

Ⅳ. 事業化に向けた検討

1. 事業主体・事業手法の検討

1-1 国内外事例の分析評価と想定される事業主体・事業手法の検討

1-1-1 国内事例

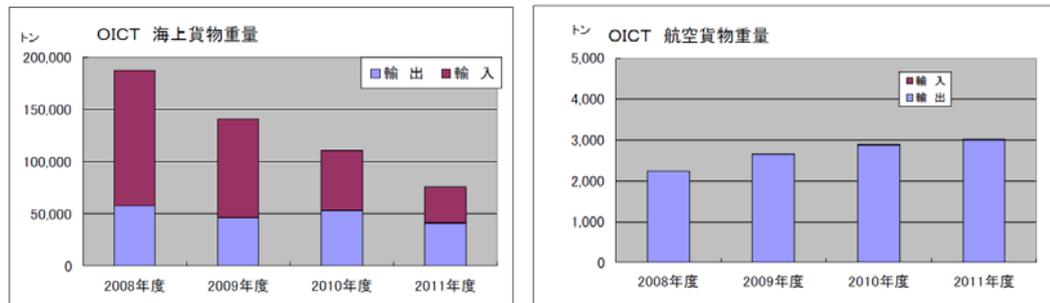
内陸型のコンテナ取扱施設について、国内事例を収集し、立地状況、事業内容等について整理した。いずれも数 ha の規模であり、倉庫、バンプール、シャワーシヤードなどを有している。

表IV- 1-1 国内内陸型コンテナ取扱施設の運営主体、出資比率等

名称	太田国際貨物ターミナル	宇都宮国際貨物ターミナル	つくば国際貨物ターミナル
運営形態	第3セクター (株)太田国際貨物ターミナル (市25%、商工会議所7%、金融機関4%、その他64%)	組合 宇都宮国際貨物ターミナル (出資者 7社)	第3セクター つくば国際貨物ターミナル(株) (県21.3%、県公社10.6%、市7.1%、その他61%)
立地状況	 北関東自動車道・太田桐生ICから約5分	 北関東自動車道宇都宮上三川ICから約5分	 常磐自動車道・谷田部ICから約2分
業務内容	・航空及び海上貨物取扱事業 (集荷配送、荷役、梱包、保管、輸送、流通加工、物流管理など) ・賃貸事業 (賃貸物件の管理など)	・各国航空船舶会社の代理店業務 ・通関業 ・利用運送事業 ・一般貨物自動車運送事業 ・損害保険代理業	・ターミナル内での輸出入貨物の荷捌き、仕分、梱包、及び保管業務 ・輸出入貨物のターミナルと成田空港、東京・横浜港間の保税運送業務 ・流通加工・在庫管理業務 ・ターミナル内事務所、駐車スペース賃貸
敷地面積	3.7ha(保税エリア:0.6ha)	5.7ha(保税エリア:1.0ha)	2.8ha(保税エリア:1.6ha)
施設概要	上屋 : 第1倉庫1,500㎡、第2倉庫3,300㎡、 第3倉庫100㎡、荷捌き場900㎡、 危険物倉庫100㎡、管理事務所992+565㎡ バンプール:4,191㎡(重舗装路面) シャワーシヤード:36台駐車可能 設備・機器:フォークリフト11台、電子秤3台、 計測器1台、情報機器等	上屋 : 倉庫(7棟)計46,706㎡ 事務所棟(2棟)計1,720㎡ 高床ホーム コンテナヤード 6,160㎡ フォークリフト 45台 垂直搬送機 13基 駐車場 普通乗用車70台	上屋 : 上屋棟/延6,500㎡、事務棟/延1,993㎡ 設備・機器: ・空調上屋スペース(流通加工業務用)/延1,500㎡ ・スプレッダーフォーク(37トン)/1台 ・フォークリフト(1.5~5.0トン)/8台 ・検量機器
主要フォワーダー (入居企業)	郵船ロジスティクス、阪急阪神エクスプレス、近鉄エクスプレス、日新	久和グループ(株)久和倉庫、(株)久和物流、(株)久和梱包、(株)久和(有)三村商事)、日祥運輸倉庫(株)、郵船ロジスティクス北関東(株)、近鉄エクスプレス(KWE)、(株)セキザワ(輸入商品卸販売)等	近鉄エクスプレス、日本通運、郵船航空
その他	施設拡張計画進行中 (平成25年度供用開始予定)	-	-

(1) 太田国際貨物ターミナル (OICT)

OICTの海上貨物の取扱量は減少傾向であるが、輸出貨物量はほぼ横ばいである。航空貨物の取扱いは小さく、海上貨物の1/25程度となっている。経常利益、当期純利益は、双方とも過去5年間黒字となっている。

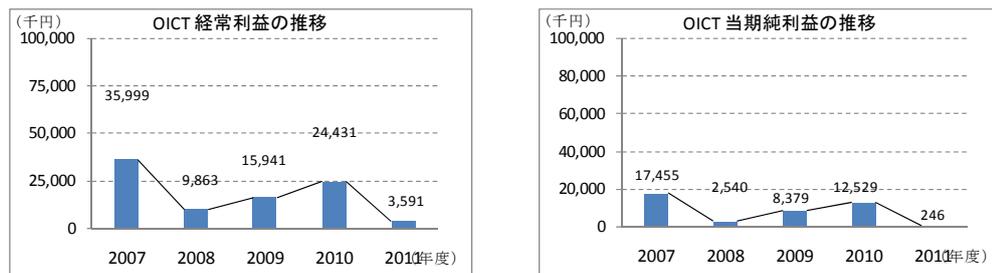


図IV- 1-1 OICTの利用実績

(単位:千円)

年度	2007	2008	2009	2010	2011
経常利益	35,999	9,863	15,941	24,431	3,591
当期純利益	17,455	2,540	8,379	12,529	246

2009-2011年度 OICTホームページ(<http://www.oict.co.jp/>)
平成24年11月5日時点
2007-2008年度 佐野市内陸型コンテナターミナル研究会



資料：OICT 損益計算書

図IV- 1-2 OICTの経営状況

また、OICTでは、約3.7haの拡張計画が進行中である。

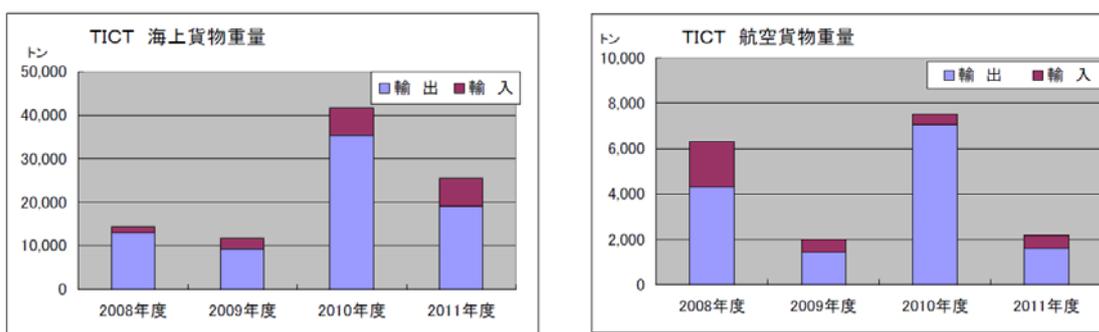
■参考 OICTの拡張計画

名称	太田国際貨物ターミナル拡張計画	
整備の目的	<ul style="list-style-type: none"> 太田市は製造品出荷額が関東地方で4番目であり、周辺地域も含めて輸出入貨物取扱が多い地域。 北関東自動車道の全線開通による利便性向上により、更なる貨物需要が見込まれる。 OICT既存施設では、本来の空コンテナ蔵置場所のみでは保管しきれない状況にあり、倉庫脇や通路等にまで点在于している状況である。また、近年では、輸入コンテナの実入コンテナ保管の需要も増え、ますます狭隘化が進んでいる。 そこで、京浜港の補完施設として一翼を担える、海上コンテナに特化した施設の拡張整備を推進。 	
施設概要		<p>計画敷地面積: 約3.7ha 計画倉庫面積: 約3,750m² 計画パンプール面積: 約1.4ha メンテナンスハウス、洗浄場、事務所など</p>
事業内容	<p>総事業費: 約12億円 【内訳】 用地代、倉庫整備費、パンプール整備費、その他費用</p>	

(2) つくば国際貨物ターミナル (TICT)

TICT の取扱量には大きな波があり、OICT と比較すると航空貨物の比率が大きく、海上貨物の 1/10 程度となっている。

経常利益、当期純利益については、近年開業以来の有力顧客が成田に拠点を移したことから、航空貨物が減少していることもあり取扱貨物量が低迷し、2008 年、2009 年とも赤字となっている。

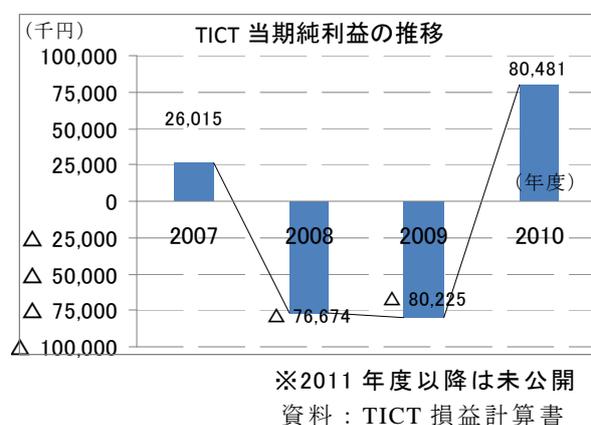
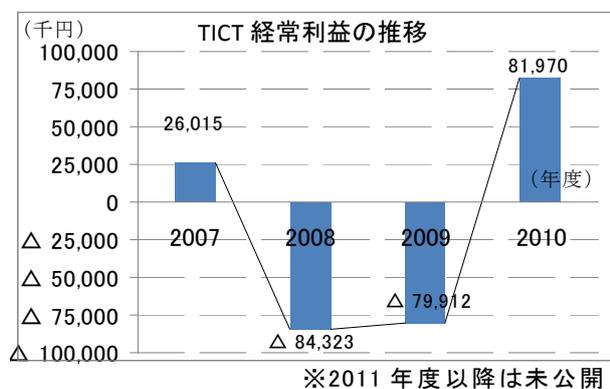


図IV- 1-3 T I C T の利用実績

(単位：千円)

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010
経常利益	62,732	79,561	26,015	△ 84,323	△ 79,912	81,970
当期純利益	63,060	50,192	26,015	△ 76,674	△ 80,225	80,481

TICTホームページ(<http://www.tkb-tict.co.jp/>)
平成24年11月5日時点
※2011年度以降は未公開



図IV- 1-4 T I C T の経営状況

1-1-2 海外事例

海外では、IPが機能しており、I章 2-2 にて整理した4事例のうち、佐野IPと類似するケースとして、デュースブルグ港、義王ICD、セコ・デ・マドリッド港について、設立背景や開発主体について整理した。

各港の概要は、以下に示すとおりであり、いずれも国や港湾管理者などが開発、出資しているのが特徴である。

運営は、いずれも民間、あるいは第3セクターとなっている。

表IV- 1-2 海外IPの設立背景、開発主体等

	デュースブルグ港（ドイツ）	義王 ICD（韓国）	セコ・デ・マドリッド港（スペイン）
概要	世界のトップ100コンテナ港湾に入る世界最大規模の内陸港	国内最大のソウル都市圏とプサン港を結ぶ内陸港	マドリッド都市圏（750万人）に近接する生産と消費物流を担う内陸港
設立背景	<p>重工業中心の旧産業からの脱却を図るため、国・州・市の3者が出資するデュイスブルガー・ハーヘン（DHAG）が港湾再開発を推進。 （製鉄所跡地 265haが対象）</p> <p>1998年、地域をLogportと称し、内陸コンテナハブとする目標を掲げた。</p> <p>コンテナ貨物の急激な増加、ロッテルダム港の処理能力や拡張の限界も構想を支える大きな要因。</p> <p>出典：森隆行論文集「石炭と鉄鋼の街から港湾と物流の街へ！ 転換図るデュイスブルク港」より</p>	<p>産業施設や工業団地等を併設した複合流通施設として国家的な配置計画を基に整備。</p> <p>’84. 7 鉄道貨物デポの建設 ’91. 5 ICD 建設計画の完成 ’93. 7 Terminal No.1 供用開始 ’94.12 ICD 建設開始 ’96.10 ICD 建設完了 ’97. 1 Terminal No.2 供用開始</p> <p>出典：United Nations ESCAP ホームページより</p>	<p>スペイン開発省、マドリッドとコスラダの自治体、スペインの港湾管理者、国有鉄道の運営者RENFEが共同で推進。構想は1995年に作られ、2000年にターミナルの運用を開始。</p> <p>【マドリッド・ドライポート設立の目的】 ①港湾の利益をサポートし、マドリッドのヨーロッパにおける物流プラットフォームとしての影響力を向上させる。②EUの複合輸送強化政策に準じ、鉄道輸送の利用を増やし道路輸送を減らす。</p> <p>出典：国際港湾協会 Ports & Harbors 2010年5月号より</p>
開発主体	Logistics Center Duisburg（DHAG 55%, 市 20%, 州 15%, その他 10%） 開発、企業誘致を担当	BOT方式により営業許可を取得した民間企業であるUiWang ICD社の資金調達により開発	マドリッド・ドライポート開発公社 （スペイン港湾庁、港湾管理者（4港）が各10.2% 合計51%、マドリッド自治地域政府25%、土地開発公社13.08%、コスラダ地方政府10.92%）
備考		総事業費 30百万USドル （1USドル80円換算で、約24億円）	インフラ整備に1,600万ユーロ 荷役用機械整備に400万ユーロ （1ユーロ105円換算で、約21億円）

表IV- 1-3 海外 I P の施設概要、運営主体等

	デュースブルグ港 (ドイツ)	義王 ICD (韓国)	セコ・デ・マドリッド港 (スペイン)
概要	世界のトップ100コンテナ港湾に入る世界最大規模の内陸港 	国内最大のソウル都市圏とプサン港を結ぶ内陸港 	マドリッド都市圏 (750 万人) に近接する生産と消費物流を担う内陸港 
取扱貨物量	45 万 TEU (2010 年) (Nuess Trimodal)	99.5 万 TEU (2011 年)	10 万 TEU (2011 年)
施設概要	(Nuess Trimodal ターミナルの場合) 敷地面積 13.3ha クレーン 2基 リーチスタッカー 8基 鉄道プラットフォーム 9箇所 コンテナメンテナンスショップ	敷地面積 75.3ha コンテナヤード 41.7ha CFS 10,700 m ² (3棟) オペレーションビルディング 140,000 m ² (8棟) 荷役機械メンテナンスショップ 1,720 m ² コンテナメンテナンスショップ 1,220 m ² トランスファークレーン 3基 リーチスタッカー 43基 トラクター 650基、 トレーラー 1800基	敷地面積 14ha コンテナヤード 1.6ha 空バン置き場 1.8ha RMG クレーン 1基 リーチスタッカー 3基 空コン用リフトトラック 2台 フォークリフト 3基
運営主体	ターミナル毎に運営 主要ターミナルは、DeGeTe、Duss、DIT、Nuess Trimodal 等。 船社や港湾・ターミナル管理者が出資	UiWang ICD 社 (株主: Korea Raliroad 25%、Transportation Companies (15社) 75%)	Conterail 社 (スペイン最大のターミナルオペレータである Nautum 社が 50%、スペイン国鉄 46%、スペイン港湾庁が 4%出資する企業)

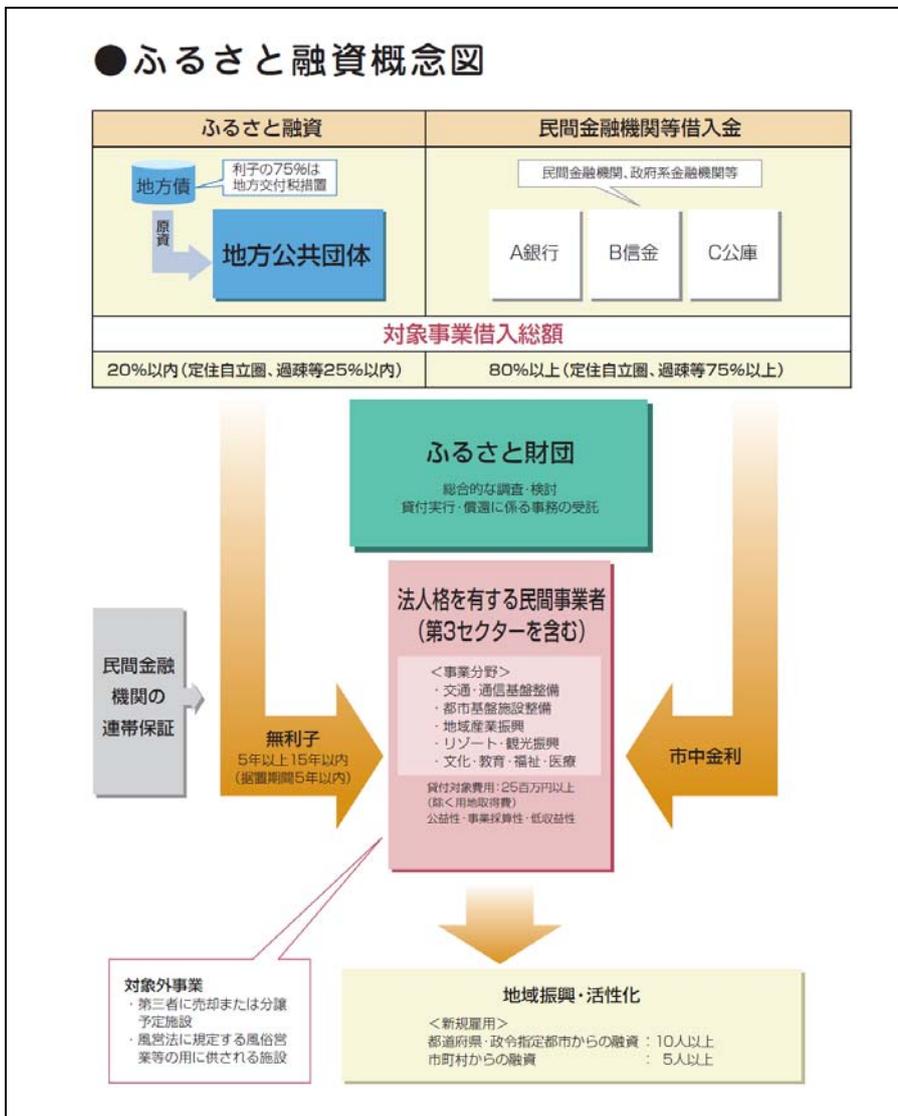
1-2 行政機関の補助制度、税制優遇制度等を基にした検討

行政機関の補助制度としては、国の港湾機能高度化施設整備事業費補助金や県や市のふるさと融資などがある。

港湾高度化施設整備事業は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾における国際コンテナ又は国際シャーシ輸送に係る小口貨物等の積替円滑化を支援するために、貨物の積替、コンテナ又はシャーシの蔵置を行うための施設の整備に関する事業が対象であり、対象経費の1/3が補助対象となっている。(資料編参照)

