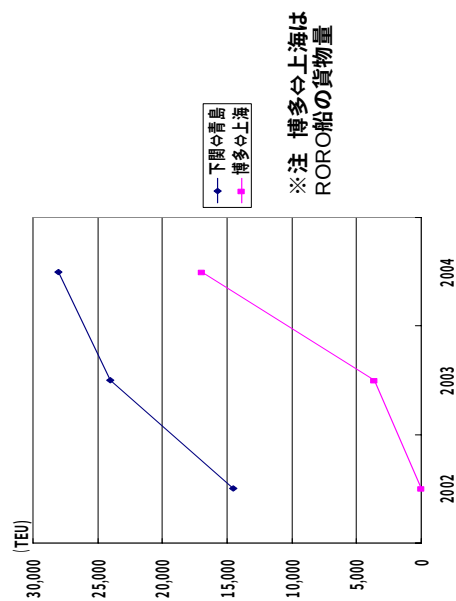
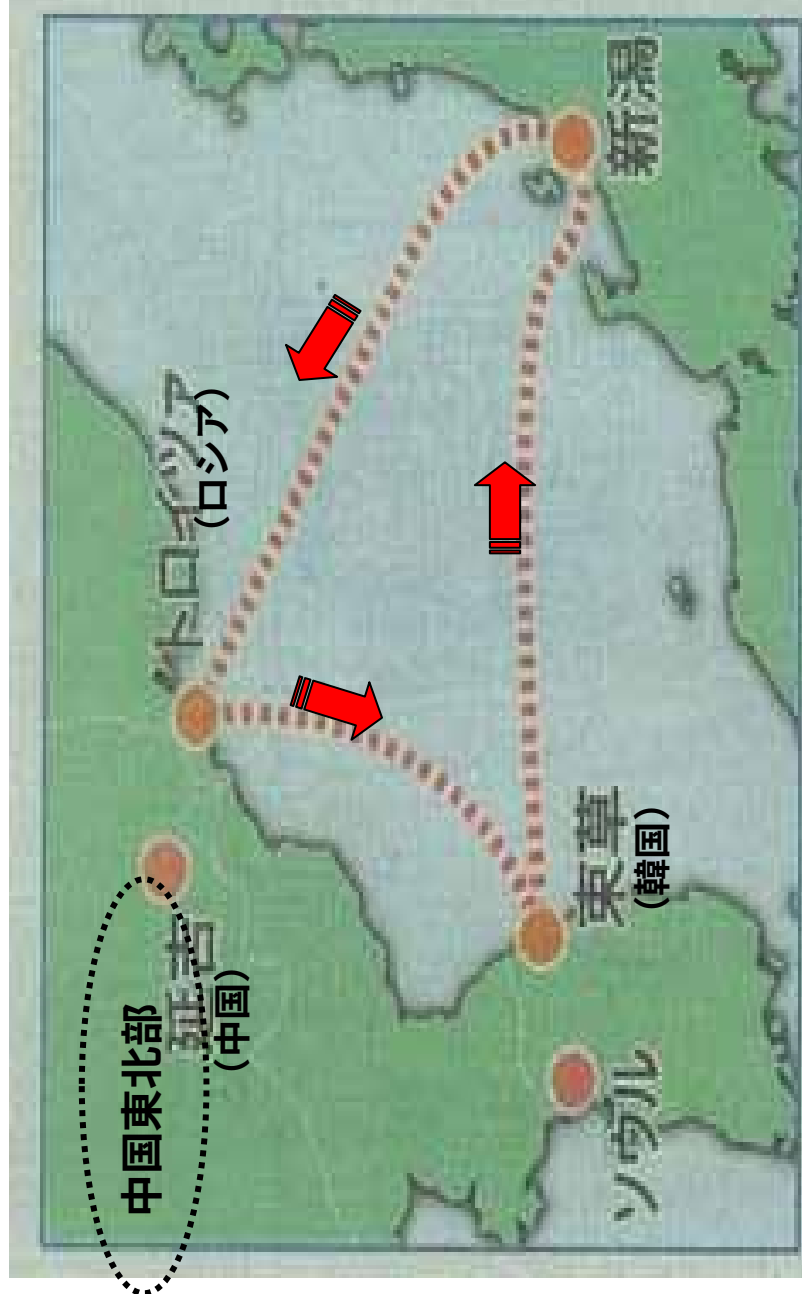


図-10 日中航路の貨物輸送量の推移

◆三角航路について

三角航路とは、日本（新潟）、韓国（東草）、ロシア（トロイツア）を結ぶ日本海横断国際フェリー航路のことを指す。この三角航路の最大のメリットは、日韓、日露だけではなく日中間、つまり、ロシア・北朝鮮の背後にある中国の東北三省との人流・物流の活性化を促進し、地域の活性化及び経済効果の向上が期待できる点である。

○三角航路について



〔取扱貨物（想定）〕

輸入貨物：アパレル製品、木材加工品、食料加工品

輸出貨物：アパレル原材料、日常生活用品、中古自動車

- ・新潟とロシア・トロイツア、韓国・東草を結ぶ「日本海横断航路」が平成20年3月下旬に開設される見通しとなった。

- ・運航に使用する船舶は、韓国船社（東春フェリー）所有の「新東春号」（総トン数13,000トン、旅客定員576人、貨物能力132TEU）

- ・運航ルートは東東→新潟→トロイツア

- ・運航は4カ国（日本、韓国、中国、ロシア）の民間が主体となって 出資する合弁会社（北東アジアフェリー株式会社）

◆交流の海だった日本海

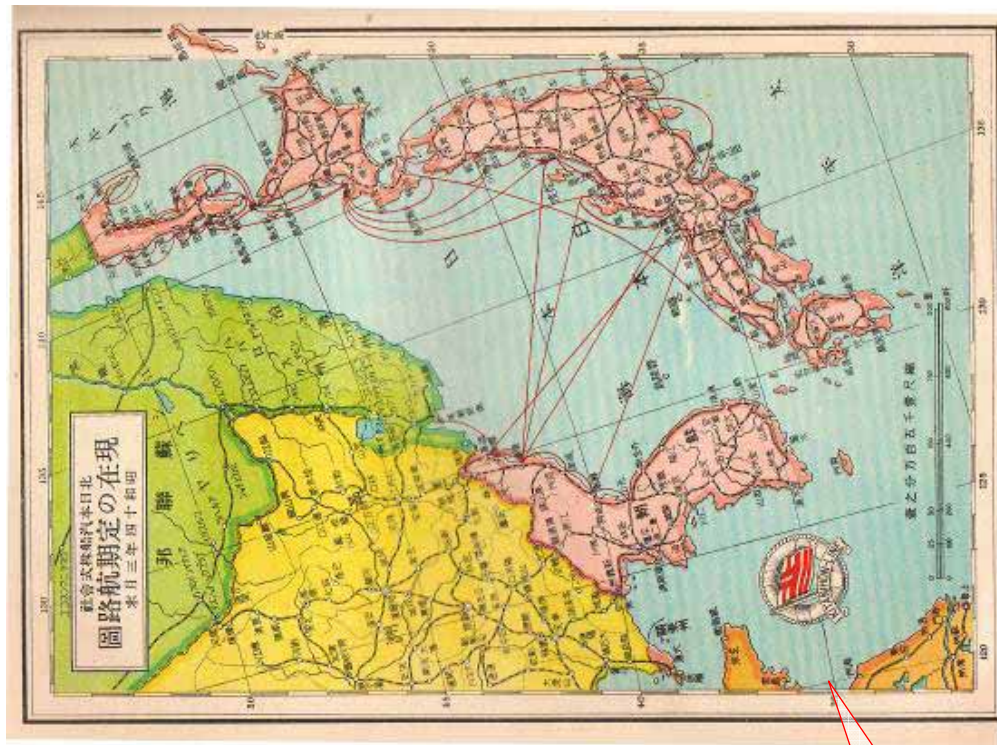
日本海は、古代(紀元8～10世紀)渤海との交流や、江戸時代の朝鮮国との交流が盛んに行われていた。また、江戸時代には北前船の寄港地として日本海側の各港は活況を呈していた。