ふるさと融資は、地域振興に資する民間事業者の支援を目的とした、地方公共団体が行う無利子融資のことであり、融資は、対象事業に係る借入総額のうち、20%以内(過疎地等は、25%以内)となり、残りの融資は、民間金融機関から調達することとなる。

■参考 ふるさと融資の概要



1-3 管理・運営主体の健全運営が可能か否かの検討

1-3-1 収支検討の考え方

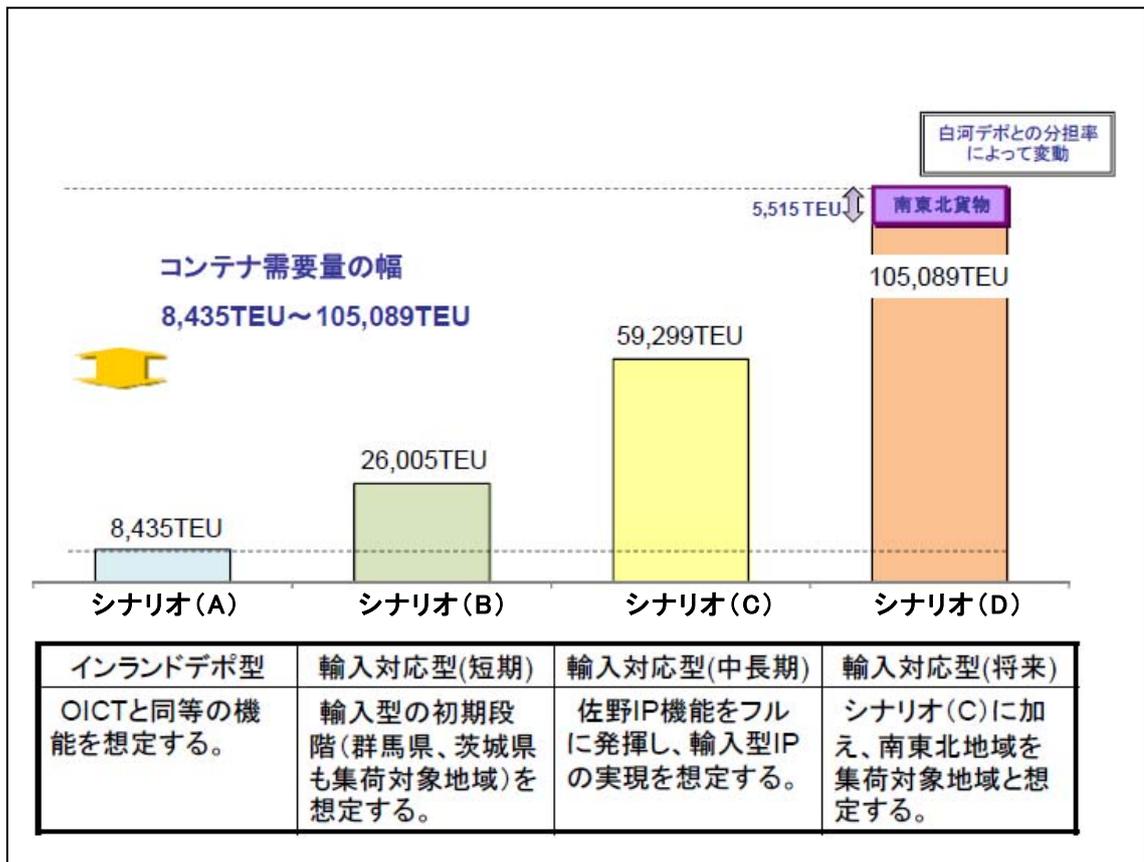
佐野IPの収支検討にあたっては、I章の需要予測（シナリオA～D）に応じて、民設民営（民間管理方式）で事業が成立するかどうかを検討した。

また、佐野IPが目指す目標貨物量であるシナリオCについて、民設民営（PFI）、公設民営（指定管理者）についても検討を行った。

表IV- 1-4 検討シナリオ

シナリオ		民設民営 (民間管理方式)	民設民営 (PFI)	公設民営 (指定管理者)
シナリオA	インランドデポ型	○		
シナリオB	輸入対応型(短期)	○		
シナリオC	輸入対応型(中長期)	○	○	○
シナリオD	輸入対応型(将来)	○		

■ 参考：シナリオA～D

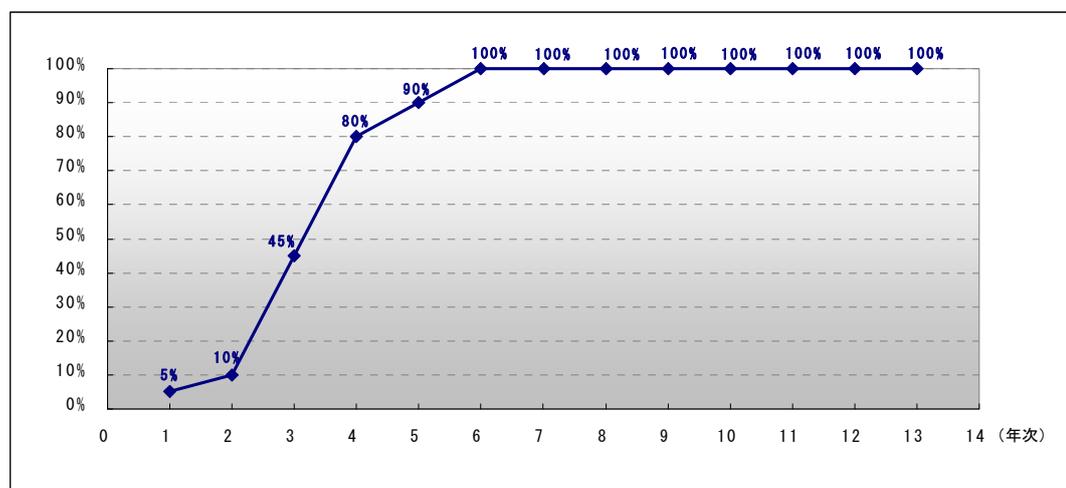


1-3-2 収支検討条件

(1) 需要設定の考え方

佐野 I P の取扱貨物量は、供用開始後すぐに、目標貨物量を確保できるわけではなく、段階的に増加していくものと想定される。このため、段階的な需要増加について、OICT 開設後の取扱貨物実績を基にして、下記のとおり推移するものとして想定した。

なお、運営コストについては、減価償却費、土地賃借料、公租公課等を除き、収入の伸び率と同様に増加するものと想定した。



図IV- 1-5 OICT の供用開始後の取扱貨物量の推移

(2) 事業方式の考え方（シナリオC）

シナリオCで検討する各事業方式での条件設定は、以下のとおり設定して収支検討を行った。

表IV- 1-5 事業方式に係わる条件設定（1）

	民設民営 (民間管理方式)	民設民営 (PFI)	公設民営 (指定管理者)
民間の実施する業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> 佐野IP事業を行う特別会社(SPC)を設立し、SPCが設計・建設と管理・運営を行う。 実際の工事や運営等の業務は、SPCが外注して実施する部分あり。 	・同左	<ul style="list-style-type: none"> 同左 なお、SPCを指定管理者として指定することを想定
事業期間	—	・20年(管理・運営期間)と設定	・同左
初期投資費の負担	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者(出資・借入) 管理運営時の収入から賄われる。 	・同左	・公共(国庫補助と市負担分)
土地の取得・所有	・民間事業者が賃借(29.5円/㎡・年)	・公共が購入・所有(590円/㎡)し、民間へ無償貸付	・公共が購入・所有(590円/㎡)
上物施設の所有	・民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者 管理・運営期間終了時に民間から市へ無償譲渡 	・公共
民間事業者の収入	・事業収入	<ul style="list-style-type: none"> 事業収入 (収入不足の場合は)公共からのサービス購入料 	<ul style="list-style-type: none"> 事業収入 公共からの施設整備費支払い (収入不足の場合は)公共からのサービス購入料

表IV- 1-6 事業方式に係わる条件設定（2）

	民設民営 (民間管理方式)	民設民営 (PFI)	公設民営 (指定管理者)
国庫補助金	なし	なし	活用
民間の借入金	①ふるさと融資 (無利子融資)	活用 借入金の20%	同左
	②民間金融機関からの借入 (金利3.0%)	上記①で不足する場合 にのみ活用	同左
民間出資金	必要資金の30% (残りは借入)	同左	—

施設整備費は公共が調達する

※実際の事業実施時には、国、県あるいは市の支援制度を確認の上、活用を検討することが必要となる。

(3) 事業収入及び支出の設定

事業収入については、各事業毎にヒアリング等により、収入単価を設定した。
その設定した内容は、以下に示すとおりである。

表IV- 1-7 事業収入及び支出

■収入のまとめ

(単位:百万円)

項目	内訳	シナリオ(A)	シナリオ(B)	シナリオ(C)	シナリオ(D)
コンテナ積替事業		25	78	178	315
バン・デバン事業		7	18	33	57
コンテナ保管事業		4	17	54	102
シャトル便事業		24	58	149	293
その他事業		15	43	104	192
合計		76	214	519	959

事業名	営業内容	原単位	根拠
コンテナ積替事業	佐野IPでのコンテナの積卸業務	1,500 円・個/回	船社ヒアリングより
バン・デバン事業	コンテナへの貨物の積み込み・取出し・梱包業務	5,500 円・個/回	港湾荷役業者ヒアリングより
コンテナ保管事業	実入りコンテナの保管業務	1,250 円/TEU・日	コンテナターミナルでのフリータイム後の蔵置料より設定
シャトル便事業	佐野IP～京浜港までの運送業務	35,000 円/回	運送事業者ヒアリングより設定
その他事業	賃貸事業(事務室・倉庫等)	25%(上記)	類似施設の事例を参考に設定

A. 管理運営費のまとめ(民間管理方式の場合)

(単位:百万円)

項目	内訳	シナリオ(A)	シナリオ(B)	シナリオ(C)	シナリオ(D)
人件費・運営費	収入の 60~65%	49	139	311	575
販売費・一般管理費	収入の 10%	8	21	52	96
用地賃借料	純民間事業の場合のみ計上	0.7	1	3	6
その他維持費	施設整備費の 1%	12	22	42	69
減価償却費		53	105	222	378
公租公課等		11	20	37	60
合計		133	308	667	1,184

B. 管理運営費のまとめ(PFI・指定管理者の場合)

項目	内訳		PFI	指定管理者
人件費・運営費	収入の 60%		311	311
販売費・一般管理費	収入の 10%		52	52
用地賃借料	純民間事業の場合のみ計上			
その他維持費	施設整備費の 1%		42	42
減価償却費			222	
公租公課等			37	
合計			664	405

※1.上記Aは、民間管理方式(民設民営)で事業を行った場合の施設整備費及び取扱貨物量が、目標値(6年目)に達した時点での収入及び管理運営費である。

※2.上記BのPFI(民設民営)で事業を行った場合、施設整備費、収入は上記と同じであるが、管理運営費は用地賃借料を差し引いた数値となる。

※3.上記Bの指定管理者(公設民営)で事業を行った場合、施設整備費は不要となり、さらに管理運営費は減価償却費及び公租公課を差し引いた数値となる。

※取扱規模の拡大によって、支出に占める運営費の割合は低減されるものと考えられる。
ここでは、シナリオA、Bに占める人件費・運営費を収入の65%、シナリオC、Dに占める人件費・運営費の割合を60%として算定した。

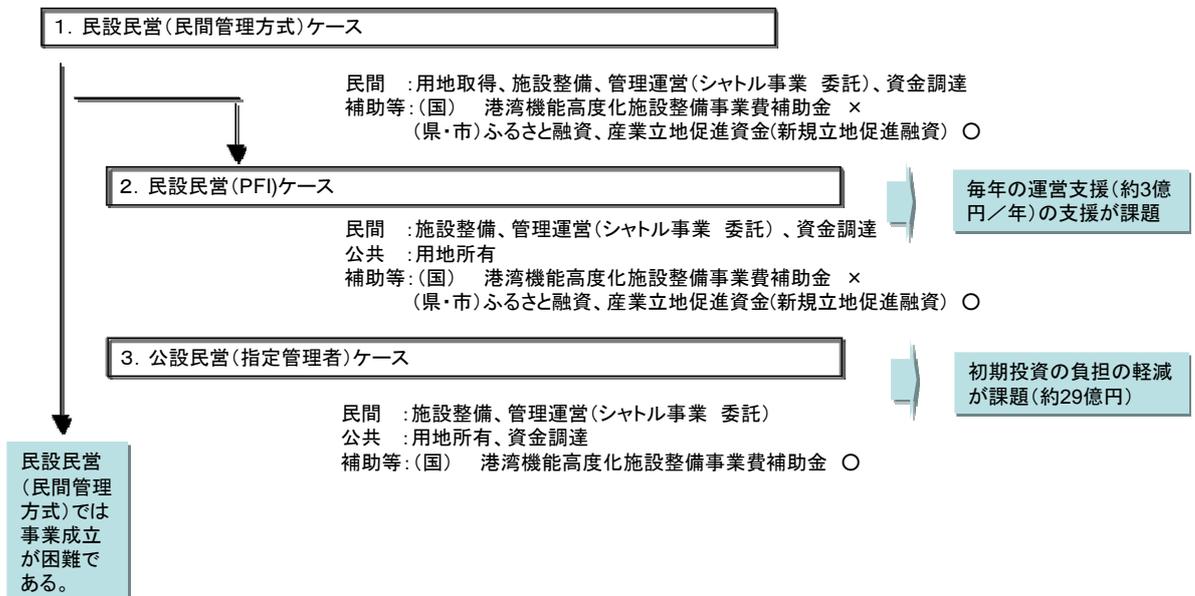
1-3-3 収支検討結果

各シナリオの収支検討結果は、以下に示すとおりである。

検討の結果、民設民営（民間管理方式）では健全運営ができない結果となり、民設民営（PFI）及び公設民営（指定管理者）の場合、公共から初期投資、あるいは運営期間中に負担金が生じる結果となった。

表IV- 1-8 収支検討結果

	民設民営 （民間管理方式）	民設民営 （PFI）	公設民営 （指定管理者）
シナリオA	×：目標のコンテナ取扱量に達しても、営業黒字にならない	—	—
シナリオB	×：同上	—	—
シナリオC	×：15年の借入金返済が終了して初めて当期損益が黒字化する	事業成立のために必要となる公共の負担 ↓ 供用開始後のサービス購入料として、年間約3億円をPFI事業者へ毎年支払うことが必要（土地購入費も別途必要）	事業成立のために必要となる公共の負担 ↓ 事業開始時に施設整備費、土地購入費として、約29億円を負担することが必要
シナリオD	×：当期損益が黒字化は他シナリオより早い、10年を超える	—	—



図IV- 1-6 検討結果のまとめ

2. 費用対効果の分析

2-1 費用対効果算定方針

2-1-1 事業評価の概要

(1) 事業評価基準年

費用対効果分析における基準年は、平成 24 年度（2012 年）とする。

(2) 工事着手

工事着手年は、平成 26 年度（2014 年）とする。

(3) 整備期間

本事業の整備期間は、平成 26 年度～平成 28 年度（2014 年～2016 年）とする。

2-1-2 全体事業費の設定

全体事業費は、佐野 I P 想定需要量「シナリオ (C)」を想定し、42.6 億円（税抜き）とする。

表 IV- 2-1 に利用シナリオ別の全体事業費内訳を示す。

表 IV- 2-1 シナリオ別全体事業費

(単位:百万円)

項目	内訳	シナリオ(A)	シナリオ(B)	シナリオ(C)	シナリオ(D)
用地取得費	出流原地区	13	29	66	117
基盤整備費	通路、駐車場	45	98	223	398
建築物整備費	管理棟・倉庫・CFS・MS	803	1,453	2,553	4,053
パンプール整備費	コンテナヤード	98	320	905	1,687
その他整備費	照明、情報システム等	105	198	381	627
設備費用	ヤード内荷役機械	104	104	129	129
合計		1,170	2,210	4,260	7,010

※概略の全体事業費であり、合計は 10 百万円で丸めている。

2-1-3 管理運営費の設定

管理運営費は、「基盤整備費」、「建築物整備費」、「バンプール整備費」、「その他整備」の建設事業費の2%を想定し、81.2百万円/年とする。

表IV-2-2に管理運営費の内訳を示す。

表IV-2-2 管理運営費

(百万円)

項目	内訳	事業費	管理費比率	管理運営費
基盤整備費	通路、駐車場	223	2%	4.5
建築物整備費	管理等・倉庫・CFS・MS	2,553	2%	51.1
バンプール整備費	コンテナヤード	905	2%	18.1
その他整備費	照明、情報システム等	381	2%	7.6
合計		4,061		81.2

※端数処理のため合計が合わないことがある。

2-1-4 更新費（再投資費）の設定

更新費（再投資費）は、実際の再投資の有無に関わらず、施設の償却後に同一の施設を建設するものと想定して費用を計上する。

ここでは、建築物更新費を耐用年数38年で設定し、2,553百万円とする。

また、設備更新費を耐用年数17年と設定し、129百万円とする。

表IV-2-3に更新費を示す。

表IV-2-3 更新費（再投資費）

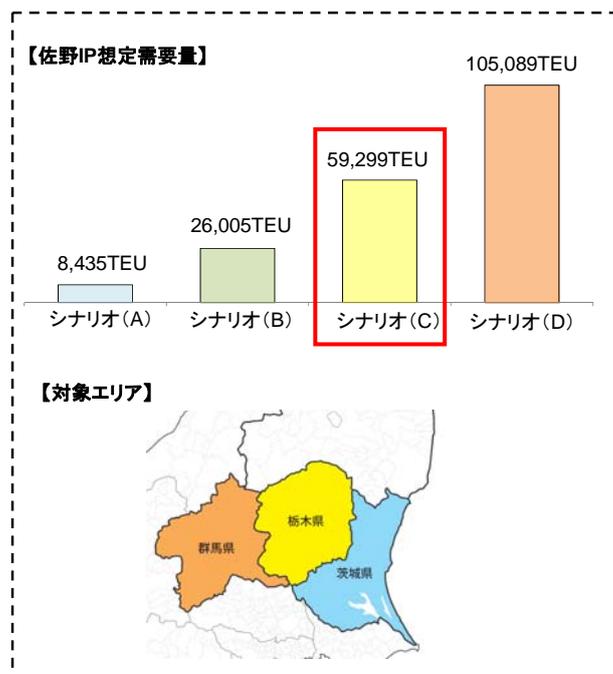
(百万円)

項目	内訳	耐用年数	更新費
建築物更新費	管理棟・倉庫・CFS・MS	38	2,553
設備更新費	荷役機械(トップリフタ・フォークリフト)	17	129
合計			2,682

2-1-5 便益対象貨物の設定

便益対象貨物は、佐野 I P 想定需要量「シナリオ (C)」を想定し、59,299TEU/年とする。

図IV-2-1に利用シナリオ別の佐野 I P 想定需要量を示し、表IV-2-4に生活圏別想定需要量 (シナリオ C) を示す。



図IV-2-1 シナリオ別佐野 I P 想定需要量

表IV-2-4 生活圏別想定需要量 (シナリオ (C))
(TEU/年)

県名	生活圏	輸出	輸入	合計
茨城県	水戸	2,396	325	2,721
	土浦	3,775	1,526	5,301
	下館	1,877	722	2,599
	鹿島	1,696	421	2,117
栃木県	宇都宮	2,429	21,879	24,308
	佐野	66	3,807	3,873
	小山	1,919	6,809	8,728
	大田原	2,205	4,961	7,166
	日光	62	665	727
群馬県	前橋	10	795	805
	桐生	213	678	891
	沼田	0	35	35
	渋川	0	29	29
合計		16,647	42,652	59,299

※端数処理のため合計が合わないことがある。

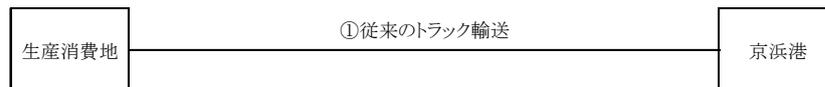
2-2 便益の計測

2-2-1 【便益①】 輸送費用・輸送時間費用の削減便益

(1) 基本的な考え方

佐野 I P の実現により、荷主は、京浜港からの空コンテナのピックアップ、または、返却を佐野 I P で行えるため、空コンテナの内陸輸送の効率化を図ることができる。

(Without時)



(With時)



(2) 輸送距離の設定

表 IV- 2-5 及び図 IV- 2-2 に輸送距離を示す。

輸送距離は、「代表都市の市役所～佐野 I P、京浜港（東京港大井ふ頭を想定）」及び「佐野 I P～京浜港（東京港大井ふ頭を想定）」の距離を計測している。

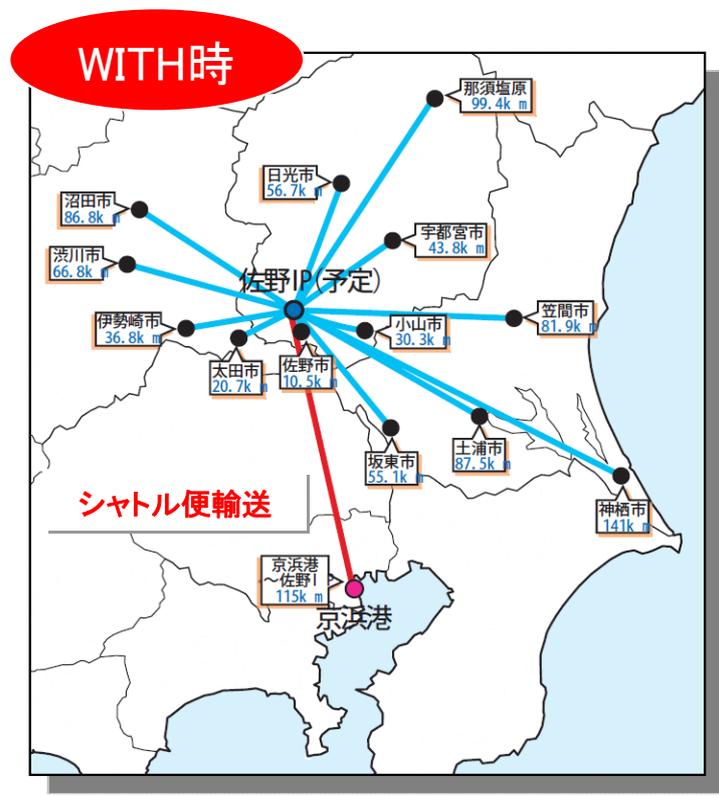
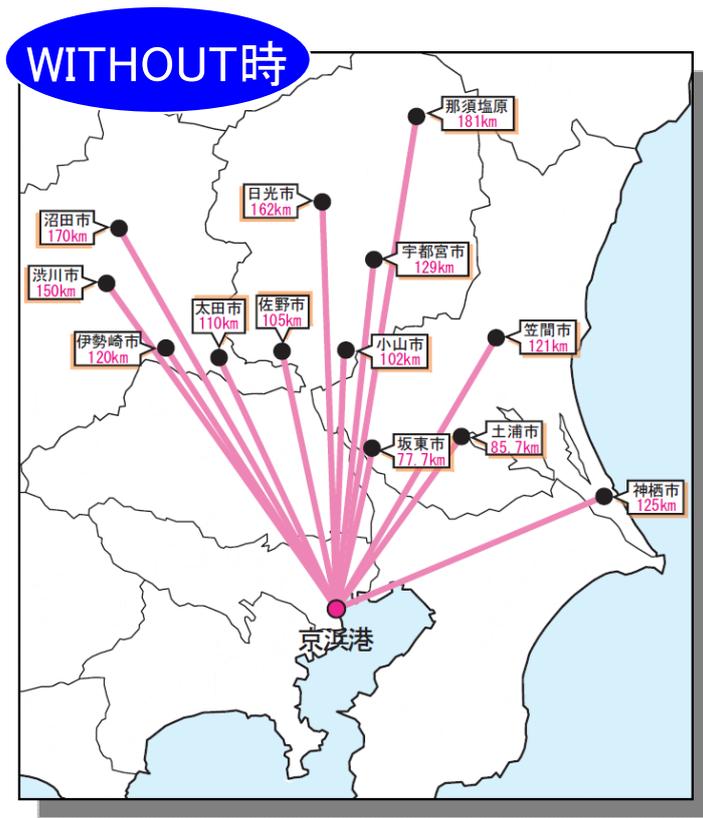
なお、高速道路の利用は「なし」として計測した。

表 IV- 2-5 輸送距離の設定

(単位:km)

県名	地区名	代表都市	WITH時					WITHOUT時	
			～佐野IPまで		佐野IP～京浜港		合計 ①+②	～東京港まで	
			実測距離	①帰り荷なし 考慮	実測値	②帰り荷あり 考慮		実測値 距離	帰り荷なし 考慮
茨城県	水戸	笠間市	82	164	115	115	279	121	242
	土浦	土浦市	88	175	115	115	290	86	171
	下館	坂東市	55	110	115	115	225	78	155
	鹿島	神栖市	141	282	115	115	397	125	250
栃木県	宇都宮	宇都宮市	44	88	115	115	203	129	258
	佐野	佐野市	11	21	115	115	136	105	210
	小山	小山市	30	61	115	115	176	102	204
	大田原	那須塩原市	99	199	115	115	314	181	362
	日光	日光市	57	113	115	115	228	162	324
群馬県	前橋	伊勢崎市	37	74	115	115	189	120	240
	桐生	太田市	21	41	115	115	156	110	220
	沼田	沼田市	87	174	115	115	289	170	340
	渋川	渋川市	67	134	115	115	249	150	300

※【WITH時】代表都市～佐野IPまで、【WITHOUT時】代表都市～東京港は、帰り荷なしのため、実測距離を2倍してコスト算定を行う。



図IV- 2-2 輸送距離の設定

(3) 輸送費用・輸送時間費用の考え方

1) 輸送距離及び輸送時間の設定

輸送距離は表IV-2-5に示したとおり。輸送時間は、「港湾投資の評価に関する解説書2011」（以下、「解説書2011」という。）における陸上輸送の走行速度を用いて設定した。

2) 輸送費用及び輸送時間費用の計測

コンテナ貨物の輸送費用原単位、輸送時間費用原単位は、「解説書2011」に記載されている原単位を用い、陸上輸送費用、陸上輸送時間費用を算定した。

表IV-2-6 コンテナ1個あたりの陸上輸送費用

(20ft コンテナ)

キロ程 km まで	運賃率 円	キロ程 km まで	運賃率 円						
5	16,990	100	64,410	200	97,680	400	145,370	750	209,800
10	20,140	110	67,740	220	102,470	420	150,160	800	217,900
20	25,050	120	71,060	240	107,220	440	154,910	850	226,020
30	29,970	130	74,370	260	112,000	460	159,670	900	234,150
40	34,900	140	77,700	280	116,750	480	164,430	950	242,280
50	39,800	150	81,040	300	121,530	500	169,220	1,000	250,370
60	44,730	160	84,370	320	126,310	550	177,320	以上50 kmを増 すごとに	8,110
70	49,650	170	87,710	340	131,070	600	185,450		
80	54,560	180	91,020	360	135,840	650	193,580		
90	59,480	190	94,350	380	140,610	700	201,690		

(40ft コンテナ)

キロ程 km まで	運賃率 円	キロ程 km まで	運賃率 円						
5	26,130	100	100,440	200	147,660	400	214,380	750	302,580
10	30,990	110	105,170	220	154,330	420	221,020	800	313,540
20	38,710	120	109,870	240	160,990	440	227,690	850	324,520
30	46,440	130	114,600	260	167,650	460	234,360	900	335,490
40	54,150	140	119,310	280	174,330	480	241,060	950	346,450
50	61,870	150	124,040	300	181,000	500	247,730	1,000	357,430
60	69,580	160	128,770	320	187,670	550	258,700	以上50 kmを増 すごとに	10,970
70	77,280	170	133,490	340	194,340	600	269,650		
80	84,990	180	138,210	360	201,010	650	280,620		
90	92,710	190	142,930	380	207,710	700	291,610		

(出典) : 「貨物運賃と各種料金表'09」 ((株) 交通日本社 平成21年11月)

(注1) : 一般貨物自動車運送事業運賃料金の一例 (国際大型海上コンテナを運送する場合に限る) の距離制運賃率より設定 (消費税抜き)

(注2) : 帰り荷がない場合には、片道距離を2倍にしたキロ程に相当する費用を上記表から抽出する。

出典 : 「解説書2011」 p.2-1-32

表IV- 2-7 陸上輸送の走行速度

道路区分	走行速度
一般道路	34.5km/h
高速道路	73.1km/h

(出典) 「平成 17 年度道路交通センサス」 ((社) 交通工学研究会、平成 19 年 8 月)
 (注) 道路種別別沿道状況別改良未改良別整備未整備別 12 時間平均交通量表 (全国、平日) の混雑時平均旅行速度の高速道路計、および一般道計より設定

出典：「解説書2011」 p.2-1-28

表IV- 2-8 コンテナ 1 個あたりの高速道路利用費用

150.0 円 + 67.65 円 / km × DL2 DL2 : 高速道路輸送距離 (km)

(出典) : 「高速道路便覧 2007」 (全国高速道路建設協議会 平成 19 年 8 月)
 (注 1) : 特大車の高速度道路料金をもとに設定 (消費税抜き)
 (注 2) : 20ft と 40ft は同一料金とする。
 (注 3) : 各種割引料金がわかっている場合には、これを考慮してもよい。
 (注 4) : 高速道路の利用に関しては、実入りコンテナの輸送時、あるいは一般道路が非常に混雑している等の場合のみ利用を想定することとし、実際の輸送実態をふまえて高速道路利用費用を計上する。

出典：「解説書2011」 p.2-1-32

表IV- 2-9 国際海上コンテナ貨物の時間費用原単位 (円/時・個)

		40ft	20ft
基幹航路 (北米西岸、欧州)	輸出	3,300	2,200
	輸入	2,900	1,900
アジア航路 (近海、東南アジア、中国)	輸出	2,300	1,600
	輸入	1,800	1,200

(出典) 国総研資料 (NO.589、2010.3)、港湾技研資料 (NO.987、2001.3) の時間費用原単位をもとに、GDP デフレーターにより平成 21 年度価格に変換して設定

(注 1) 北米東岸、地中海、南米、ガルフ航路は、基幹航路の時間費用原単位を準用
 その他の航路は、アジア航路の時間費用原単位を準用

(補足)

貨物の時間費用原単位に関しては、EU におけるトラック輸送の時間費用原単位は、2.98 €/2002/トン・時 (2002 年の平均為替レート換算で 10 トン積では約 3,200 円/時) との研究事例*もある。

*「Deliverable 5 Proposal for Harmonised Guidelines」 (HEATCO 2006.2)

出典：「解説書2011」 p.2-1-34

(4) 背後圏別コンテナ1個あたり輸送費用及び輸送時間費用削減便益の計測

前項の原単位を用いて、背後圏別コンテナ1個あたりの陸上輸送費用及び時間費用削減便益を計測した。なお、計測にあたっては、以下の考え方を踏まえることとする。

- ・ 陸上輸送速度は34.5kmとする。(表IV-2-7参照)
- ・ 「各生活圈～京浜港」または「各生活圈～佐野IP」の輸送は、帰り荷がないものとし、前項で計測した輸送距離を2倍にして便益を計測する。(表IV-2-6参照)
- ・ WITH時「佐野IP～京浜港」の輸送は、シャトル便輸送を行い帰り荷があるものとし、前項で計測した輸送距離を用いて便益を計測する。(資料編参照)
- ・ シャトル便利用による輸送効率化を考慮し、シャトル便利用の陸上輸送費用は、前述の料金表の75%と設定して分析を行った。

(5) 輸送費用・輸送時間費用削減便益

輸送費用削減便益及び輸送時間費用削減便益を表IV-2-10に示す。

表IV-2-10 輸送費用削減便益及び輸送時間費用削減便益

■輸送費用削減便益の計測							■輸送時間費用削減便益の計測						
都道府県	生活圈	代表都市	輸出入	WITHOUT—WITH		輸送費用削減便益(千円)	都道府県	生活圈	代表都市	輸出入	WITHOUT—WITH		輸送時間費用削減便益(千円)
				削減単価(千円/TEU)	便益対象貨物量(TEU/年)						削減単価(千円/TEU)	便益対象貨物量(TEU/年)	
茨城県	水戸	笠間市	輸出	24.4	2,396	58,544	茨城県	水戸	笠間市	輸出	-1.7	2,396	0
			輸入	24.4	325	7,941				輸入	-1.3	325	0
	土浦	土浦市	輸出	-0.1	3,775	0	土浦	土浦市	輸出	-5.5	3,775	0	
			輸入	-0.1	1,526	0			輸入	-4.1	1,526	0	
	下館	坂東市	輸出	4.0	1,877	7,423	下館	坂東市	輸出	-3.2	1,877	0	
			輸入	4.0	722	2,855			輸入	-2.4	722	0	
鹿島	神栖市	輸出	3.0	1,696	5,041	鹿島	神栖市	輸出	-6.8	1,696	0		
		輸入	3.0	421	1,251			輸入	-5.1	421	0		
栃木県	宇都宮	宇都宮市	輸出	35.1	2,429	85,362	栃木県	宇都宮	宇都宮市	輸出	2.6	2,429	6,240
			輸入	35.1	21,879	768,994				輸入	1.9	21,879	42,160
	佐野	佐野市	輸出	44.2	66	2,916	佐野	佐野市	輸出	3.4	66	226	
			輸入	44.2	3,807	168,272			輸入	2.6	3,807	9,800	
	小山	小山市	輸出	34.2	1,919	65,631	小山	小山市	輸出	1.3	1,919	2,527	
			輸入	34.2	6,809	232,905			輸入	1.0	6,809	6,726	
	大田原	那須塩原市	輸出	45.9	2,205	101,146	大田原	那須塩原市	輸出	2.2	2,205	4,928	
			輸入	45.9	4,961	227,613			輸入	1.7	4,961	8,318	
日光	日光市	輸出	50.7	62	3,140	日光	日光市	輸出	4.4	62	275		
		輸入	50.7	665	33,681			輸入	3.3	665	2,211		
群馬県	前橋	伊勢崎市	輸出	36.5	10	365	群馬県	前橋	伊勢崎市	輸出	2.4	10	24
			輸入	36.5	795	28,980				輸入	1.8	795	1,421
	桐生	太田市	輸出	39.2	213	8,347	桐生	太田市	輸出	2.9	213	628	
			輸入	39.2	678	26,569			輸入	2.2	678	1,500	
	沼田	沼田市	輸出	39.9	0	0	沼田	沼田市	輸出	2.4	0	0	
			輸入	39.9	35	1,397			輸入	1.8	35	63	
渋川	渋川市	輸出	37.5	0	0	渋川	渋川市	輸出	2.4	0	0		
		輸入	37.5	29	1,088			輸入	1.8	29	52		
合計				59,299	1,839,461	合計				59,299	87,099		