近代(明治～昭和初期)には、①韓国併合による韓国の日本領土化、②満州国の建国、などにより、多数の環日本海航路が開設されることとなった。その時代には敦賀などが窓口となり、朝鮮・満州との交流が盛んに行われ、またシベリア鉄道を通じて、欧州までのルートが開かれていた。



〔資料〕(社)土木学会中部支部：
『国造りの歴史—中部の土木史』、
1988.2.25

図-1 古代・江戸時代の交流ルート



〔資料〕田邊貞造・畠中隆輔『北日本汽船株式会社二十五周年史』1929.6.20、北日本汽船(株)

図-2 昭和初期の北日本汽船の定期航路図

朝鮮・満州国との交流
によって、航路数が大幅
に増加した



図-3 北日本汽船(株)のポスター (昭和8～12年ころ)

敦賀港を窓口として、東京
〜ペルリンが一枚の切符
で行けたことを示す切符



〔資料〕旧敦賀駅舎

図-4 東京〜ペルリン切符
(ウラジオストク・ハバロフスク・
ワルソー経由)

◆港の繁栄が地域活性化に与えた影響

江戸時代、日本海沿岸地域・北海道と大阪を結ぶ航路（北前航路）は江戸時代後期から明治中期まで北前船が就航し、大いに賑わっていた。しかし、明治5年（1872年）以後、太平洋岸の本州縦断路線の開通、北海道・北九州路線の開通、東京と日本海沿岸地域、大阪と日本海沿岸地域を結ぶ路線の開通など鉄道網の発達や明治時代の日本の経済発展が欧米向けであった影響から、日本海沿岸地方の経済発展は遅れ、明治30年代になると北前航路は衰退した。

明治～大正間の日本の都市人口の変化を見ると、開港場であった新潟港以外の日本海側地域は人口が頭打ちの状態であるが、その他の開港場（横浜・神戸・長崎・函館）は大きく人口を伸ばしており、活発な港湾活動が地域活性化に与える影響を示している。



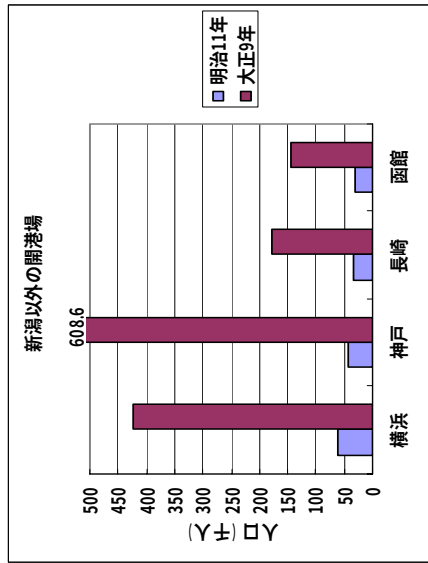
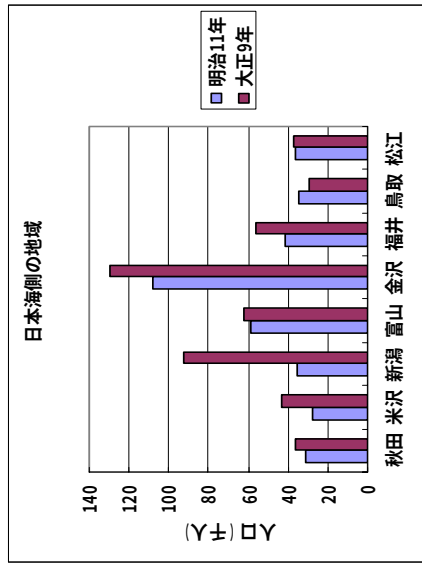
〔資料〕（財）日本海事科学振興財団 船の科学館：『特別展「北前船」1993.3
図－5 北前船の主な航路と寄港地



〔資料〕沢本守幸：『公共投資100年の歩み』、1981.12.1
図－6 鉄道網発達状況（明治38年（1905）末）

	1878 (明治11)		1920 (大正9)	
	人口 (千人)	順位	人口 (千人)	順位
東京	671.3	1	2173.2	1
大阪	291.6	2	1252.9	2
京都	232.7	3	591.3	4
名古屋	113.6	4	430	5
金沢	107.9	5	129.3	11
広島	76.7	6	160.5	8
和歌山	62.1	7	83.5	23
横浜	61.5	8	422.9	6
富山	58.4	9	61.8	35
仙台	55	10	119	12
堺	45.7	11	85.1	22
福岡	45.5	12	95.4	17
熊本	44.6	13	70.4	27
神戸	44.1	14	608.6	3
福井	41.6	15	56.6	37
松江	36.5	16	37.5	63
新潟	35.6	17	92.1	19
鳥取	34.7	18	29.3	77
弘前	33.4	19	32.8	73
岡山	33.3	20	94.6	18
長崎	32.6	21	176.5	7
鹿児島	32.1	22	103.2	14
函館	31.2	23	144.7	9
秋田	31	24	36.3	67
高松	30.2	25	46.6	48
盛岡	29.5	26	42.4	53
高知	29.1	27	49.3	44
松山	28.1	28	51.3	41
米沢	27.7	29	43	52
彦根	27.5	30	17.7	

注：○ランクアップ都市
○20以上ランクダウン都市



〔資料〕『日本経済史』より作成

図－7 明治～大正年間の都市人口の推移

◆港湾に隣接する海上コンテナ取扱J R貨物駅

● JR貨物がコンテナ取扱駅として有している128の貨物ターミナルのうち、52ターミナルにおいて海上コンテナの取扱が可能。

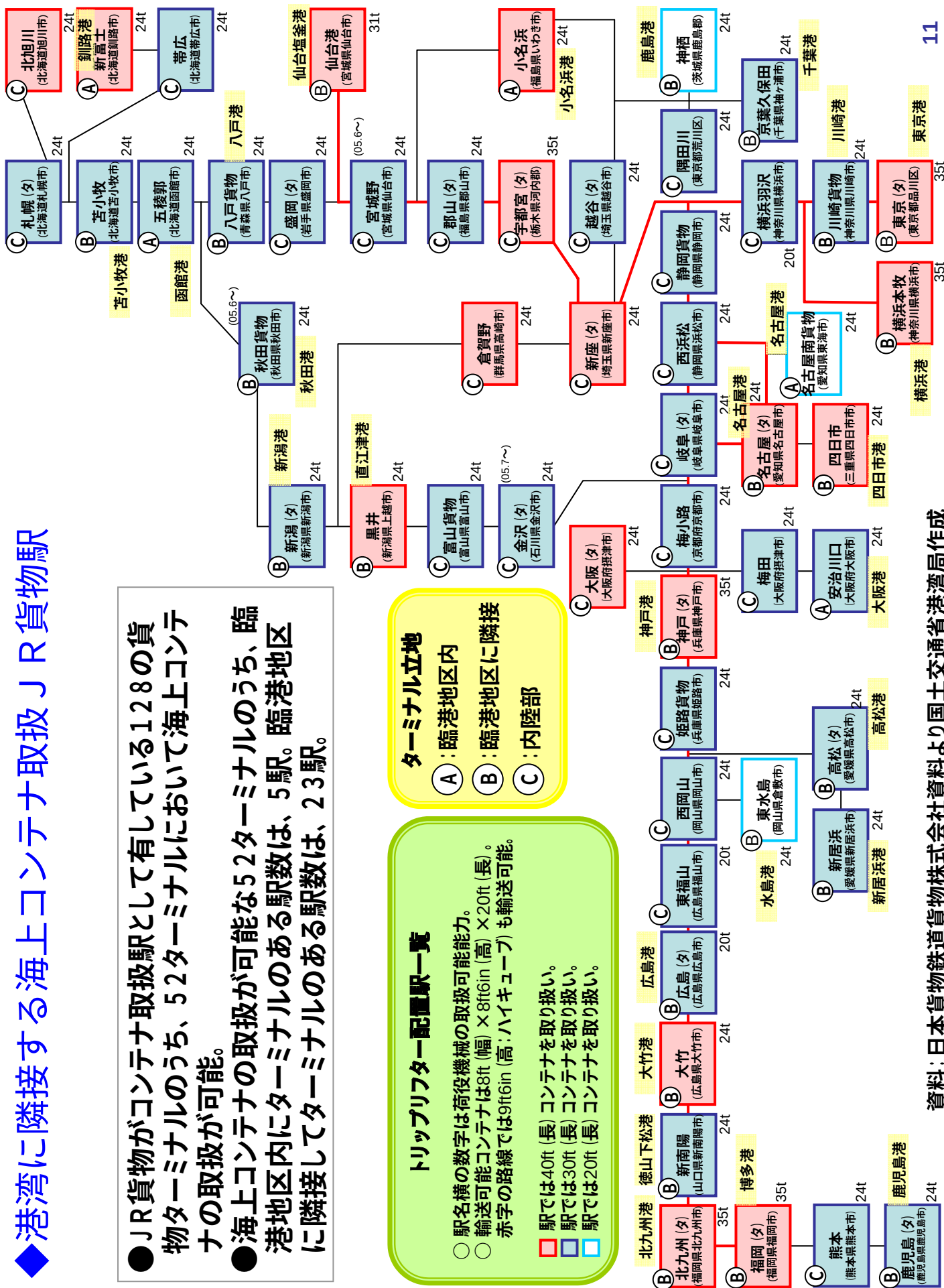
● 海上コンテナの取扱が可能な52ターミナルのうち、臨港地区内にターミナルのある駅数は、5駅。臨港地区に隣接してターミナルのある駅数は、23駅。