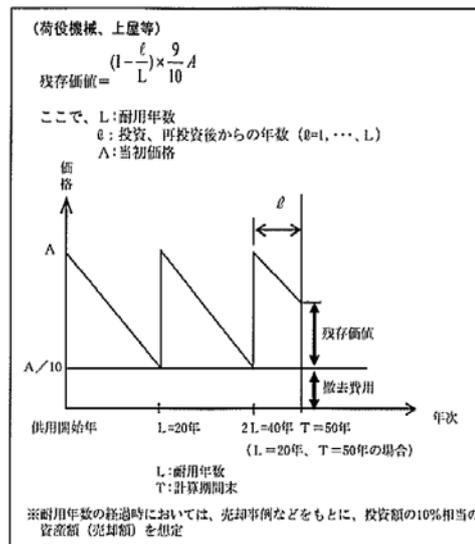
※費用削減便益については整数以下も含めて計算しているため、表中の削減単価、便益対象貨物量を乗じても計算結果は必ずしも一致しない。

2-2-2 【便益②】 残存価値

(1) 基本的な考え方

対象施設の供用期間後において、用地等の残った資産を残存価値として計上する。

(図IV-2-3 参照)



出典：「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」（平成23年6月国土交通省港湾局） p II-1-22

図IV-2-3 残存価値の考え方

(2) 残存価値の計測

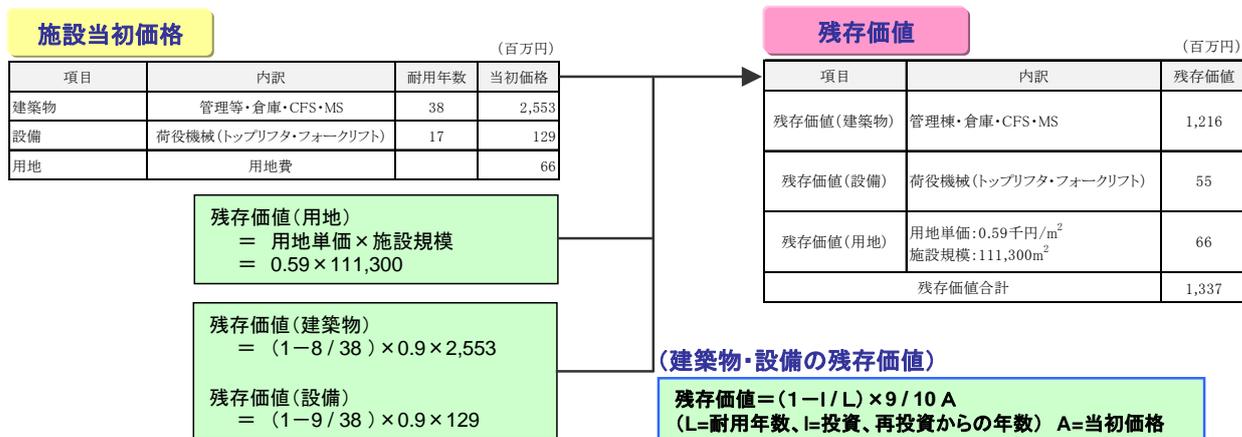
1) 施設の残存価値

本事業において残存価値を計測できる施設は、表IV-2-11に示す「建築物」、 「設備」、 「用地」であり、これら施設について計測した。施設残存価値の計測結果を図IV-2-4に示す。計測の結果、施設残存価値は、約13.4億円となる。

表IV-2-11 施設当初価格

(百万円)

項目	内訳	耐用年数	当初価格
建築物	管理等・倉庫・CFS・MS	38	2,553
設備	荷役機械(トップリフタ・フォークリフト)	17	129
用地	用地費		66



図IV-2-4 残存価値計測結果

残存価値（建築物・設備）の計測過程を表IV-2-12に示す

表IV-2-12 残存価値（建築物・設備）の計測

(単位：百万円)

施設名	名目価格(消費税抜き)		デフレーター H24基準	名目価格(消費税抜き)		名目価格(消費税抜き)	
	建築物	設備		建築物		設備	
	耐用年数	耐用年数		初期・更新投資	残存価値	初期・更新投資	残存価値
	38	17		38	17		
費用区分	初期・更新投資	初期・更新投資		5,106	1,216	387	55
2012 (H24)			1.000				
2013 (H25)			1.000				
2014 (H26)			1.000				
2015 (H27)			1.000				
2016 (H28)	2,553	129	1.000	2,553.0		129.0	
2017 (H29)			1.000		1 供用開始		1 供用開始
2018 (H30)			1.000		2		2
2019 (H31)			1.000		3		3
2020 (H32)			1.000		4		4
2021 (H33)			1.000		5		5
2022 (H34)			1.000		6		6
2023 (H35)			1.000		7		7
2024 (H36)			1.000		8		8
2025 (H37)			1.000		9		9
2026 (H38)			1.000		10		10
2027 (H39)			1.000		11		11
2028 (H40)			1.000		12		12
2029 (H41)			1.000		13		13
2030 (H42)			1.000		14		14
2031 (H43)			1.000		15		15
2032 (H44)			1.000		16		16
2033 (H45)			1.000		17		17
2034 (H46)		129	1.000		18	129.0	1 再投資
2035 (H47)			1.000		19		2
2036 (H48)			1.000		20		3
2037 (H49)			1.000		21		1
2038 (H50)			1.000		22		2
2039 (H51)			1.000		23		3
2040 (H52)			1.000		24		4
2041 (H53)			1.000		25		5
2042 (H54)			1.000		26		6
2043 (H55)			1.000		27		7
2044 (H56)			1.000		28		8
2045 (H57)			1.000		29		9
2046 (H58)			1.000		30		10
2047 (H59)			1.000		31		11
2048 (H60)			1.000		32		12
2049 (H61)			1.000		33		13
2050 (H62)			1.000		34		14
2051 (H63)			1.000		35		15
2052 (H64)			1.000		36		16
2053 (H65)			1.000		37		17
2054 (H66)		129	1.000		38	129.0	1 再投資
2055 (H67)	2,553		1.000	2,553.0	1 再投資		2
2056 (H68)			1.000		2		3
2057 (H69)			1.000		3		4
2058 (H70)			1.000		4		5
2059 (H71)			1.000		5		6
2060 (H72)			1.000		6		7
2061 (H73)			1.000		7		8
2062 (H74)			1.000		8	1,216	9 55

2-3 費用対効果分析結果

表IV-2-13に費用対効果分析結果を示す。

分析の結果、費用便益比（B/C）が6.0となり、投資効果を確認した。なお、資料編に、基本ケース及び各感度分析における分析シートを示す。

表IV-2-13 費用対効果分析結果

佐野インランドポート整備事業	基本 ケース	感度分析結果					
		需要		建設費		建設期間 ^{※1}	
		-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%
便益(現在価値化後) (億円)	350.7	315.6	385.8	350.7	350.7	350.7	350.7
輸送費用の削減 (億円)	319.5	287.6	351.5	319.5	319.5	319.5	319.5
輸送時間費用の削減 (億円)	15.1	13.6	16.6	15.1	15.1	15.1	15.1
残存価値 (億円)	16.1	14.5	17.7	16.1	16.1	16.1	16.1
費用(現在価値化後) (億円)	58.3	58.3	58.3	52.4	64.1	58.3	58.3
建設費 (億円)	43.4	43.4	43.4	39.1	47.8	43.4	43.4
管理運営費 (億円)	14.9	14.9	14.9	13.4	16.4	14.9	14.9
費用便益分析結果							
NPV(純現在価値) (億円)	292.4	257.3	327.5	298.3	286.6	292.4	292.4
CBR(費用便益比)	6.01	5.41	6.62	6.69	5.47	6.01	6.01
EIRR(経済的内部収益率) (%)	26.3%	24.3%	28.2%	28.4%	24.4%	26.3%	26.3%

※1: 建設期間の感度分析は、工事期間が3年間であり、3年間×±(10%)=0.3年≒0.0年となる。よって基本ケースと同様となる。

※2: 総費用と総便益は、平成24年度に現在価値化

- 適用マニュアル:「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(H23.6、国土交通省港湾局)
- 基準年:平成24年度
- 完了年:平成28年度
- 検討年数:供用後50年

— マイナス便益を考慮した場合の費用対効果分析結果 —

参考にマイナス便益を考慮した場合(表IV-2-10の削減単価がマイナスとなっている圏域の便益をマイナスとした場合)の費用対効果を算出した。算出結果(費用便益比)は5.9となった。

佐野インランドポート整備事業	基本 ケース	感度分析結果					
		需要		建設費		建設期間 ^{※1}	
		-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%
便益(現在価値化後) (億円)	341.5	307.3	375.6	341.5	341.5	341.5	341.5
輸送費用の削減 (億円)	319.5	287.6	351.5	319.5	319.5	319.5	319.5
輸送時間費用の削減 (億円)	5.9	5.3	6.5	5.9	5.9	5.9	5.9
残存価値 (億円)	16.1	14.5	17.7	16.1	16.1	16.1	16.1
費用(現在価値化後) (億円)	58.3	58.3	58.3	52.4	64.1	58.3	58.3
建設費 (億円)	43.4	43.4	43.4	39.1	47.8	43.4	43.4
管理運営費 (億円)	14.9	14.9	14.9	13.4	16.4	14.9	14.9
費用便益分析結果							
NPV(純現在価値) (億円)	283.2	249.0	317.3	289.1	277.4	283.2	283.2
CBR(費用便益比)	5.86	5.27	6.44	6.52	5.33	5.86	5.86
EIRR(経済的内部収益率) (%)	25.7%	23.7%	27.6%	27.8%	23.9%	25.7%	25.7%

※1: 建設期間の感度分析は、工事期間が3年間であり、3年間×±(10%)=0.3年≒0.0年となる。よって基本ケースと同様となる。

※2: 総費用と総便益は、平成24年度に現在価値化

2-4 排出ガス削減効果分析

2-4-1 CO₂ 排出ガス削減量の計測

CO₂ 排出ガス削減量は、陸上輸送距離削減量（台（個）・km）に CO₂ 排出原単位を乗じて計測する。（図IV-2-5、表IV-2-16 参照）

CO₂ 排出ガス削減量は、表IV-2-14 に示すとおりで 467t-c/年となり、削減効果は 8%となった。

表IV-2-14 CO₂ 排出ガス削減量

県名	地区名	代表都市	コンテナ 年間個数	WITH時		WITHOUT時		CO ₂ 削減量 (t-c/年)
				佐野IP利用		現状の輸送		
				輸送距離 (km)	CO ₂ 排出量 (t-c/年)	輸送距離 (km)	CO ₂ 排出量 (t-c/年)	
茨城県	水戸	笠間市	2,721	279	301	242	261	-40
	土浦	土浦市	5,301	290	610	171	361	-250
	下館	坂東市	2,599	225	232	155	160	-72
	鹿島	神栖市	2,117	397	334	250	210	-124
栃木県	宇都宮	宇都宮市	24,308	203	1,955	258	2,490	535
	佐野	佐野市	3,873	136	209	210	323	114
	小山	小山市	8,728	176	608	204	707	98
	大田原	那須塩原市	7,166	314	893	362	1,030	137
	日光	日光市	727	228	66	324	93	28
群馬県	前橋	伊勢崎市	805	189	60	240	77	16
	桐生	太田市	891	156	55	220	78	22
	沼田	沼田市	35	289	4	340	5	1
	渋川	渋川市	29	249	3	300	3	1
合計			59,299	3,130	5,331	3,277	5,798	467

注) 端数処理のため、合計値は必ずしも一致しない。

※CO₂ 排出原単位：396.98 g-c/台・km)

2-4-2 NOx 排出ガス削減量の計測

NOx 排出ガス削減量は、陸上輸送距離削減量（台（個）・km）に NOx 排出原単位を乗じて計測する。（図 IV- 2-5、表 IV- 2-16 参照）

NOx 排出ガス削減量は、表 IV- 2-15 に示すとおりで 6.9t/年となり、削減効果は 8%となった。

表 IV- 2-15 NOx 排出ガス削減量

県名	地区名	代表都市	コンテナ 年間個数	WITH時		WITHOUT時		WO-W NOx削減量 (t/年)
				佐野IP利用		現状の輸送		
				輸送距離 (km)	NOx排出量 (t/年)	輸送距離 (km)	NOx排出量 (t/年)	
茨城県	水戸	笠間市	2,721	279	4.4	242	3.9	-0.6
	土浦	土浦市	5,301	290	9.0	171	5.3	-3.7
	下館	坂東市	2,599	225	3.4	155	2.4	-1.1
	鹿島	神栖市	2,117	397	4.9	250	3.1	-1.8
栃木県	宇都宮	宇都宮市	24,308	203	28.8	258	36.7	7.9
	佐野	佐野市	3,873	136	3.1	210	4.8	1.7
	小山	小山市	8,728	176	9.0	204	10.4	1.5
	大田原	那須塩原市	7,166	314	13.2	362	15.2	2.0
	日光	日光市	727	228	1.0	324	1.4	0.4
群馬県	前橋	伊勢崎市	805	189	0.9	240	1.1	0.2
	桐生	太田市	891	156	0.8	220	1.1	0.3
	沼田	沼田市	35	289	0.1	340	0.1	0.0
	渋川	渋川市	29	249	0.0	300	0.1	0.0
合計			59,299	3,130	78.6	3,277	85.4	6.9

注) 端数処理のため、合計値は必ずしも一致しない。

※NOx 排出原単位：5.85 g/台・km)

排出ガス減少量は以下の式を用いて算出する。

$$\Delta GC = \Delta DL1 \times UC1 + \Delta DL2 \times UC2 + \sum_j (DS'_j \times UCSn' - DS_j \times UCSn)$$

$$\Delta GN = \Delta DL1 \times UN1 + \Delta DL2 \times UN2 + \sum_j (DS'_j \times UNSn' - DS_j \times UNSn)$$

ここで

ΔGC	: CO ₂ 削減量 (トン-C/年)
ΔGN	: NO _x 削減量 (トン/年)
ΔDL1	: with時とwithout時の一般道路輸送距離削減量 (台・km/年)
ΔDL2	: with時とwithout時の高速道路輸送距離削減量 (台・km/年)
DS _j , DS' _j	: OD _j のwith時、without時の航行時間 (隻・時/年)
UC1, UC2	: 陸上輸送のCO ₂ 排出量原単位 (トン-C/台・km)
	UC1:一般、UC2:高速道路
UN1, UN2	: 陸上輸送のNO _x 排出量原単位 (トン/台・km)
	UN1:一般、UN2:高速道路
UCSn, UCSn'	: 海上輸送のwith時、without時の船型に応じたCO ₂ 排出量原単位 (トン-C/隻・時)
UNSn, UNSn'	: 海上輸送のwith時、without時の船型に応じたNO _x 排出量原単位 (トン/隻・時)

(解説)

- ・陸上輸送部分は、陸上輸送距離削減量 (台・km) に排出量原単位を乗じて算出する。
- ・陸上輸送距離削減量は、陸上輸送コスト削減の計算の過程で得られる値を用いる。陸上輸送には末端の陸上輸送も含む。
- ・海上輸送部分は、就航船舶の船型と年間運航回数を設定した上で、航行時間削減量 (隻・時) に排出量原単位を乗じて算出する。
- ・航行時間は、海上輸送コストの計算の過程で得られる値を用いる。

出典：「解説書2011」 p.2-2-41

図IV- 2-5 排出ガス減少量の算出

表IV- 2-16 CO₂、NO_x 排出原単位

速度 (km/時)	CO ₂ 排出原単位 (g-C/台・km)		
	普通貨物	小型貨物	コンテナシャーシ
5	381.08	134.62	911.51
10	260.54	86.37	635.93
15	220.28	69.96	538.85
25	188.13	56.40	453.42
40	170.26	48.57	396.98
60	161.02	44.76	362.25
70	158.78	44.16	353.68

速度 (km/時)	NO _x 排出原単位 (g/台・km)		
	普通貨物	小型貨物	コンテナシャーシ
5	11.25	1.60	16.10
10	7.61	1.01	11.33
15	6.30	0.80	9.48
25	5.12	0.63	7.55
40	4.31	0.53	5.85
60	3.77	0.47	4.33
70	3.63	0.46	3.75

(出典) コンテナシャーシ以外の車種については「自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査」(環境省、平成20年3月)の平成17年度データ、コンテナシャーシについては、運行実態をもとに設定

(注1) 走行速度が明確でない場合は便宜的に一般道路輸送時の排出量原単位は速度40km/時の欄を用い、高速道路輸送時の排出量原単位は速度70km/時の欄を用いてよい。

(注2) 小型貨物と普通貨物の区分は全長4.7m未満、4.7m以上等で分けられているが、推計に際して不明の場合は、目安として2トン積みトラック程度までを小型貨物として取扱う。

出典：「解説書2011」 p.2-2-42

2-5 定性的効果

佐野 I P が整備されることで発現する効果には、定量化が難しいものもあり、定性的な効果として想定される事項を下記のとおり整理した。

(1) 定性的効果①：社会教育・企業 PR の機会向上

佐野 I P を社会教育の場として見学できるよう一般に開放することにより、学生等が国際貿易・物流について、身近に学ぶ機会を得ることができる。

また、荷主企業が佐野 I P を利用することで、施設見学に訪れた学生等へ自社の紹介や国際競争力を PR する機会を得ることができる。

(2) 定性的効果②：京浜港渋滞の削減

シャトル便輸送の促進により、輸出企業の京浜港からの空コンテナピックアップ及び輸入企業の京浜港への空コンテナ返却が解消されることになるため、首都圏やターミナルゲート前での渋滞低減（物流効率化）が期待される。

(3) 定性的効果③：災害時の輸送機能補完

災害時に京浜港等の港湾機能が低下した際には、佐野 I P がバンプール機能、他港への代替輸送ルートを補完することで、安定した輸送機能（BCP）の確保など企業活動への貢献が期待される。

3. 事業実現に向けた課題の整理

3-1 段階的課題の整理

佐野IPの実現化に向けては多様な課題が想定されるが、それら課題について時間軸を基にして段階的に整理した。

事業着手前

- 佐野IPの必要性に関する共通認識
 - 関係者が一体となった取り組みの展開
 - 立地・利用上の優遇支援措置の要望
- 次頁に詳述
- 事業計画、設計：事業実施箇所、敷地面積、施設配置、概算整備費用等事業採算性の検討
 - 物流を取り巻く情勢変化（通関制度改正等）に対応するための検討
 - 佐野IP設立に向けて中心点な役割を担う推進役、情報交換の場に関する検討
 - 事業参加企業の募集：物流関係企業による出資可能性の打診

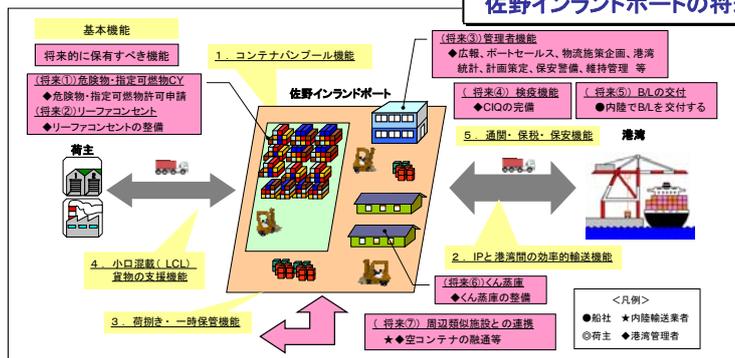
事業着手後

- 事業収支確保のための貨物の取扱拡大、安定的な貨物の確保（ベースカーゴの確保）
- 中小荷主のための混載事業の展開
- 港湾側ターミナル整備事業との連携

事業の継続・発展

- インランドポートの機能拡張
- 周辺施設も含めた新たな産業形成
- 将来的な情勢変化への対応

佐野インランドポートの将来像



図IV- 3-1 段階的課題の整理

3-2 事業着手前の課題の整理

① 佐野 I P の必要性に関する共通認識（国際コンテナ戦略港湾の施策の実現）

現状の内陸デポでは、インランドポートの概念である「複数の船社がコンテナの集配、保管等の場所として港湾内にあるデポと同様の指定」をしていないため、全ての荷主にとって利便性のある内陸物流拠点とはなっていない。

そこで、国際コンテナ戦略港湾（京浜港）への貨物集荷を促進させるため、佐野 I P の必要性に関して、関係者間で共通認識を図り協力すること、さらには、佐野 I P を核とした周辺デポとの連携が求められる。

② 関係者が一体となった取り組みの展開

関係者（国・県・市・港湾管理者・民間事業者）の共通理解や協力を促進するためには、各々の立場でメリットを享受できる仕組みの構築が求められる。

佐野 I P の効率的輸送（シャトル輸送）などの総合物流拠点としての機能が発揮されれば、以下に示すようなメリットが期待でき、関係者が一体となった事業の促進につながる。

- 国の立場では、成長戦略の柱である「海洋立国日本の復権」の国家政策へ寄与することへの期待。
- 県・市の立場では、総合物流拠点形成による地元産業の振興、地域経済の活性化、雇用の創出への期待。
- 港湾管理者の立場では、港湾周辺の渋滞緩和による港湾機能の高度化、効率的な貨物集荷による国際競争力強化などへ寄与することへの期待。
- 民間事業者のうち運送事業者の立場では、労働環境改善、収益性の向上などへの期待。
- 船社の立場では、コンテナの効率的利用による収益性の向上、貨物集荷拡大などへの期待。

③ 立地・利用上の優遇支援措置の要望

■ 整備事業に伴う低融資、利率補助等

佐野 I P の整備には、例えば、港湾機能高度化施設整備事業費補助金（1／3 以内の補助金）の活用が考えられるが、補助率のアップや新たな制度の構築などの働きかけも求められる。

■ コンテナ管理・マッチングの課題

船社間でコンテナを融通するための内陸におけるコンテナリペア施設の確保及び基準の作成、コンテナのマッチングシステムの構築が求められる。

■ 土地利用規制に関する対応

出流原地区に整備する場合、様々な開発手法による整備が想定されるが、開発手法による開発許可等に向けた対応の検討が求められる。

■ 税の優遇

開発手法によっては、法人税や固定資産税などの税制優遇や特例を受けることが可能であるため、その活用に向けた検討が求められる。

■ シャトル輸送の補助

シャトル輸送による CO2 削減が期待できることから、補助制度の充実等への働きかけが求められる。

3-3 関係者間の連携・調整に関する課題

① 災害時輸送機能の提供

佐野 I P の立地条件を活かし、首都圏の防災備蓄基地としての機能を付加させることは、関東地方の防災対策上、大変有意義である。そのための官民連携を行う際には、官のリーダーシップが求められる。

なお、このことは、佐野市や栃木県の取組みを超え、広域的な視点での対応が必要となるため、関係者間で慎重に議論を重ねながら進めていくことが必要である。

② 海港と一体となった運営システムの構築

佐野 I P は、海港の機能を内陸に持つてくることで、トータルの物流を効率化しようという試みである。したがって、海港と荷主間の輸送を一体的に捉えて、更なる効率化を図るためには、例えば、港湾側でインランドポートを経由する貨物の専用ゲートを設けるなど、海港と一体となった運営システムの構築が求められる。

3-4 今後の予定等

本事業の着手時期は未定であるが、「2. 費用対効果の分析」において関連施設の整備期間として約 3 年を見込んでおり、事業着手から 4 年目における操業開始を想定している。

参 考 资 料

目 次

1. 『Ⅰ. 整備計画の立案』に関する参考資料.....	1
1-1 北関東（栃木県、群馬県、茨城県）・南東北（福島県、山形県）の生活圏の範囲	1
1-2 全国輸出入コンテナ貨物流動調査による分析.....	4
1-2-1 生活圏別品目別取扱貨物量	4
1-2-2 生活圏別利用港湾別取扱貨物量	14
1-2-3 生活圏別航路別取扱貨物量	24
1-2-4 生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量	29
1-2-5 インランドデポ利用貨物量	34
1-2-6 非直送貨物取扱量	38
1-2-7 非直送貨物経由港別取扱量	43
2. 『Ⅱ. 佐野 IP を核とした近隣民間施設との連携』に関する参考資料 .	48
2-1 内陸荷主アンケート送付資料.....	48
2-2 船社等ヒアリング詳細.....	53
2-3 官民連携の事例	68
3. 『Ⅲ. 佐野 IP を核とした産業形成』に関する参考資料	81
3-1 栃木県内の産業団地の状況.....	81
3-2 産業団地の立地状況.....	85
3-3 北関東自動車道の全面開通による効果（NEXCO 東日本）	88
4. 『Ⅳ. 事業化に向けた検討』に関する参考資料.....	97
4-1 港湾機能高度化施設整備事業費補助金.....	97
4-2 費用対効果の分析.....	100
4-2-1 コンテナ 1 個あたりの削減コスト	100
4-2-2 便益の計測（生活圏別の便益計測結果）	103
4-2-3 費用対効果分析シート	104
4-2-4 感度分析	114

1. 『I. 整備計画の立案』に関する参考資料

1-1 北関東（栃木県、群馬県、茨城県）・南東北（福島県、山形県）の生活圏の範囲

表 1-1-1 栃木県生活圏・市町村名一覧

県名	生活圏	市町村名
09_栃木県	051_宇都宮	09201_宇都宮市
		09205_鹿沼市
		09209_真岡市
		09211_矢板市
		09214_さくら市
		09215_那須烏山市
		09301_河内郡上三川町
		09341_芳賀郡二宮町
		09342_芳賀郡益子町
		09343_芳賀郡茂木町
		09344_芳賀郡市貝町
		09345_芳賀郡芳賀町
		09361_下都賀郡壬生町
		09384_塩谷郡塩谷町
	09386_塩谷郡高根沢町	
	09411_那須郡那珂川町	
	052_佐野	09202_足利市
		09204_佐野市
	053_小山	09203_栃木市
		09208_小山市
09216_下野市		
09321_上都賀郡西方町		
09364_下都賀郡野木町		
09365_下都賀郡大平町		
09366_下都賀郡藤岡町		
09367_下都賀郡岩舟町		
09368_下都賀郡都賀町		
054_大田原	09210_大田原市	
	09213_那須塩原市	
	09407_那須郡那須町	
055_日光	09206_日光市	

表 1-1-2 群馬県生活圏・市町村名一覧

県名	生活圏	市町村名
10_群馬県	056_前橋	10201_前橋市
		10202_高崎市
		10204_伊勢崎市
		10209_藤岡市
		10210_富岡市
		10211_安中市
		10303_勢多郡富士見村
		10363_多野郡吉井町
		10382_甘楽郡下仁田町
		10383_甘楽郡南牧村
		10384_甘楽郡甘楽町
	10464_佐波郡玉村町	
	057_桐生	10203_桐生市
		10205_太田市
		10207_館林市
		10212_みどり市
		10521_邑楽郡板倉町
		10522_邑楽郡明和町
		10523_邑楽郡千代田町
	10524_邑楽郡大泉町	
	10525_邑楽郡邑楽町	
	058_沼田	10206_沼田市
		10443_利根郡片品村
		10444_利根郡川場村
		10448_利根郡昭和村
	10449_利根郡みなかみ町	
	059_渋川	10208_渋川市
		10344_北群馬郡榛東村
		10345_北群馬郡吉岡町
10421_吾妻郡中之条町		
10424_吾妻郡長野原町		
10425_吾妻郡嬭恋村		
10426_吾妻郡草津町		
10428_吾妻郡高山村		
10429_吾妻郡東吾妻町		

※市町村名は、平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の調査時点（H20.11）のものである。

表 1-1-3 茨城県生活圏・市町村名一覧

県名	生活圏	市町村名
08_茨城県	047_水戸	08201_水戸市 08202_日立市 08212_常陸太田市 08214_高萩市 08215_北茨城市 08216_笠間市 08221_ひたちなか市 08225_常陸大宮市 08226_那珂市 08302_東茨城郡茨城町 08309_東茨城郡大洗町 08310_東茨城郡城里町 08341_那珂郡東海村 08364_久慈郡大子町
	048_土浦	08203_土浦市 08205_石岡市 08208_龍ヶ崎市 08211_常総市 08217_取手市 08219_牛久市 08220_つくば市 08224_守谷市 08229_稲敷市 08230_かすみがうら市 08235_つくばみらい市 08236_小美玉市 08442_稲敷郡美浦村 08443_稲敷郡阿見町 08447_稲敷郡河内町 08564_北相馬郡利根町
	049_下館	08204_古河市 08207_結城市 08210_下妻市 08227_筑西市 08228_坂東市 08231_桜川市 08521_結城郡八千代町 08542_猿島郡五霞町 08546_猿島郡境町
	050_鹿島	08222_鹿嶋市 08223_潮来市 08232_神栖市 08233_行方市 08234_銚田市

※市町村名は、平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の調査時点（H20.11）のものである。

表 1-1-4 福島県生活圏・市町村名一覧

県名	生活圏	市町村名
07_福島県	041_福島	01233_伊達市 07201_福島市 07210_二本松市 07301_伊達郡桑折町 07303_伊達郡国見町 07308_伊達郡川俣町 07322_安達郡大玉村
	042_郡山	07203_郡山市 07207_須賀川市 07211_田村市 07214_本宮市 07342_岩瀬郡鏡石町 07344_岩瀬郡天栄村 07501_石川郡石川町 07502_石川郡玉川村 07503_石川郡平田村 07505_石川郡古殿町 07521_田村郡三春町 07522_田村郡小野町
	043_白河	07205_白河市 07461_西白河郡西郷村 07464_西白河郡泉崎村 07465_西白河郡中島村 07466_西白河郡矢吹町 07481_東白川郡棚倉町 07482_東白川郡矢祭町 07483_東白川郡塙町 07484_東白川郡鮫川村
	044_会津若松	07202_会津若松市 07208_喜多方市 07362_南会津郡下郷町 07367_南会津郡只見町 07368_南会津郡南会津町 07405_耶麻郡西会津町 07407_耶麻郡磐梯町 07421_河沼郡会津坂下町 07422_河沼郡湯川村 07423_河沼郡柳津町 07445_大沼郡金山町 07447_大沼郡会津美里町
	045_いわき	07204_いわき市
	046_南相馬	07209_相馬市 07212_南相馬市 07541_双葉郡広野町 07542_双葉郡楮葉町 07543_双葉郡富岡町 07545_双葉郡大熊町 07546_双葉郡双葉町 07547_双葉郡浪江町 07561_相馬郡新地町

表 1-1-5 山形県生活圏・市町村名一覧

県名	生活圏	市町村名
06_山形県	037_酒田	06203_鶴岡市
		06204_酒田市
		06426_東田川郡三川町
		06428_東田川郡庄内町
		06461_飽海郡遊佐町
	038_新庄	06205_新庄市
		06361_最上郡金山町
		06363_最上郡舟形町
		06364_最上郡真室川町
		6367_最上郡鮭川村
		6368_最上郡戸沢村
	039_山形	06201_山形市
06206_寒河江市		
06207_上山市		
06208_村山市		
06210_天童市		
06211_東根市		
06212_尾花沢市		
06301_東村山郡山辺町		
06302_東村山郡中山町		
06321_西村山郡河北町		
06322_西村山郡西川町		
06323_西村山郡朝日町		
06324_西村山郡大江町		
06341_北村山郡大石田町		
040_米沢	06202_米沢市	
	06209_長井市	
	06213_南陽市	
	06381_東置賜郡高畠町	
	06382_東置賜郡川西町	
	06401_西置賜郡小国町	
	06402_西置賜郡白鷹町	
	06403_西置賜郡飯豊町	

※市町村名は、平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の調査時点（H20.11）のものである。

1-2 全国輸出入コンテナ貨物流動調査による分析

1-2-1 生活圏別品目別取扱貨物量

(1) 栃木県

表 1-2-1、図 1-2-1 に栃木県品目別の取扱貨物量を示す。輸出入とも、主に工業品（金属機械工業品、化学工業品、軽工業品、雑工業品）の取扱いが多い。

表 1-2-1 栃木県生活圏別品目別取扱貨物量

(トン/月, %)

県名	生活圏	9品目	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
09_栃木県	051_宇都宮	1_農水産品	140	0.3%	3,885	3.8%	4,025	2.8%
		2_林産品	2	0.0%	282	0.3%	284	0.2%
		3_鉱産品	20	0.0%	3,815	3.8%	3,835	2.7%
		4_金属機械工業品	25,791	62.2%	28,441	28.1%	54,232	38.0%
		5_化学工業品	6,243	15.1%	24,414	24.1%	30,657	21.5%
		6_軽工業品	5,959	14.4%	12,554	12.4%	18,513	13.0%
		7_雑工業品	1,818	4.4%	20,651	20.4%	22,469	15.8%
		8_特殊品	1,497	3.6%	7,075	7.0%	8,572	6.0%
	052_佐野	1_農水産品		0.0%	1,777	10.1%	1,777	8.3%
		2_林産品		0.0%	467	2.6%	467	2.2%
		3_鉱産品		0.0%	345	2.0%	345	1.6%
		4_金属機械工業品	1,250	33.4%	2,235	12.7%	3,485	16.3%
		5_化学工業品	526	14.1%	2,210	12.5%	2,736	12.8%
		6_軽工業品	619	16.6%	1,615	9.1%	2,234	10.4%
		7_雑工業品	330	8.8%	6,471	36.7%	6,801	31.8%
		8_特殊品	1,015	27.1%	2,536	14.4%	3,551	16.6%
	053_小山	1_農水産品		0.0%	2,368	7.5%	2,368	3.8%
		2_林産品	805	2.6%	2,339	7.4%	3,144	5.0%
		3_鉱産品		0.0%	401	1.3%	401	0.6%
		4_金属機械工業品	22,322	72.6%	8,945	28.4%	31,267	50.2%
		5_化学工業品	1,789	5.8%	1,470	4.7%	3,259	5.2%
		6_軽工業品	834	2.7%	2,984	9.5%	3,818	6.1%
		7_雑工業品	1,469	4.8%	11,414	36.2%	12,883	20.7%
		8_特殊品	3,545	11.5%	1,611	5.1%	5,156	8.3%
	054_大田原	1_農水産品	20	0.1%	486	2.1%	506	0.9%
		2_林産品		0.0%	6,886	30.4%	6,886	11.9%
		3_鉱産品	1	0.0%	204	0.9%	205	0.4%
		4_金属機械工業品	4,383	12.5%	1,034	4.6%	5,417	9.4%
		5_化学工業品	329	0.9%	5,580	24.6%	5,909	10.2%
		6_軽工業品	28	0.1%	1,255	5.5%	1,283	2.2%
		7_雑工業品	29,482	84.2%	3,847	17.0%	33,329	57.8%
		8_特殊品	782	2.2%	3,370	14.9%	4,152	7.2%
055_日光	1_農水産品		0.0%	791	23.2%	791	14.9%	
	4_金属機械工業品	1,555	81.8%	1,259	37.0%	2,814	53.0%	
	5_化学工業品	12	0.6%	683	20.1%	695	13.1%	
	6_軽工業品		0.0%	216	6.3%	216	4.1%	
	7_雑工業品	235	12.4%	336	9.9%	571	10.8%	
	8_特殊品	100	5.3%	119	3.5%	219	4.1%	
09_栃木県 集計			112,901		176,371		289,272	