トリップリフター配置駅一覧

- 駅名横の数字は荷役機械の取扱可能能力。
- 輸送可能コンテナは8ft (幅) × 8ft6in (高) × 20ft (長)。
- 赤字の路線では9ft6in (高:ハイキューブ) も輸送可能。
- 駅では40ft (長) コンテナを取り扱い。
- 駅では30ft (長) コンテナを取り扱い。
- 駅では20ft (長) コンテナを取り扱い。

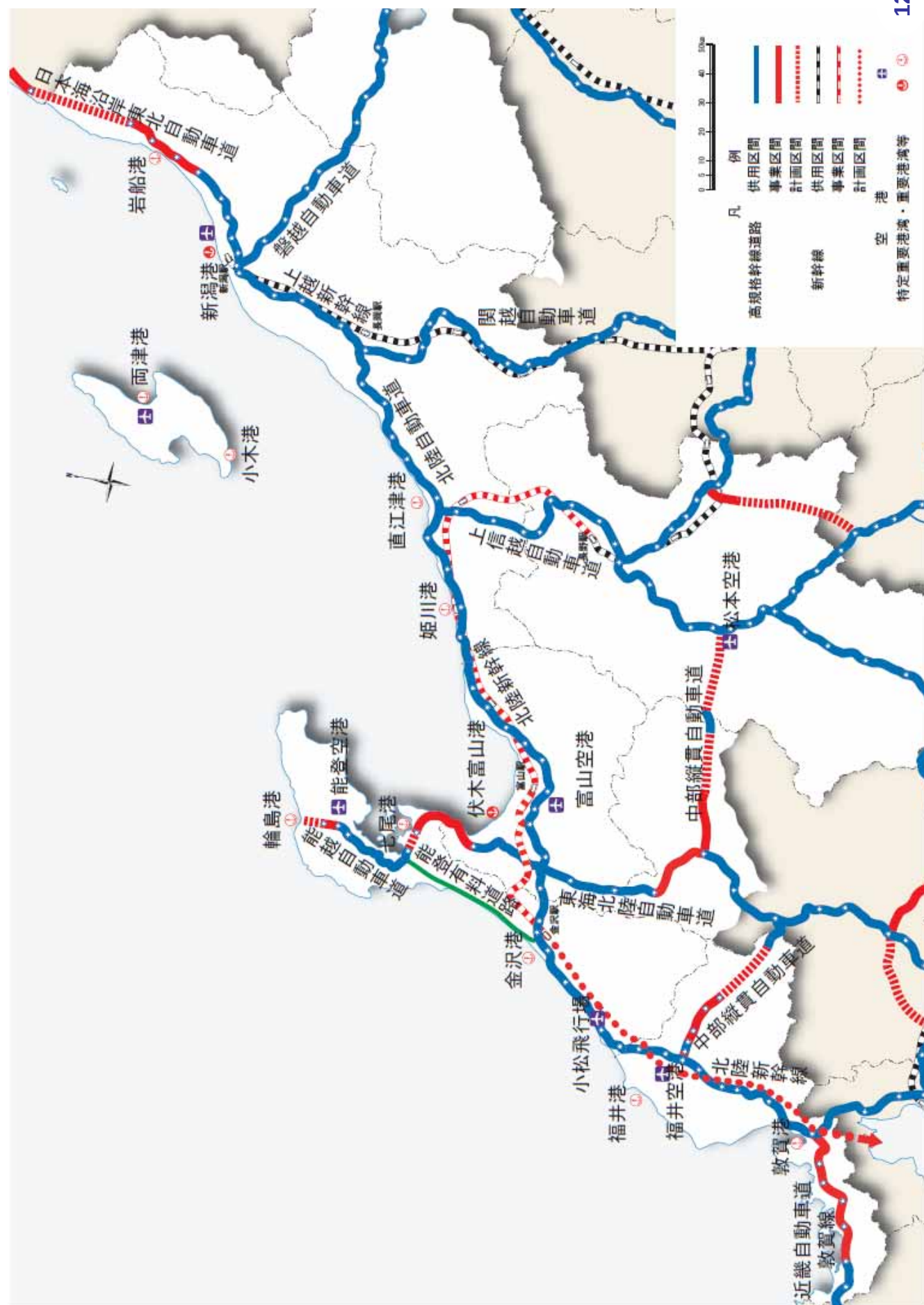
ターミナル立地

- A : 臨港地区内
- B : 臨港地区に隣接
- C : 内陸部



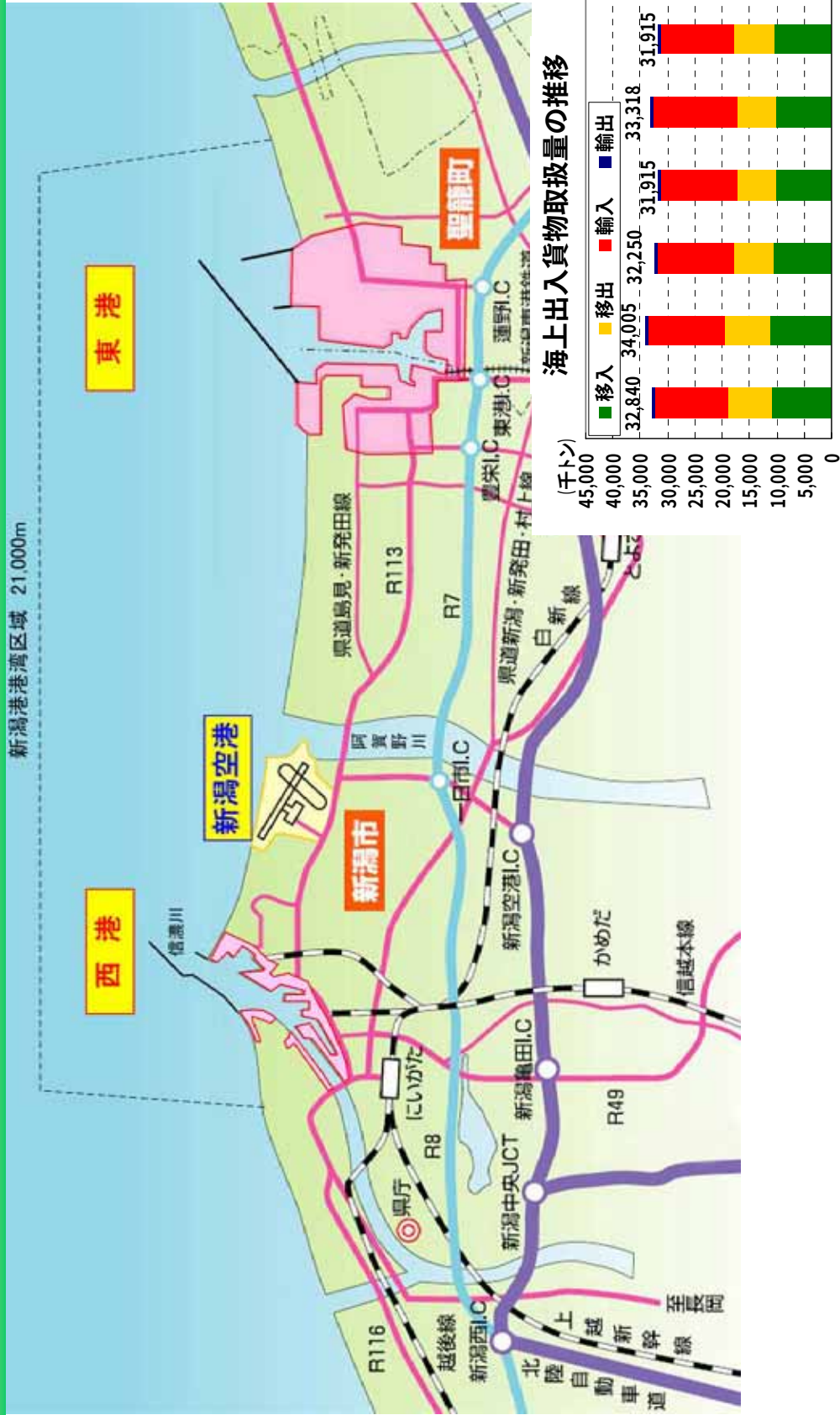
資料：日本貨物鉄道貨物株式会社資料より国土交通省港湾局作成

◆北陸地方整備局管内の高速交通ネットワーク



新潟港の現状

西港・東港の役割



新潟西港

- ・ 信濃川河口に位置する河口港
- ・ フェリーターミナル・国際旅客ターミナル
- ・ 人流・国際交流拠点・国内物流

新潟東港

- ・ 日本海沿岸の工業開発の拠点として整備された掘込港
- ・ エネルギー基地 (LNG年間約740万トン)
- ・ 日本海側唯一の国際海上コンテナターミナル

伸び続ける外貿コンテナ取扱量

・日本海側唯一の国際海上CT、コンテナ取扱量増加率全国平均を大きく凌ぎ、
施設不足が深刻化。
⇒H7を基準とし、全国平均増加率1.5倍、新潟港増加率4.5倍

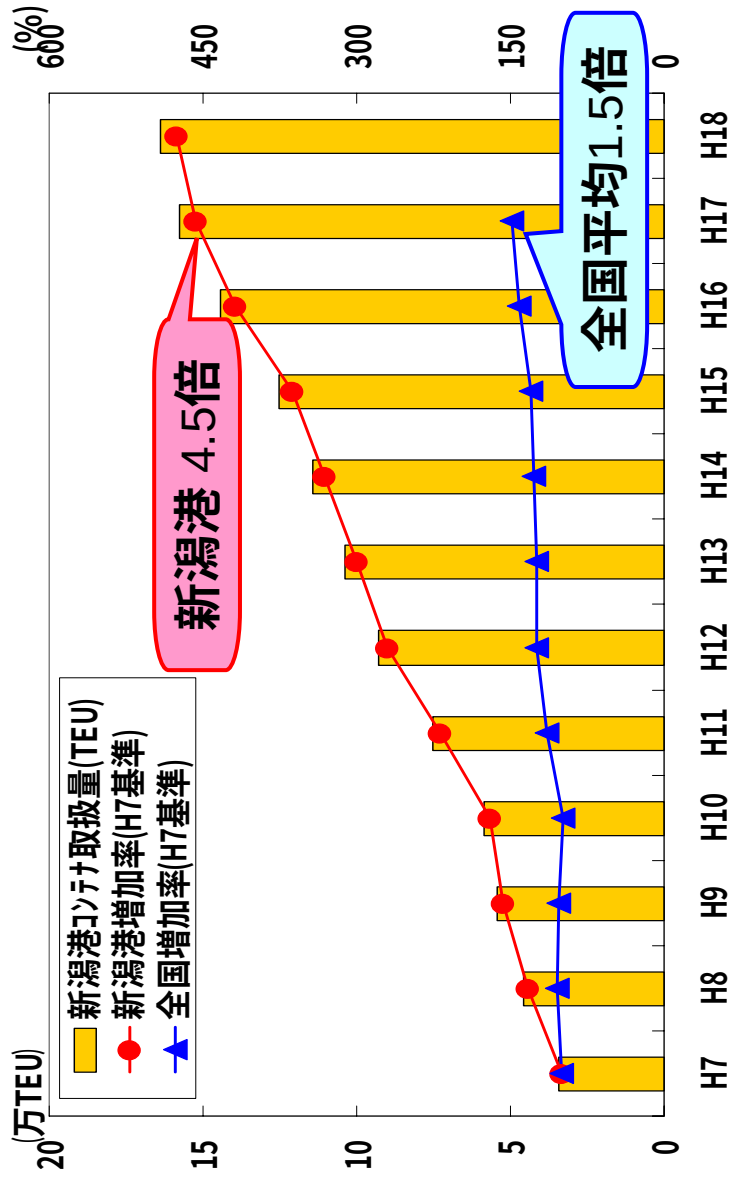
・H18取扱量16万TEU突破 (163,898TEU) 取扱量全国10位 (速報値)

・H19上半期取扱量87,080TEU対前年比1.04 (3,200TEU増)

・H19.4過去最高月間取扱量を記録。(16,519TEU)

港湾別外貿コンテナ個数ランキング
(単位:千TEU)

順位	H7年	H12年	H17年 (速報値)
1	横浜 2,727	東京 2,638	東京 3,594
2	東京 1,846	横浜 2,262	横浜 2,727
3	名古屋 1,477	神戸 2,039	名古屋 2,307
4	大阪 1,350	名古屋 1,758	神戸 1,885
5	神戸 1,345	大阪 1,474	大阪 1,802
6	北九州 368	博多 474	博多 621
7	博多 256	清水 376	清水 411
8	清水 252	北九州 355	北九州 408
9	那覇 65	苫小牧 149	苫小牧 171
10	苫小牧 63	四日市 104	新潟 157
11	下関 60	新潟 93	広島 149
12	広島 40	那覇 76	四日市 149
13	四日市 37	広島 75	下関 149
14	新潟 34	下関 34	下関 149
15	徳山下松 17	千葉 17	千葉 149
16	徳山下松 17	千葉 17	千葉 149
17	徳山下松 17	千葉 17	千葉 149
18	徳山下松 17	千葉 17	千葉 149
19	徳山下松 17	千葉 17	千葉 149
20	徳山下松 17	千葉 17	千葉 149



急増するコンテナ貨物

コンテナ船の沖待ち解消が急務

コンテナ取扱量増加に伴い、沖待ち恒常化。早期の岸壁整備が必要。

2隻のコンテナ船が接岸しており、沖待ちが発生する



- ＜沖待ちの発生状況＞
- ◆H16実績 **34隻**
最大**25時間**の沖待ち
ブライト・ゴールド号(韓国航路)
 - ◆H17実績 **57隻**
最大**33時間**の沖待ち
ユニバーサル・アライント号(中国航路)
 - ◆H18実績 **69隻**
最大**55時間**の沖待ち
アルタス号(韓国航路)