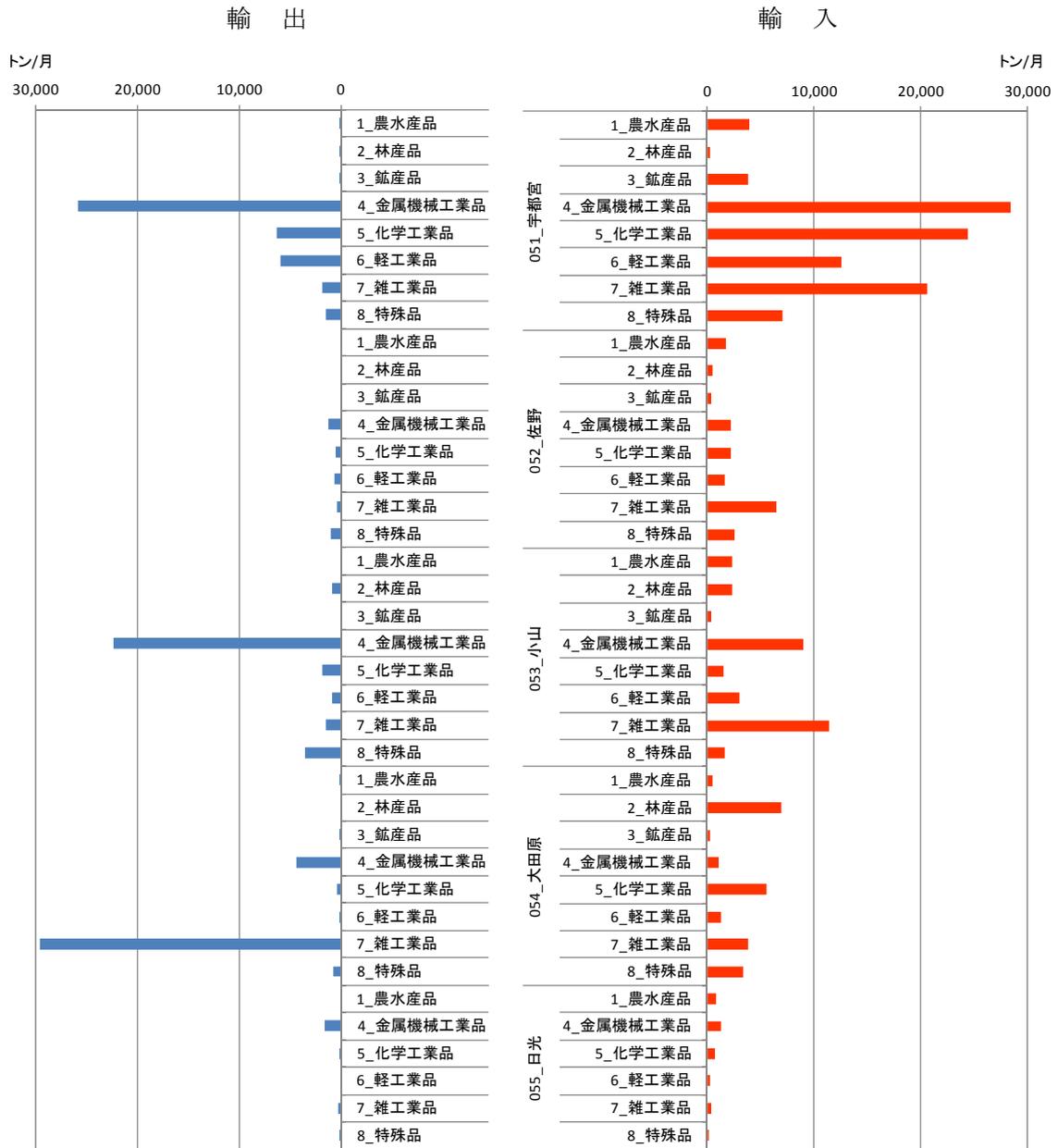


図 1-2-1 栃木県生活圏別品目別取扱貨物量

(2) 群馬県

表 1-2-2、図 1-2-2 に群馬県品目別の取扱貨物量を示す。輸出入とも、全体的に工業品（金属機械工業品、化学工業品、雑工業品）の取扱いが多い。

表 1-2-2 群馬県生活圏別品目別取扱貨物量

(トン/月, %)

県名	生活圏	9品目	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
10_群馬県	056_前橋	1_農水産品	18	0.1%	1,722	2.0%	1,740	1.5%
		2_林産品		0.0%	1,462	1.7%	1,462	1.3%
		3_鉱産品	71	0.2%	1,672	1.9%	1,743	1.5%
		4_金属機械工業品	14,730	51.5%	17,776	20.1%	32,506	27.8%
		5_化学工業品	5,239	18.3%	16,365	18.5%	21,604	18.5%
		6_軽工業品	724	2.5%	9,438	10.7%	10,162	8.7%
		7_雑工業品	3,953	13.8%	34,884	39.5%	38,837	33.2%
		8_特殊品	3,842	13.4%	4,980	5.6%	8,822	7.5%
	057_桐生	1_農水産品	2	0.0%	3,176	4.3%	3,178	2.6%
		2_林産品		0.0%	891	1.2%	891	0.7%
		3_鉱産品	8	0.0%	790	1.1%	798	0.7%
		4_金属機械工業品	35,704	74.7%	25,841	34.8%	61,545	50.4%
		5_化学工業品	4,179	8.7%	7,858	10.6%	12,037	9.9%
		6_軽工業品	1,319	2.8%	1,079	1.5%	2,398	2.0%
		7_雑工業品	4,785	10.0%	31,152	41.9%	35,937	29.4%
		8_特殊品	1,813	3.8%	3,495	4.7%	5,308	4.3%
	058_沼田	1_農水産品		0.0%	58	1.5%	58	0.7%
		2_林産品		0.0%	95	2.5%	95	1.1%
		3_鉱産品		0.0%	58	1.5%	58	0.7%
		4_金属機械工業品	4,521	97.0%	492	13.0%	5,013	59.4%
		5_化学工業品	62	1.3%	7	0.2%	69	0.8%
		6_軽工業品	24	0.5%	806	21.4%	830	9.8%
		7_雑工業品	56	1.2%	2,161	57.3%	2,217	26.3%
		8_特殊品		0.0%	96	2.5%	96	1.1%
	059_渋川	1_農水産品		0.0%		0.0%		0.0%
		2_林産品		0.0%	104	3.3%	104	2.0%
		3_鉱産品		0.0%	524	16.4%	524	9.9%
		4_金属機械工業品	717	34.4%	460	14.4%	1,177	22.3%
		5_化学工業品	1,221	58.6%	974	30.5%	2,195	41.5%
		6_軽工業品		0.0%	143	4.5%	143	2.7%
		7_雑工業品	47	2.3%	362	11.3%	409	7.7%
		8_特殊品	100	4.8%	631	19.7%	731	13.8%
10_群馬県 集計			83,135		169,552		252,687	

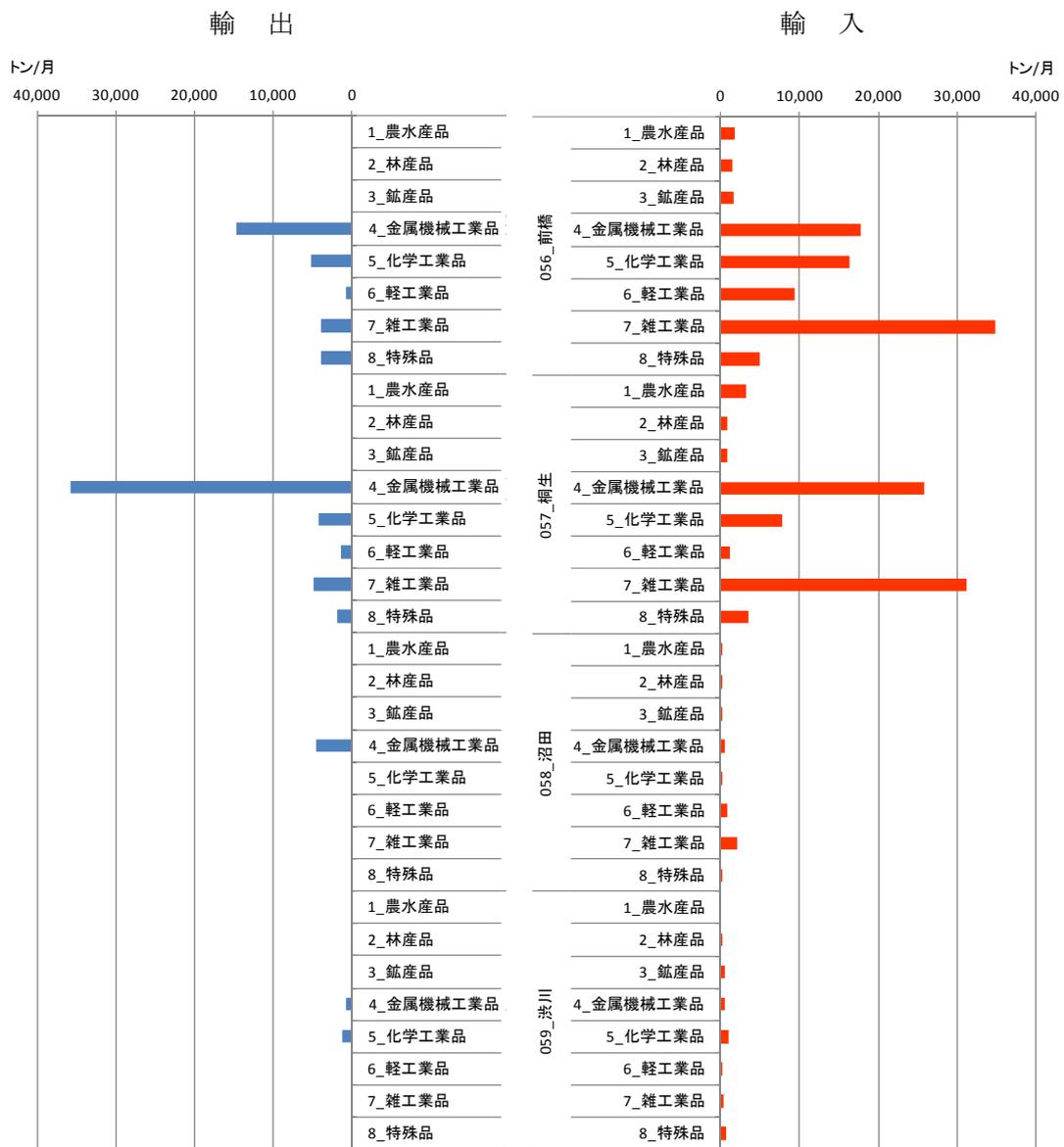


図 1-2-2 群馬県生活圏別品目別取扱貨物量

(3) 茨城県

表 1-2-3、図 1-2-3 に茨城県品目別の取扱貨物量を示す。輸出入とも、主に工業品（金属機械工業品、雑工業品）の取扱いが多い。

表 1-2-3 茨城県生活圏別品目別取扱貨物量

(トン/月, %)

県名	生活圏	9品目	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
08_茨城県	047_水戸	1_農水産品	509	1.3%	2,178	5.0%	2,687	3.2%
		2_林産品		0.0%	1,549	3.6%	1,549	1.9%
		3_鉱産品	92	0.2%	2,870	6.6%	2,962	3.6%
		4_金属機械工業品	32,002	81.4%	16,555	38.2%	48,557	58.7%
		5_化学工業品	4,505	11.5%	4,317	10.0%	8,822	10.7%
		6_軽工業品	983	2.5%	6,894	15.9%	7,877	9.5%
		7_雑工業品	652	1.7%	5,295	12.2%	5,947	7.2%
		8_特殊品	587	1.5%	3,714	8.6%	4,301	5.2%
	048_土浦	1_農水産品	2	0.0%	6,567	3.9%	6,569	2.9%
		2_林産品	102	0.2%	4,944	3.0%	5,046	2.2%
		3_鉱産品		0.0%	3,536	2.1%	3,536	1.6%
		4_金属機械工業品	43,983	72.7%	57,677	34.6%	101,660	44.7%
		5_化学工業品	2,621	4.3%	9,770	5.9%	12,391	5.5%
		6_軽工業品	2,297	3.8%	10,750	6.4%	13,047	5.7%
		7_雑工業品	6,730	11.1%	54,514	32.7%	61,244	26.9%
		8_特殊品	4,786	7.9%	19,038	11.4%	23,824	10.5%
	049_下館	1_農水産品	6	0.0%	2,342	3.0%	2,348	2.1%
		2_林産品		0.0%	966	1.2%	966	0.9%
		3_鉱産品	916	3.0%	12,849	16.2%	13,765	12.6%
		4_金属機械工業品	19,018	63.0%	13,942	17.6%	32,960	30.2%
		5_化学工業品	4,363	14.4%	9,583	12.1%	13,946	12.8%
		6_軽工業品	966	3.2%	9,129	11.5%	10,095	9.2%
		7_雑工業品	1,456	4.8%	25,458	32.2%	26,914	24.6%
		8_特殊品	3,472	11.5%	4,813	6.1%	8,285	7.6%
	050_鹿島	1_農水産品	364	1.3%	7,398	15.9%	7,762	10.5%
		2_林産品		0.0%	28	0.1%	28	0.0%
		3_鉱産品	168	0.6%	2,346	5.0%	2,514	3.4%
		4_金属機械工業品	3,448	12.7%	3,224	6.9%	6,672	9.0%
		5_化学工業品	21,349	78.4%	10,873	23.3%	32,222	43.6%
		6_軽工業品	1,695	6.2%	3,631	7.8%	5,326	7.2%
		7_雑工業品	10	0.0%	1,842	3.9%	1,852	2.5%
		8_特殊品	211	0.8%	17,329	37.1%	17,540	23.7%
08_茨城県 集計			157,293		335,921		493,214	

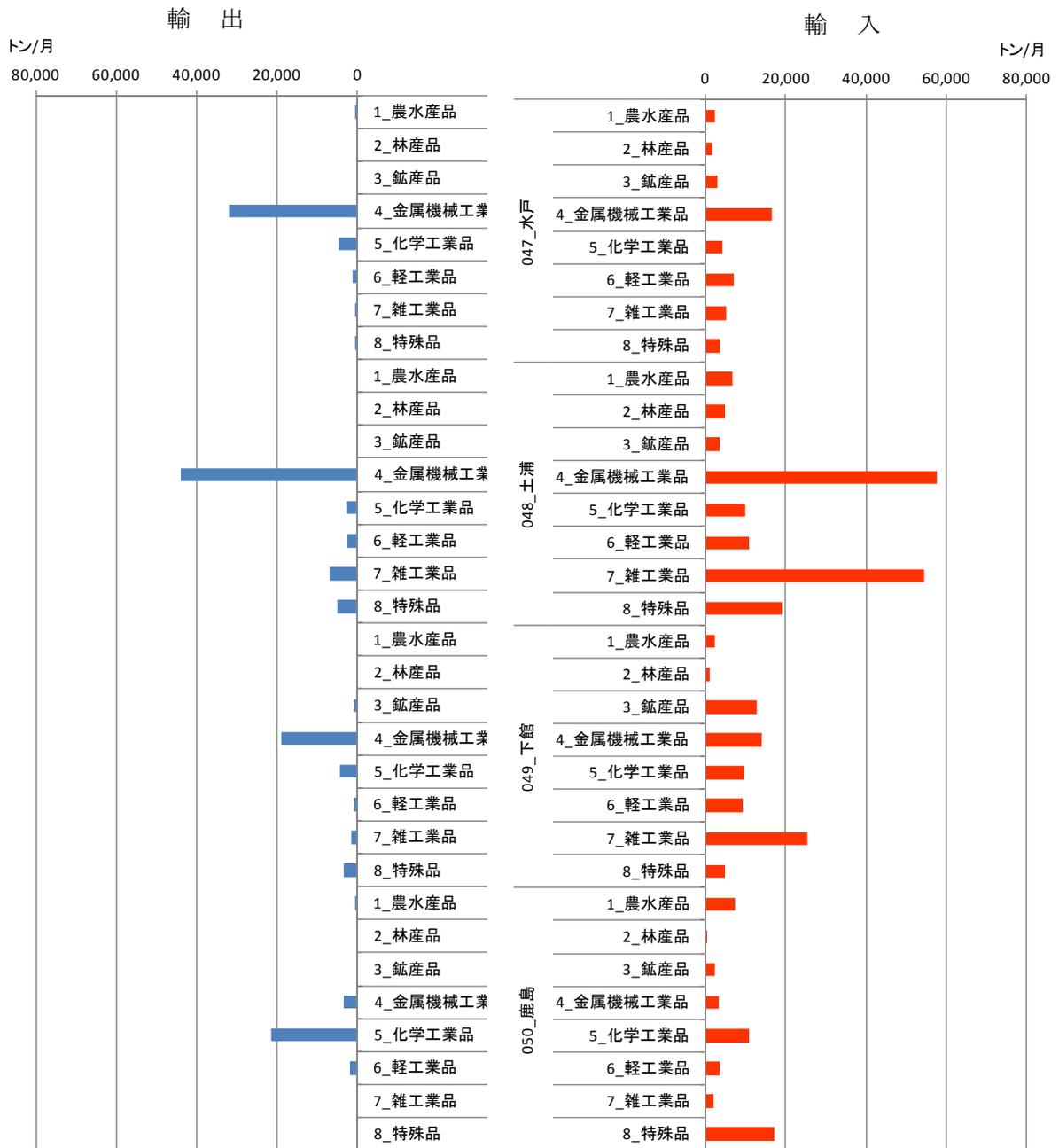


図 1-2-3 茨城県生活圏別品目別取扱貨物量

(4) 福島県

表 1-2-4、図 1-2-4 に福島県品目別の取扱貨物量を示す。輸出入とも、いずれの生活圏において、主に工業品（金属機械工業品、化学工業品、雑工業品）の割合が多い。特に、白河では、雑工業品の輸出量が県内輸出量の大部分を占めている。