接岸中

年々増加

〈曜日別沖待ち発生状況〉 (単位:隻)

	月	火	水	木	金	土	日	合計
平成16年	5	6	4	9	3	4	3	34
平成17年	1	8	8	15	20	3	2	57
平成18年	11	5	9	23	15	3	3	69

接岸中

新潟東港の企業立地 (新潟東港工業地帯)



昭和38年 東港開発計画開始
 平成19年3月 東港開発計画終了
 面積: 1,533ha (うち工業用地905ha)

- ・企業数 218社 (回答184社)
- ・雇用量 9,347人
- ・出荷額等 3,286億円
- ・税収 57億円 (新潟県、新潟市、聖籠町)

※新潟県HPより引用

※H18.5新潟県のアンケート結果より

新潟東港の主要岸壁取扱貨物



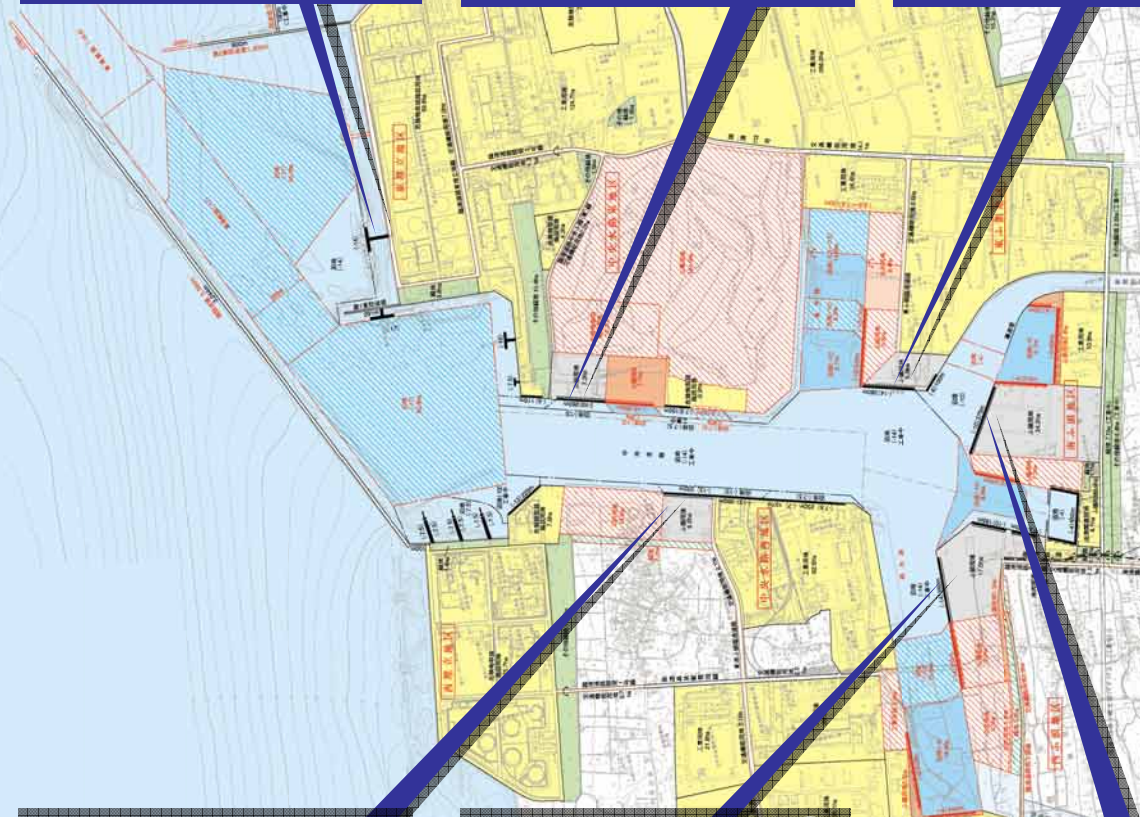
▲中央ふ頭 (西) (コークス、石灰石)



▲西ふ頭 (コンテナ) 家具・装飾品、衣服・見廻品・はきもの)



▲南ふ頭 (製材・原木)



▲新潟LNGバース (LNG 液化天然ガス)



▲中央ふ頭 (東) (木材チップ)



▲東ふ頭 (とうもろこし)

參考資料

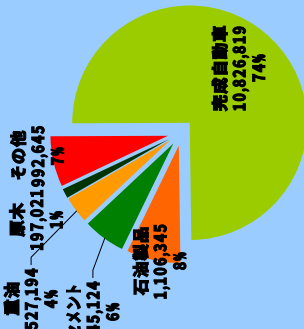
新潟港の沿革

年	(西暦)	主な出来事
元和2年	(1616)	長岡城主堀直寄によって、港町としての基礎が築かれる。
寛文11年	(1671)	河村瑞賢により西回り航路の寄港地に指定。
明治元年	(1868)	5港(函館、新潟、神奈川、兵庫、長崎)の一つとして開港
昭和4年	(1929)	日満航路開始、対岸貿易の門戸として栄える
昭和26年	(1951)	重要港湾の指定を受ける
昭和38年	(1963)	東港建設工事を太郎代地区において開始。
昭和42年	(1967)	特定重要港湾の指定を受ける
昭和44年	(1969)	東港開港
昭和55年	(1980)	外貿コンテナ船就航(トランスシベリアコンテナ航路)
昭和58年	(1983)	東港LNGバース供用開始
昭和63年	(1988)	台湾、香港、韓国を結ぶ東南アジアコンテナ航路開設
昭和63年	(1988)	韓国釜山港との間に釜山航路開設
平成7年	(1995)	大連・青島・上海を結ぶ中国航路開設
平成7年	(1995)	日本海側唯一の「中核国際港湾」として位置付けられる
平成8年	(1996)	新潟県地域輸入促進計画(新潟FAZ計画)承認
平成12年	(2000)	港湾計画改訂
平成14年	(2002)	「新潟みなとトンネル」「柳都大橋」供用開始(5月)
平成14年	(2002)	韓国釜山と北朝鮮羅津を結ぶ北東アジアコンテナ航路開設(8月)
平成17年	(2005)	「新潟みなとトンネル」全線供用開始



新潟西港 H17取扱貨物量 (トン)

合計14,495,148



新潟西港の主な立地状況

新日本海フェリー (株)



臨港ふ頭
((株) リンコーボレーション)
石油製品、金属くず

[主な利用企業]
・昭和シェル石油 (株)

東北電力 (株)
新潟火力発電所

三菱マテリアル (株)

旭カーボン (株)

北越製紙 (株)
新潟工場

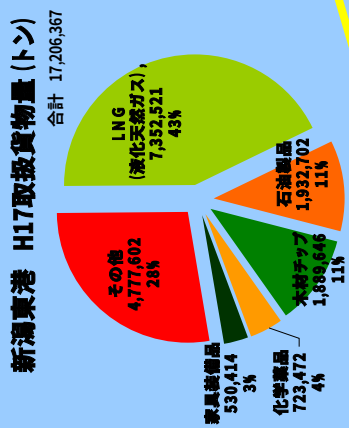
佐渡汽船 (株)



東ふ頭

[主な利用企業]
・電気化学工業 (株)
・住友大阪セメント (株)

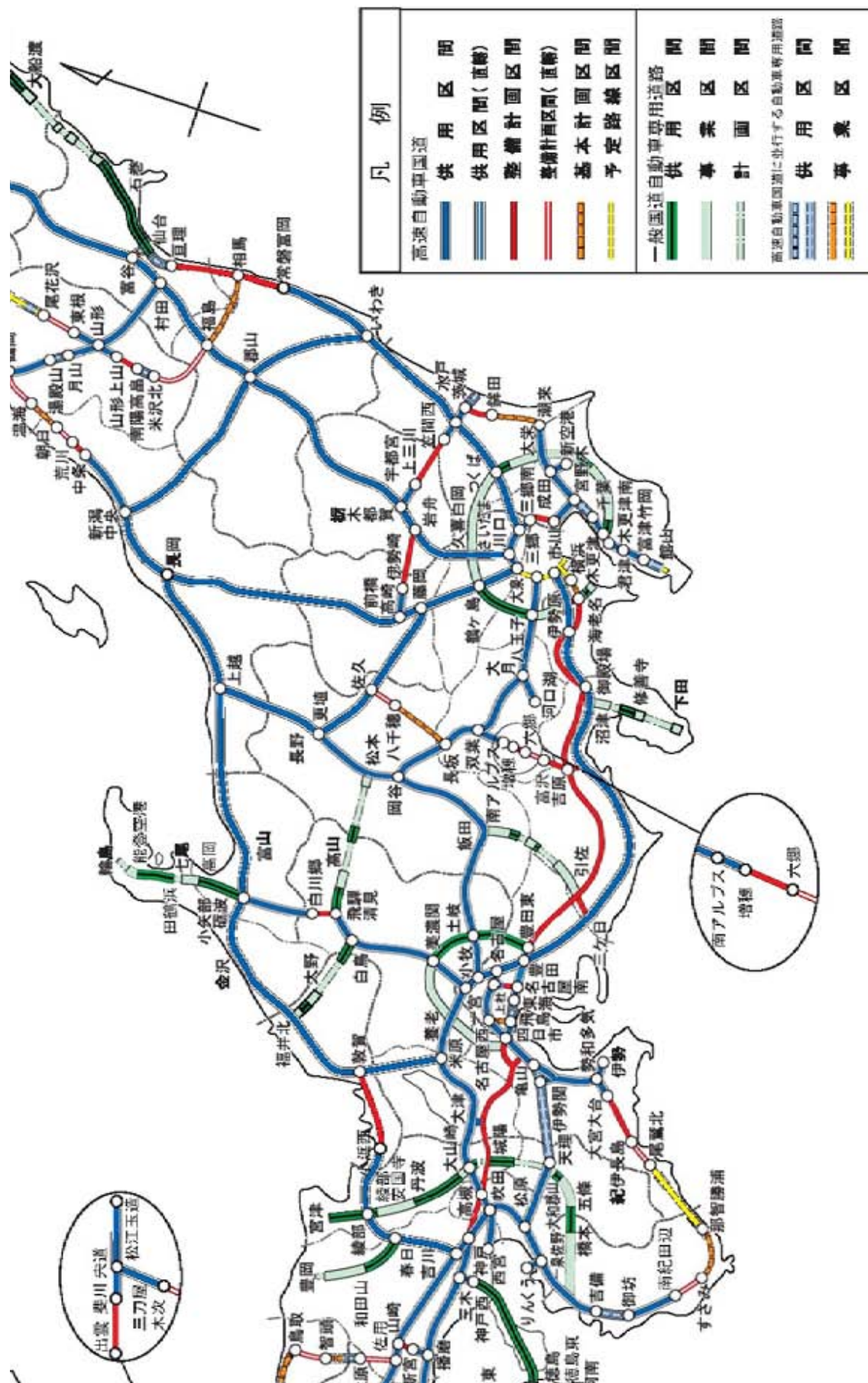
新潟東港の主な立地状況



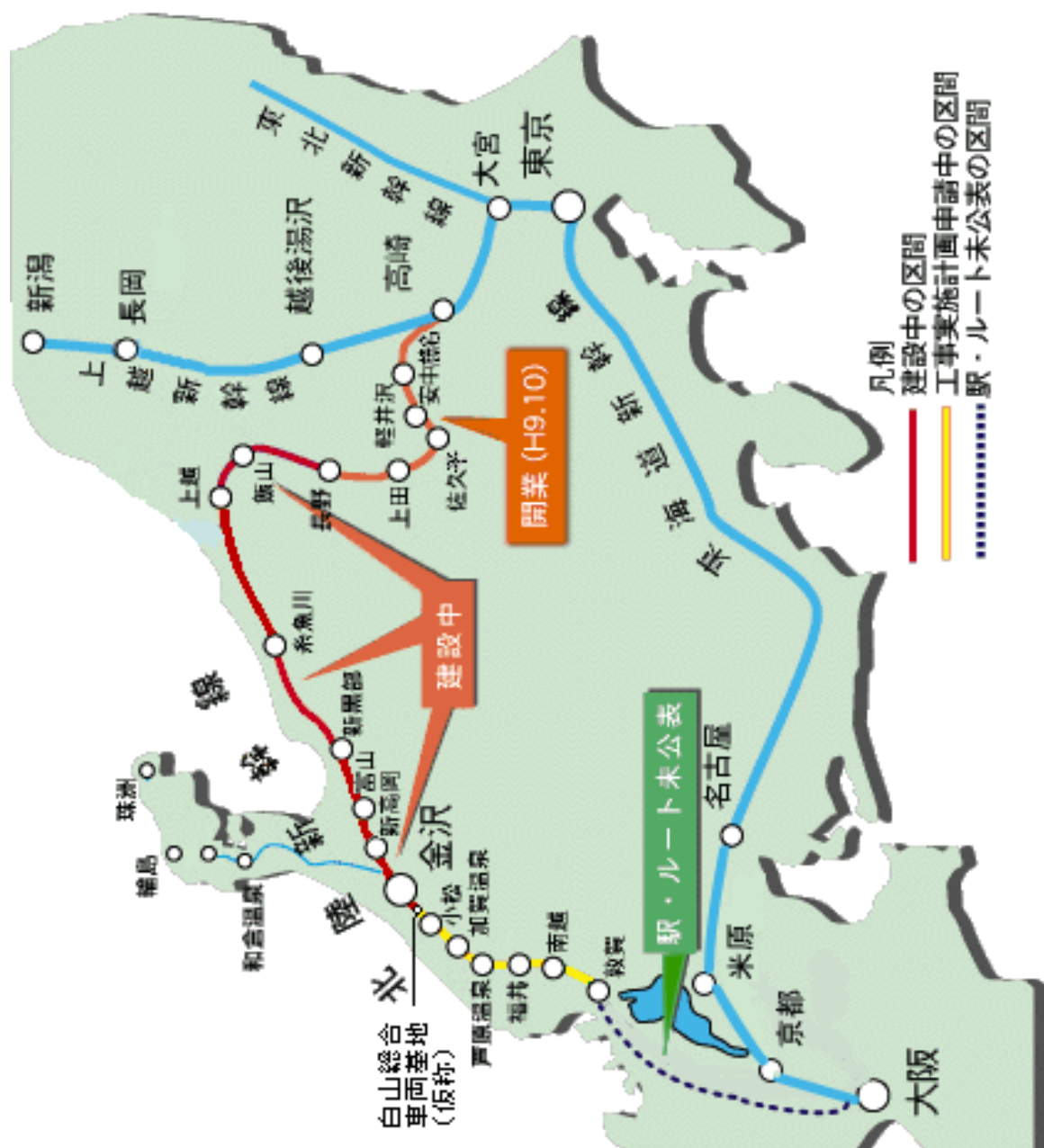
新潟港(東港地区) 国際海上コンテナターミナル整備事業要求概要



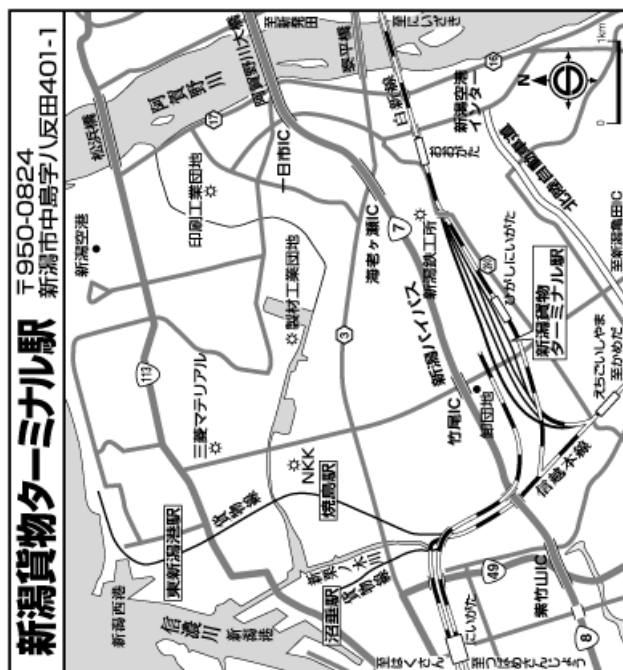
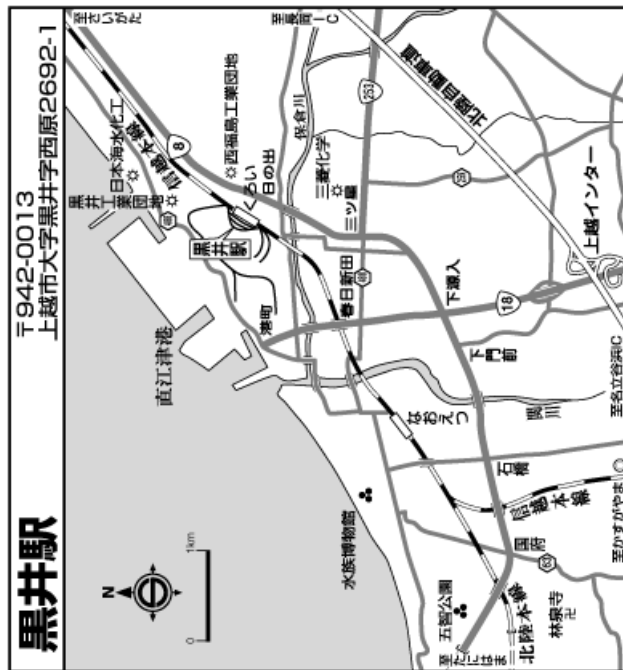
北陸地域周辺の高速道路網



北陸地域周辺の新幹線網

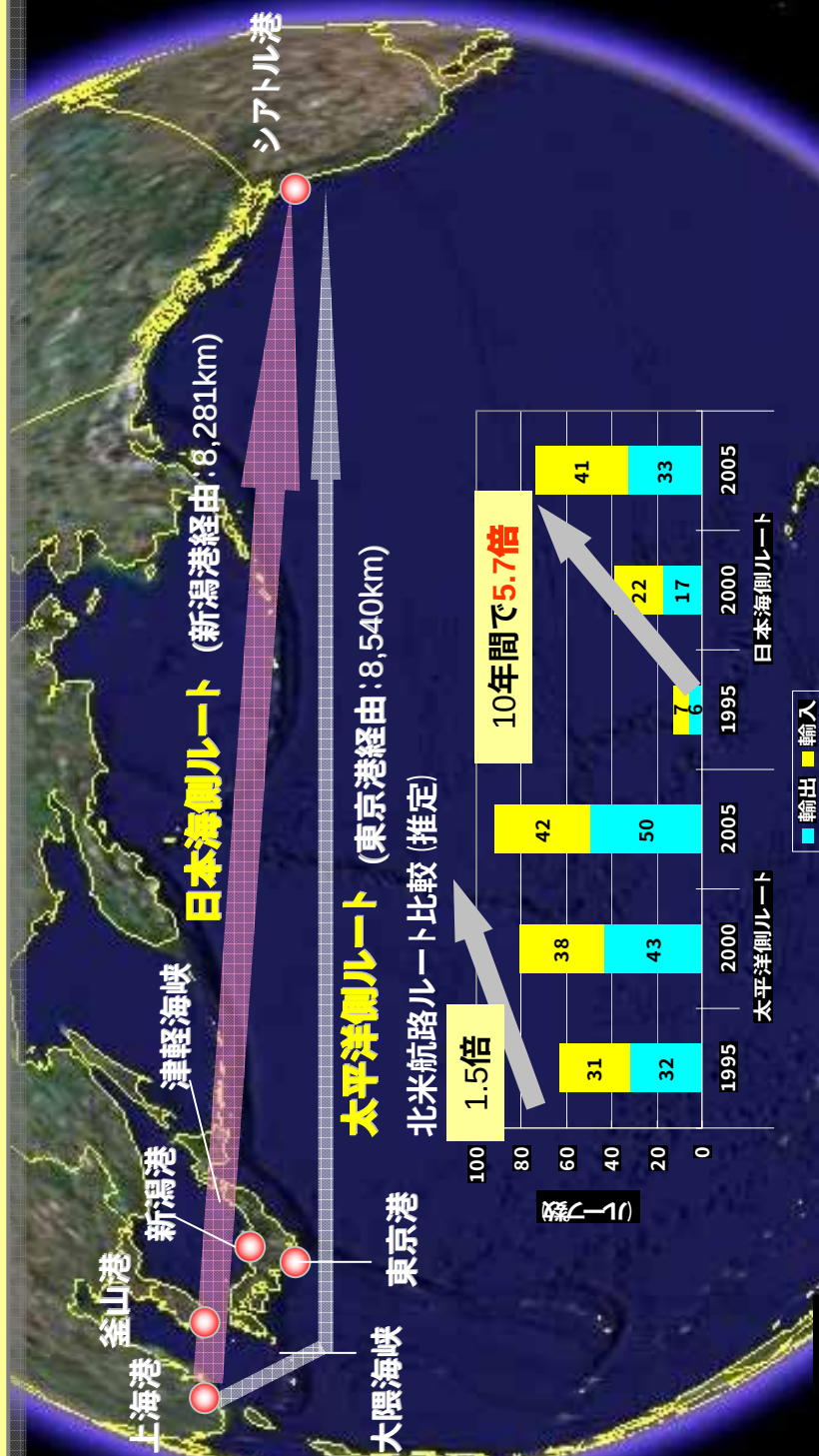


ターミナル位置図



アジアー北米間のコンテナ船の航行ルート (推定)

中国 (上海港) ~ 北米 (シアトル港) に至る基幹航路は、太平洋側ルートよりも日本海側ルート (津軽海峡を抜けるルート) の方が距離的に近い。



注) 日本海側ルートとは、アジアー北米間で津軽海峡を通る北米航路のこと。
太平洋側ルートとは、上記以外のルートを通る北米航路のこと。
輸出はアジアから北米へ、輸入は北米からアジアへ行くルート。
ループ数について、日本の太平洋側に寄港しない航路は距離が近い日本海側ルートとしてカウント

資料) 港湾間距離: 「DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING」

ループ数: 「国際輸送ハンドブック」 オーシャンコマース

地域自立・活性化調査 第1回 専門研究会の議事要旨

日時：平成20年1月11日（金）13：30～15：00

場所：北陸地方整備局 2階 港湾会議室

■出席者

東北学院大学 教養学部 教授 柳井雅也

NPO 法人 総合政策研究会理事長 玉置和宏

NPO 法人 総合政策研究会常務理事 高松亨

NPO 法人 総合政策研究会理事 田中洋之助

NPO 法人 総合政策研究会理事 吉原勇

読売新聞社 論説副委員長 松田英三

日経広告研究所 主席研究員 森野美穂

NPO 法人 総合政策研究会監事 本間忠夫

新潟県 交通政策局長 高橋総一

新潟市 都市政策研究所 主任研究員 望月迪洋

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部長 大野正人

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長 佐々木規雄

国土交通省 北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所長 吉田秀樹

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 中谷誠志

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 佐川雅悦

財団法人 WAVE 情報研究部長兼政策・計画研究部長 加藤久晶

■配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「北陸地域国際物流戦略チームの提言」説明資料
- ・「平成19年度地域自立活性化調査 第1回研究会」説明資料