表 1-2-4 福島県生活圏別品目別取扱貨物量

(トン/月, %)

県名	生活圏	9品目	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	
07_福島県	041_福島	1_農水産品		0.0%	157	1.0%	157	0.6%	
		2_林産品		0.0%		0.0%		0.0%	
		3_鉱産品		0.0%	1,030	6.7%	1,030	3.6%	
		4_金属機械工業品	9,653	73.7%	6,362	41.4%	16,015	56.3%	
		5_化学工業品	2,080	15.9%	856	5.6%	2,936	10.3%	
		6_軽工業品	161	1.2%	1,288	8.4%	1,449	5.1%	
		7_雑工業品	1,118	8.5%	4,564	29.7%	5,682	20.0%	
		8_特殊品	91	0.7%	1,106	7.2%	1,197	4.2%	
	042_郡山	1_農水産品			0.0%	1,517	7.5%	1,517	6.1%
		2_林産品			0.0%	76	0.4%	76	0.3%
		3_鉱産品			0.0%	2,935	14.6%	2,935	11.8%
		4_金属機械工業品	2,591	53.7%	3,889	19.3%	6,480	25.9%	
		5_化学工業品	1,634	33.9%	3,619	18.0%	5,253	21.0%	
		6_軽工業品	143	3.0%	544	2.7%	687	2.8%	
		7_雑工業品	351	7.3%	6,086	30.2%	6,437	25.8%	
		8_特殊品	103	2.1%	1,488	7.4%	1,591	6.4%	
	043_白河	1_農水産品			0.0%	4	0.0%	4	0.0%
		2_林産品			0.0%	6,055	31.2%	6,055	9.9%
		3_鉱産品			0.0%	17	0.1%	17	0.0%
		4_金属機械工業品	2,402	5.7%	2,735	14.1%	5,137	8.4%	
		5_化学工業品	409	1.0%	5,365	27.6%	5,774	9.4%	
		6_軽工業品	78	0.2%	3,825	19.7%	3,903	6.4%	
		7_雑工業品	38,954	92.9%	1,169	6.0%	40,123	65.4%	
		8_特殊品	76	0.2%	258	1.3%	334	0.5%	
	044_会津若松	1_農水産品			0.0%	111	4.2%	111	2.6%
		2_林産品			0.0%		0.0%		0.0%
		3_鉱産品			0.0%	97	3.6%	97	2.3%
		4_金属機械工業品	1,432	90.3%	546	20.4%	1,978	46.5%	
		5_化学工業品	19	1.2%	464	17.4%	483	11.3%	
		6_軽工業品	22	1.4%	267	10.0%	289	6.8%	
		7_雑工業品	106	6.7%	993	37.1%	1,099	25.8%	
		8_特殊品	6	0.4%	195	7.3%	201	4.7%	
	045_いわき	1_農水産品	92	1.4%	475	2.4%	567	2.1%	
		2_林産品		0.0%	6,245	31.3%	6,245	23.5%	
		3_鉱産品	138	2.1%	424	2.1%	562	2.1%	
		4_金属機械工業品	1,811	27.4%	1,687	8.5%	3,498	13.2%	
		5_化学工業品	3,080	46.6%	4,698	23.5%	7,778	29.3%	
		6_軽工業品	490	7.4%	352	1.8%	842	3.2%	
		7_雑工業品	666	10.1%	5,896	29.5%	6,562	24.7%	
		8_特殊品	336	5.1%	186	0.9%	522	2.0%	
	046_南相馬	1_農水産品			0.0%	302	9.0%	302	4.8%
		2_林産品			0.0%		0.0%		0.0%
		3_鉱産品	1	0.0%	90	2.7%	91	1.4%	
		4_金属機械工業品	1,402	47.5%	443	13.2%	1,845	29.3%	
		5_化学工業品	499	16.9%	1,056	31.5%	1,555	24.7%	
		6_軽工業品		0.0%	1,152	34.3%	1,152	18.3%	
		7_雑工業品	650	22.0%	262	7.8%	912	14.5%	
		8_特殊品	399	13.5%	51	1.5%	450	7.1%	
	07_福島県 集計			70,993		80,937		151,930	

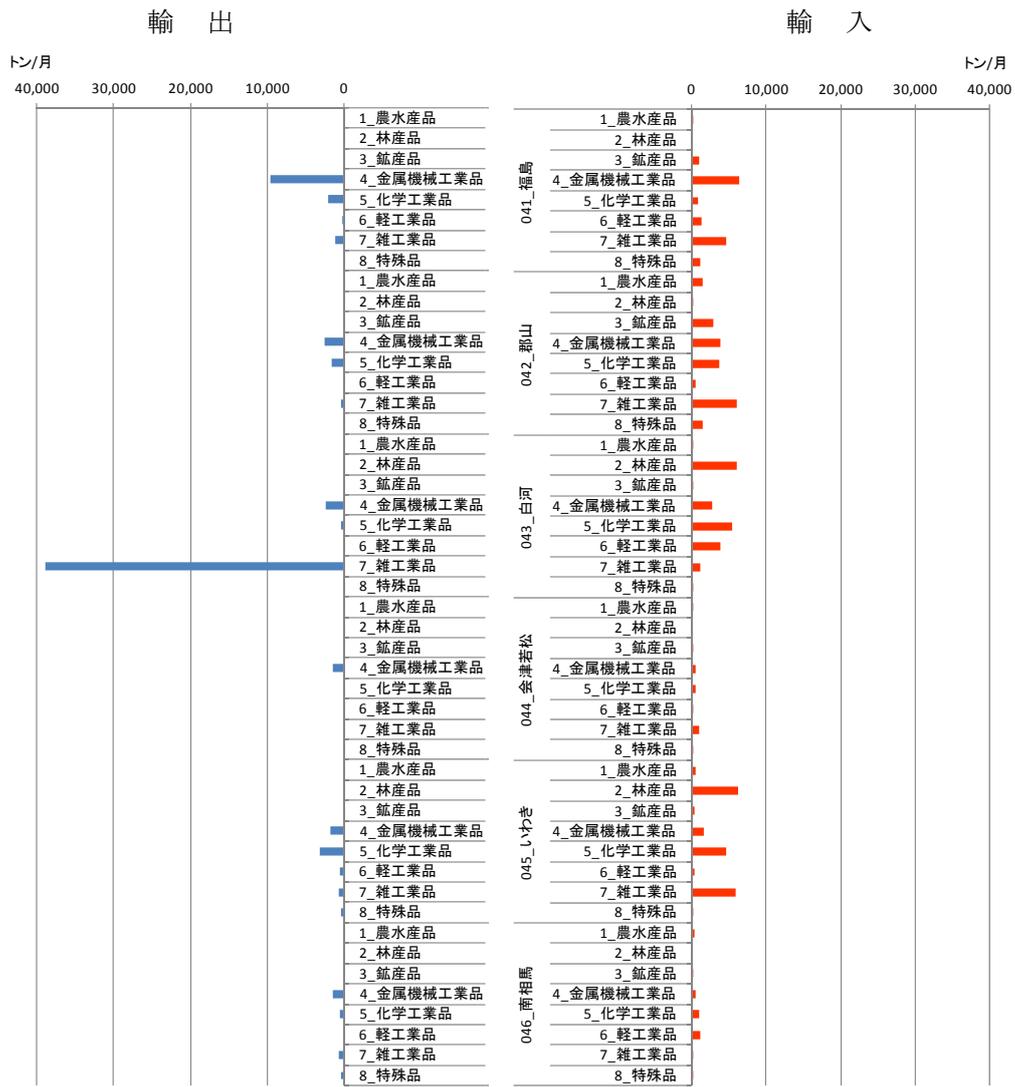


図 1-2-4 福島県生活圏別品目別取扱貨物量

(5) 山形県

表 1-2-5、図 1-2-5 に山形県品目別の取扱貨物量を示す。輸出入とも、主に工業品（金属機械工業品、化学工業品、軽工業品、雑工業品）の取扱いが多い。

表 1-2-5 山形県生活圏別品目別取扱貨物量

(トン/月, %)

県名	生活圏	9品目	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
06_山形県	037_酒田	1_農水産品	18	0.6%		0.0%	18	0.3%
		2_林産品		0.0%		0.0%		0.0%
		3_鉱産品		0.0%	183	7.3%	183	3.3%
		4_金属機械工業品	944	31.7%	245	9.8%	1,189	21.7%
		5_化学工業品	529	17.8%	437	17.4%	966	17.6%
		6_軽工業品	139	4.7%	691	27.6%	830	15.1%
		7_雑工業品	595	20.0%	559	22.3%	1,154	21.0%
		8_特殊品	753	25.3%	392	15.6%	1,145	20.9%
	038_新庄	1_農水産品		0.0%	27	2.7%	27	2.4%
		2_林産品		0.0%	214	21.1%	214	19.0%
		3_鉱産品	1	0.9%	18	1.8%	19	1.7%
		4_金属機械工業品	96	84.2%	41	4.0%	137	12.1%
		5_化学工業品	15	13.2%	352	34.7%	367	32.5%
		6_軽工業品		0.0%	90	8.9%	90	8.0%
		7_雑工業品	2	1.8%	45	4.4%	47	4.2%
		8_特殊品		0.0%	227	22.4%	227	20.1%
	039_山形	1_農水産品	192	4.0%	2,338	19.4%	2,530	15.0%
		2_林産品	2	0.0%	50	0.4%	52	0.3%
		3_鉱産品	69	1.4%	364	3.0%	433	2.6%
		4_金属機械工業品	2,072	43.3%	2,032	16.9%	4,104	24.4%
		5_化学工業品	1,025	21.4%	1,269	10.5%	2,294	13.6%
		6_軽工業品	879	18.4%	3,018	25.1%	3,897	23.2%
		7_雑工業品	354	7.4%	817	6.8%	1,171	7.0%
		8_特殊品	193	4.0%	2,145	17.8%	2,338	13.9%
	040_米沢	1_農水産品		0.0%		0.0%		0.0%
		2_林産品		0.0%		0.0%		0.0%
		3_鉱産品	179	3.0%	118	1.5%	297	2.2%
		4_金属機械工業品	1,840	31.3%	4,485	56.8%	6,325	45.9%
		5_化学工業品	1,214	20.7%	785	9.9%	1,999	14.5%
		6_軽工業品	664	11.3%	614	7.8%	1,278	9.3%
		7_雑工業品	1,693	28.8%	371	4.7%	2,064	15.0%
		8_特殊品	284	4.8%	1,519	19.2%	1,803	13.1%
06_山形県 集計			13,752		23,446		37,198	

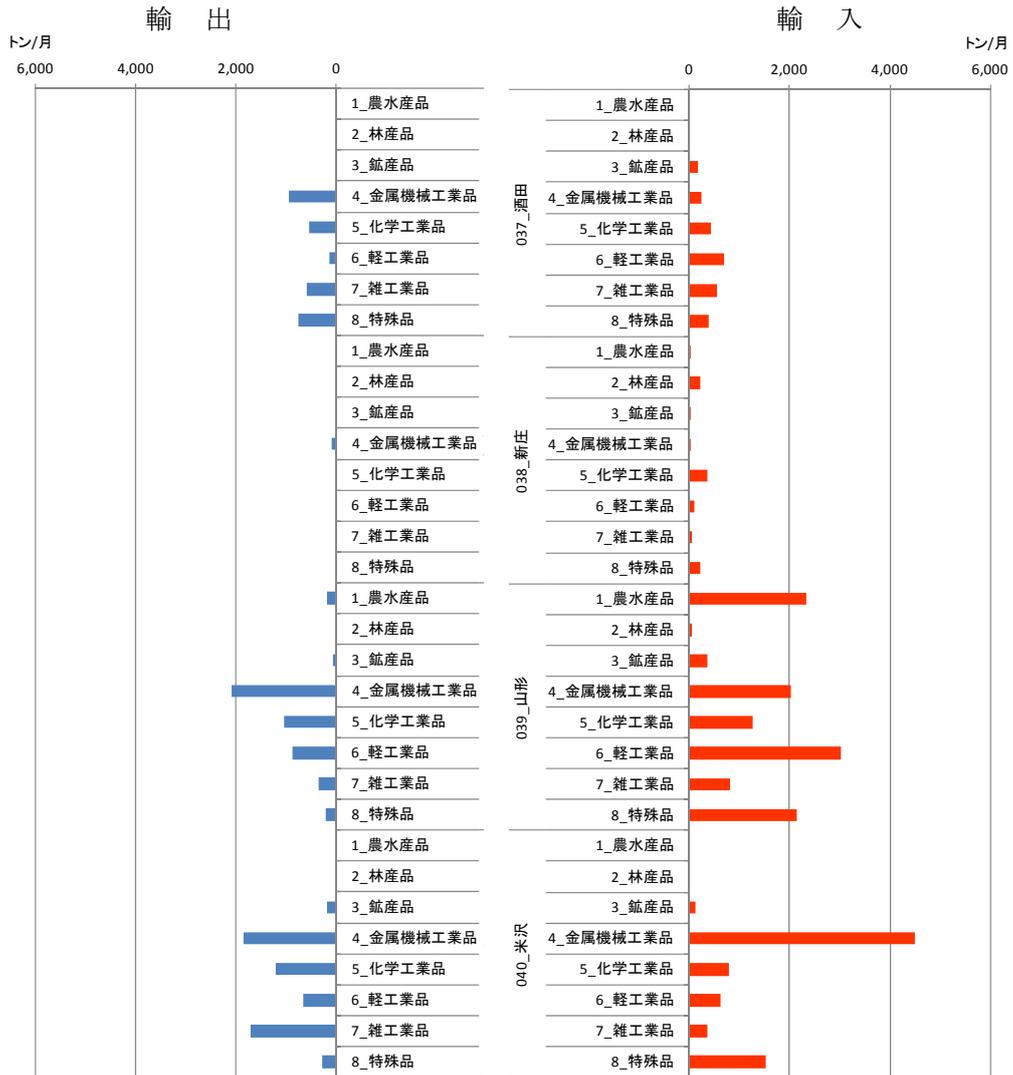


図 1-2-5 山形県生活圏別品目別取扱貨物量

1-2-2 生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(1) 栃木県

表 1-2-6、図 1-2-6 に栃木県利用港湾別の取扱貨物量を示す。いずれの生活圏においても、東京港及び横浜港の利用が大部分を占めている。

表 1-2-6 栃木県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(トン/月, %)								
県名	生活圏名	船積卸港	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
09_栃木県	051_宇都宮	17_東京港	23,896	57.6%	73,410	72.6%	97,306	68.2%
		18_横浜港	14,510	35.0%	26,315	26.0%	40,825	28.6%
		27_名古屋港	1,710	4.1%	65	0.1%	1,775	1.2%
		32_大阪港	424	1.0%	489	0.5%	913	0.6%
		34_神戸港	841	2.0%	11	0.0%	852	0.6%
		14_常陸那珂港	50	0.1%	257	0.3%	307	0.2%
		46_下関港		0.0%	212	0.2%	212	0.1%
		20_新潟港		0.0%	173	0.2%	173	0.1%
		62_博多港	30	0.1%	70	0.1%	100	0.1%
		61_北九州港		0.0%	91	0.1%	91	0.1%
		16_千葉港		0.0%	22	0.0%	22	0.0%
		12_小名浜港	9	0.0%		0.0%	9	0.0%
		30_四日市港		0.0%		0.0%	1	0.0%
	25_清水港		0.0%		0.0%	1	0.0%	
	052_佐野	17_東京港	1,735	46.4%	14,526	82.3%	16,261	76.0%
		18_横浜港	1,554	41.6%	2,824	16.0%	4,378	20.5%
		34_神戸港	169	4.5%	111	0.6%	280	1.3%
		27_名古屋港	120	3.2%	84	0.5%	204	1.0%
		32_大阪港	100	2.7%	8	0.0%	108	0.5%
		46_下関港	2	0.1%	103	0.6%	105	0.5%
		20_新潟港	33	0.9%		0.0%	33	0.2%
		62_博多港	27	0.7%		0.0%	27	0.1%
	053_小山	17_東京港	14,519	47.2%	24,638	78.1%	39,157	62.9%
		18_横浜港	15,799	51.4%	6,405	20.3%	22,204	35.6%
		16_千葉港		0.0%	460	1.5%	460	0.7%
		27_名古屋港	209	0.7%		0.0%	209	0.3%
		32_大阪港	127	0.4%	18	0.1%	145	0.2%
		30_四日市港	59	0.2%		0.0%	59	0.1%
		34_神戸港	51	0.2%		0.0%	51	0.1%
	46_下関港		0.0%	11	0.0%	11	0.0%	
	054_大田原	18_横浜港	28,423	81.2%	9,164	40.4%	37,587	65.2%
		17_東京港	6,424	18.3%	13,449	59.3%	19,873	34.4%
		62_博多港	30	0.1%	39	0.2%	69	0.1%
		12_小名浜港	64	0.2%		0.0%	64	0.1%
		32_大阪港	44	0.1%		0.0%	44	0.1%
		46_下関港	21	0.1%	10	0.0%	31	0.1%
		27_名古屋港	17	0.0%		0.0%	17	0.0%
		34_神戸港	2	0.0%		0.0%	2	0.0%
	055_日光	18_横浜港	949	49.9%	1,686	49.5%	2,635	49.7%
		17_東京港	27	1.4%	1,348	39.6%	1,375	25.9%
		27_名古屋港	783	41.2%		0.0%	783	14.8%
		14_常陸那珂港		0.0%	300	8.8%	300	5.7%
34_神戸港		140	7.4%		0.0%	140	2.6%	
12_小名浜港			0.0%	70	2.1%	70	1.3%	
32_大阪港		2	0.1%		0.0%	2	0.0%	
61_北九州港		1	0.1%		0.0%	1	0.0%	
09_栃木県 集計			112,901		176,371		289,272	