■会議内容

1. 開会

(1) 開会

国土交通省 北陸整備局 港湾空港部長 大野正人

ロシア、中国、韓国といった環日本海の経済圏が発展しているため、北陸地方のポテンシャルが高まってきているように思われる。新潟の視点、地域の視点から今回のテーマについて意見交換をして頂きたい。

(2) 挨拶

新潟県 交通政策局長 高橋総一

新潟は、対岸との結びつきが強い地域である。ウラジオ便、ハバロスク便、ハルビン便など特徴的な航空便があり、来客数が増加している。

ロシア、中国、韓国、日本で国際フェリー航路を開設するために関係者間で調整が進められている。この件に対してご意見をいただきたい。

2. 話題提供

(1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

- ・今後のスケジュール
- ・主旨説明及び管内港湾の現状と課題

(2) 東北学院大工 教養学部 柳井雅也教授

- ・北陸地域国際物流戦略チームの提言等について

3. 討議（意見交換）

【議事要旨】

※ 敬称は省略

佐々木規雄

今回の研究会のテーマは三角航路であるが、それ以外でも北陸地域の物流全般、地域の特性、今後の進め方などについてご意見およびご指摘をいただきたい。

吉原勇

新潟港が自然環境、天候によって港の機能が正常に動かないことがあるのか？

また、年間荷役が可能な日数と不可能な日数は？

佐々木規雄

基本的に天候によって船が入らないようなことはない。ただし、船が揺れると荷役作業が遅くなることはある。

雪などにより、荷物が運べないことはない。ただし、雪の影響で道路が混雑し、荷物の道路通過が遅くなる場合はあるが、今後、貨物の停滞がないようにハードを整備したいと思っている。

高橋総一

新潟港の設備は基本的に波浪による影響がないように作られており、防波堤などで守られ、船が接岸できなくなることはない。ただし、荷役作業においては風が制約要件として

最も大きい。ガントリクレーンの場合、風速が強くなると荷役作業が一時中断する場合がある。

玉置和宏

日本の自動車メーカーであるトヨタや日産がロシアのサンクト・ペテルブルグに進出し、物流の方法として部品の移動にシベリア鉄道を利用することを考えているが、シベリア鉄道のインフラが整備されていないため、安全ではない。これに対してどう対策していくのか、どう改善して行くのか、どう実現していくのか。

この問題について昨年、ロシアと日本の政府との間でパートナーシップが結ばれ、日露関係が強化された。

日本の港を含めた公共施設は横並びの性質があるため、「選択と集中」が必要である。特に集中が必要である。

松田英三

日本海、ロシア、中国、韓国の交流が進んでいることを再認識した。

全国的に見ると、コンテナ貨物はスーパー中樞港に集中している傾向である。また、船会社も定期航路の船の大型化を進めていて、港はハブアンドスポークになっている傾向である。北陸地域だと釜山港経由で欧米に行く貨物があるような気がする。スーパー中樞港湾政策に対応するためには直行便が重要であり、競争力があると思う。

港の世界で貨物の集中が見られ、このような状況において新潟港はどう対策していくのか？

柳井雅也

新潟港のダイレクト便の可能性はある。

九州から東京まで貨物を移動させる場合、内陸運賃コストが高いため、日本海の港として新潟港を利用するのは有効である。

貨物の集荷エリアとして、北陸地方の貨物が基本ではあるが、栃木県、群馬県、福島県などのエリアからの利便性を考え、貨物を集めて新潟港に持ってくるような方式が北陸港湾としての有効性を発揮できるのではないかと。

しかし、全国の貨物量からすると全体の1～2%にしかない。同時に、港湾の集約化は進んでいる。

田中洋之助

1991年にソ連が崩壊した後、日本の国内においてロシア、中国、韓国との関係を中心とする環日本海経済構想があったが、数十年間、進まなかった。その理由はロシアにある。

しかし、現在のロシアは石油、天然ガスがあり、所得も上がっている。ロシアはヨーロッパとアジアにまたがっている国であり、どうしてもヨーロッパ中心の開発になりがちであるが、いずれアジアに関心を向けると思う。そうすると環日本海の経済の考える場合、

おそらくシベリア鉄道の近代化やウラジオストクの経済の成長及び発展がポイントとなるであろう。

中国経済は今後2～3年は発展していくであろう。中国と日本との交流は進んで行くであろう。

日本の貿易の中心は環太平洋経済圏が中心であったが、今後は環日本海経済圏（東アジア）に中心が移動して行くであろう。そのため、日本海は地理的に重要な地域になるであろう。

柳井雅也

鉄道を利用し、物流の安定供給（輸送）をしていくことも考える必要がある。

吉原勇

日本の貿易が環太平洋から環日本海に移りつつある。そのため、北陸地域の中でスーパー中枢港湾を作る必要があるのではないか。それをどこの港にするか考える必要があるのではないか。

柳井雅也

関東地域との結びつきを考えると、北陸地域のほかの港より、新潟港が有利である。

松田英三

新潟港からウラジオストク港まで国際フェリーで距離と時間はどのぐらいかかるのか？

望月迪洋

距離は800 km、時間は2日かからないぐらい。

松田英三

現在、関釜フェリーの利用度はかなり高い。新潟港からウラジオストク港までの航路も関釜フェリーほどになれるのか。

望月迪洋

ロシアの富裕層から購買欲の向上が見られる。

ロシアの富裕層から新潟の農産物にニーズが有り、農産物の輸入（花、なし、イチゴなど）が行われているが、問題は農産物を運ぶためのフェリーやエアカーゴを運ぶ航空路がない。重要なのは、ヤードや水深の問題よりも検疫、通関などの港湾の使い勝手である。つまり、港のソフトの面での格差が大きいと思われる。

ロシアの市場の変化に対して日本海の港湾が対応するための措置が必要である。

日本海の港の問題として、ロシアなどに対して短期的な動きに対応が出来ていないことが最も重要な問題である。

高橋総一

ロシアの購買層の増加については実感している。

ロシアと新潟の間に国際フェリー航路は現在、就航していないが、中古車の輸出の関係での不定期の RORO 船が月 5～6 便、就航している。

次のステップとして旅客や貨物（食べ物など）の枠を広げて行く方法をどのように取り組んでいけばいいのか、我々も検討しているところである。

高松亨

通関、検疫などソフトの面での課題があるかどうか、それを解決していくのがこの国際物流戦略チームの目的の一つであると思う。指摘されたことが改善されているのかどうか。

港の問題としてハードよりもむしろソフトの問題が大きい。つまり、ソフトの競争の時代であると思う。その港だけの独自の物流サービスを提供するなど、民間で協力したらどうか。北陸地方独自の方策を採っている事例はあるのか。例えば、インランド・デポの空コンの問題など。

佐々木規雄

農産物の輸出の際の検疫などソフト面での連携は、港湾管理者を中心に着実に進んでいると思う。ソフト面での競争力を高めていくよう、我々も支援していこうと思う。

望月迪洋

民間だけでは港のソフトの面の解決は難しく、具体的なサービスやソフトの問題はなかなか見えにくいいため、官・民の協力体制が必要であり、重要である。

新潟港の活性化は、国、県、民間の協力及び総合力などを利用してプロジェクトを組み、対応して行くべきである。

森野美穂

SLB の貨物量など SLB の現状と今後の発展の可能性はあるのか？

上海の洋山港は鉄道、内陸航運、道路が外貿航路と繋がっている。

このような状況を考えると新潟港は、ロシアと中国とのつながりを考えたほうが良い。

人民元やルブルなど、中国、ロシアの通貨が日本海の地域、新潟県内で両替が出来る仕組みを行政側で作ったほうが良い。

佐々木規雄

次回まで確認する。

以上。