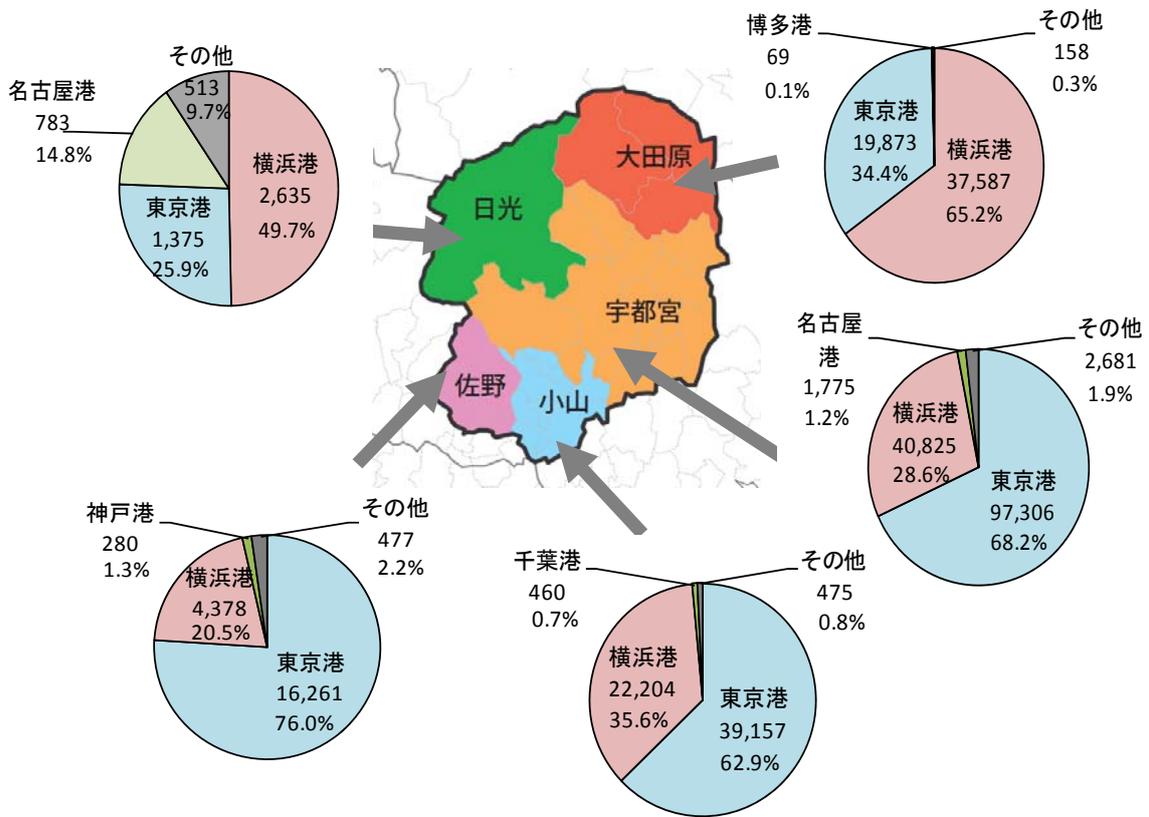


図 1-2-6 栃木県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(2) 群馬県

表 1-2-7、図 1-2-7 に群馬県利用港湾別の取扱貨物量を示す。いずれの生活圏においても、東京港及び横浜港の利用が大部分を占めている。

表 1-2-7 群馬県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

		(トン/月, %)						
県名	生活圏名	船積卸港	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
10_群馬県	056_前橋	17_東京港	15,602	54.6%	66,661	75.5%	82,263	70.4%
		18_横浜港	11,858	41.5%	18,357	20.8%	30,215	25.9%
		20_新潟港		0.0%	1,148	1.3%	1,148	1.0%
		34_神戸港	634	2.2%	217	0.2%	851	0.7%
		32_大阪港	96	0.3%	572	0.6%	668	0.6%
		27_名古屋港	290	1.0%	338	0.4%	628	0.5%
		19_川崎港		0.0%	560	0.6%	560	0.5%
		46_下関港	81	0.3%	153	0.2%	234	0.2%
		61_北九州港		0.0%	170	0.2%	170	0.1%
		62_博多港	10	0.0%	83	0.1%	93	0.1%
		14_常陸那珂港		0.0%	36	0.0%	36	0.0%
		25_清水港	6	0.0%		0.0%	6	0.0%
		30_四日市港		0.0%	4	0.0%	4	0.0%
057_桐生	17_東京港	32,877	68.8%	64,981	87.5%	97,858	80.2%	
	18_横浜港	14,059	29.4%	7,986	10.8%	22,045	18.1%	
	34_神戸港	342	0.7%	299	0.4%	641	0.5%	
	32_大阪港	223	0.5%	276	0.4%	499	0.4%	
	27_名古屋港	251	0.5%	151	0.2%	402	0.3%	
	20_新潟港	50	0.1%	292	0.4%	342	0.3%	
	46_下関港		0.0%	252	0.3%	252	0.2%	
	61_北九州港		0.0%	45	0.1%	45	0.0%	
	62_博多港	7	0.0%		0.0%	7	0.0%	
	42_福山港	1	0.0%		0.0%	1	0.0%	
058_沼田	17_東京港	3,061	65.6%	2,582	68.4%	5,643	66.9%	
	18_横浜港	1,597	34.2%	1,116	29.6%	2,713	32.2%	
	25_清水港		0.0%	58	1.5%	58	0.7%	
	32_大阪港	1	0.0%	17	0.5%	18	0.2%	
	34_神戸港	4	0.1%		0.0%	4	0.0%	
059_渋川	18_横浜港	1,480	71.0%	1,398	43.7%	2,878	54.5%	
	17_東京港	520	24.9%	1,633	51.1%	2,153	40.8%	
	25_清水港		0.0%	84	2.6%	84	1.6%	
	34_神戸港	46	2.2%		0.0%	46	0.9%	
	27_名古屋港	6	0.3%	28	0.9%	34	0.6%	
	20_新潟港		0.0%	31	1.0%	31	0.6%	
	32_大阪港	30	1.4%		0.0%	30	0.6%	
	46_下関港		0.0%	24	0.8%	24	0.5%	
62_博多港	3	0.1%		0.0%	3	0.1%		
10_群馬県 集計			83,135		169,552		252,687	

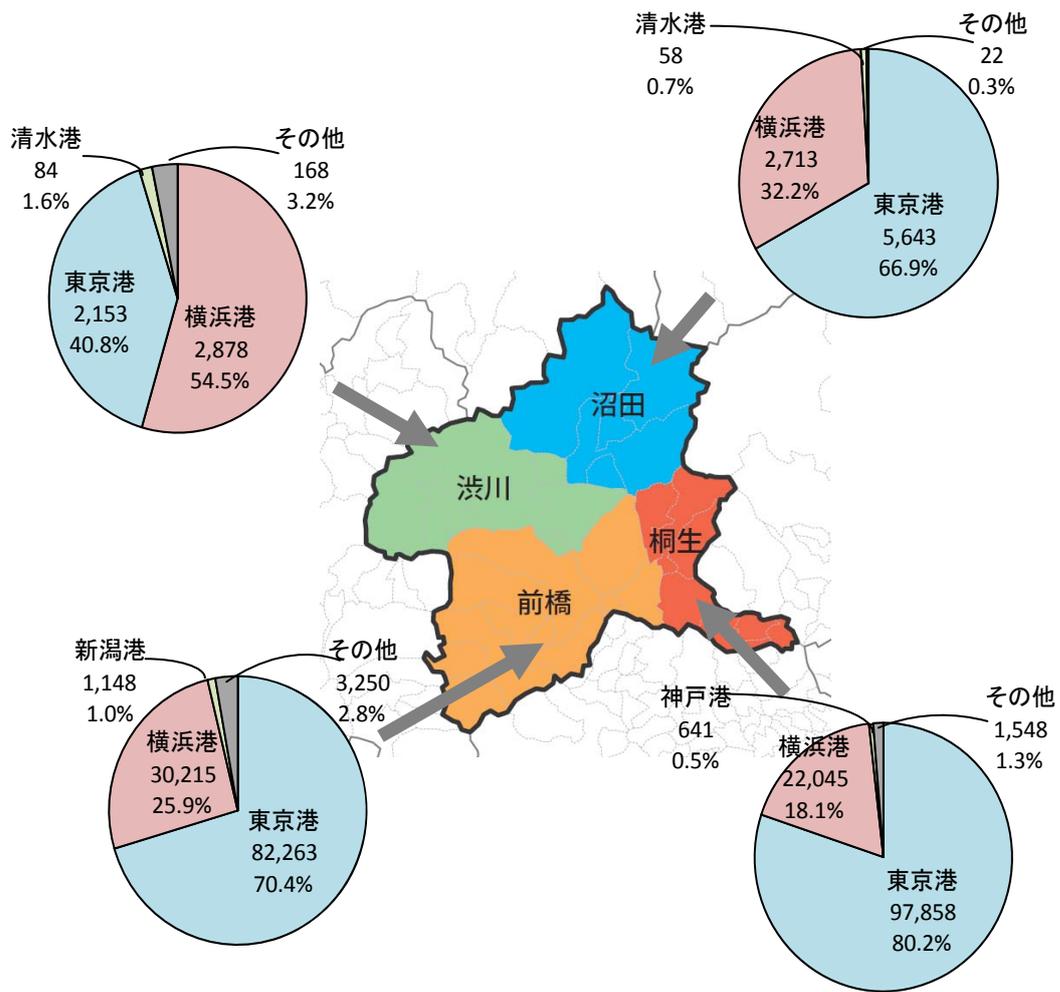


図 1-2-7 群馬県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(3) 茨城県

表 1-2-8、図 1-2-8 に茨城県利用港湾別の取扱貨物量を示す。いずれの生活圏においても、東京港及び横浜港の利用が大部分を占めている。

表 1-2-8 茨城県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(トン/月, %)								
県名	生活圏名	船積卸港	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率
08_茨城県	047_水戸	17_東京港	16,045	40.8%	21,771	50.2%	37,816	45.7%
		18_横浜港	21,794	55.4%	13,289	30.6%	35,083	42.4%
		14_常陸那珂港	684	1.7%	7,192	16.6%	7,876	9.5%
		32_大阪港	227	0.6%	256	0.6%	483	0.6%
		46_下関港	21	0.1%	422	1.0%	443	0.5%
		34_神戸港	292	0.7%	90	0.2%	382	0.5%
		12_小名浜港	27	0.1%	278	0.6%	305	0.4%
		62_博多港	140	0.4%	61	0.1%	201	0.2%
		09_仙台塩釜港	72	0.2%	9	0.0%	81	0.1%
		27_名古屋港	28	0.1%	4	0.0%	32	0.0%
	048_土浦	17_東京港	38,933	64.3%	142,583	85.5%	181,516	79.9%
		18_横浜港	20,752	34.3%	21,884	13.1%	42,636	18.8%
		14_常陸那珂港	238	0.4%	861	0.5%	1,099	0.5%
		62_博多港	124	0.2%	592	0.4%	716	0.3%
		34_神戸港	359	0.6%	121	0.1%	480	0.2%
		32_大阪港	49	0.1%	347	0.2%	396	0.2%
		46_下関港		0.0%	261	0.2%	261	0.1%
		16_千葉港		0.0%	77	0.0%	77	0.0%
		61_北九州港	20	0.0%	43	0.0%	63	0.0%
		27_名古屋港	46	0.1%		0.0%	46	0.0%
		42_福山港		0.0%	26	0.0%	26	0.0%
		25_清水港		0.0%	1	0.0%	1	0.0%
		049_下館	17_東京港	18,859	62.5%	54,163	68.5%	73,022
	18_横浜港		10,801	35.8%	23,830	30.1%	34,631	31.7%
	34_神戸港		359	1.2%	265	0.3%	624	0.6%
	27_名古屋港		151	0.5%	183	0.2%	334	0.3%
	14_常陸那珂港			0.0%	314	0.4%	314	0.3%
	46_下関港		2	0.0%	187	0.2%	189	0.2%
	32_大阪港		24	0.1%	131	0.2%	155	0.1%
	62_博多港			0.0%	9	0.0%	9	0.0%
	25_清水港		1	0.0%		0.0%	1	0.0%
	050_鹿島	17_東京港	18,582	68.2%	25,181	54.0%	43,763	59.2%
		18_横浜港	8,075	29.6%	20,322	43.5%	28,397	38.4%
		16_千葉港	10	0.0%	937	2.0%	947	1.3%
		32_大阪港	186	0.7%		0.0%	186	0.3%
		14_常陸那珂港	48	0.2%	134	0.3%	182	0.2%
		34_神戸港	130	0.5%	18	0.0%	148	0.2%
		19_川崎港	100	0.4%		0.0%	100	0.1%
		27_名古屋港	60	0.2%		0.0%	60	0.1%
		61_北九州港	54	0.2%		0.0%	54	0.1%
		12_小名浜港		0.0%	32	0.1%	32	0.0%
62_博多港			0.0%	27	0.1%	27	0.0%	
46_下関港			0.0%	20	0.0%	20	0.0%	
08_茨城県 集計			157,293		335,921		493,214	

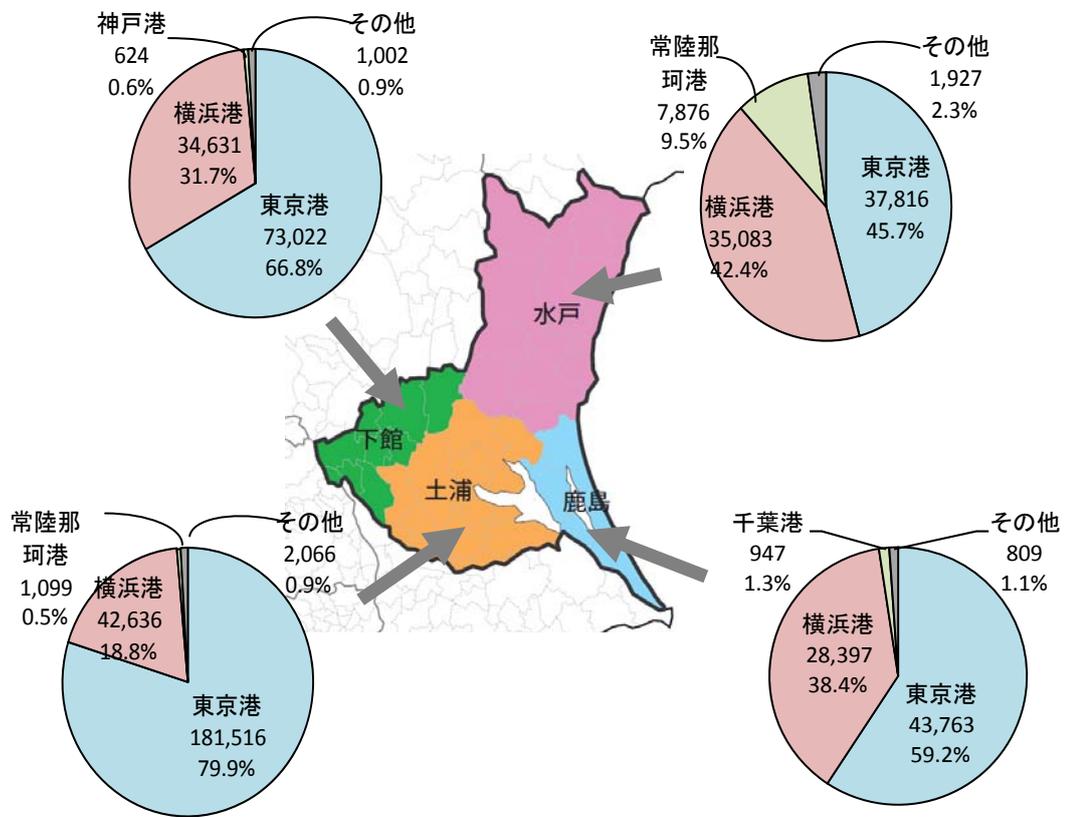


図 1-2-8 茨城県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(4) 福島県

表 1-2-9、図 1-2-9 に福島県利用港湾別の取扱貨物量を示す。いずれの生活圏においても、東京港及び横浜港の利用が大部分を占めているが、北関東地域と比べると、小名浜港、仙台塩釜港、新潟港の利用割合が大きい。

表 1-2-9 福島県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

		(トン/月, %)							
県名	生活圏名	船積卸港	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	
07_福島県	041_福島	17_東京港	8,417	64.2%	11,755	76.5%	20,172	70.9%	
		18_横浜港	3,322	25.4%	2,450	15.9%	5,772	20.3%	
		27_名古屋港	948	7.2%	14	0.1%	962	3.4%	
		09_仙台塩釜港	238	1.8%	389	2.5%	627	2.2%	
		20_新潟港	20	0.2%	568	3.7%	588	2.1%	
		12_小名浜港	67	0.5%	85	0.6%	152	0.5%	
		46_下関港	12	0.1%	60	0.4%	72	0.3%	
		34_神戸港	38	0.3%	1	0.0%	39	0.1%	
		11_酒田港		0.0%	30	0.2%	30	0.1%	
		10_秋田港	27	0.2%		0.0%	27	0.1%	
		32_大阪港	14	0.1%	11	0.1%	25	0.1%	
		042_郡山	17_東京港	1,626	33.7%	7,892	39.2%	9,518	38.1%
			18_横浜港	1,921	39.8%	4,773	23.7%	6,694	26.8%
	20_新潟港		431	8.9%	5,254	26.1%	5,685	22.8%	
	12_小名浜港		132	2.7%	1,621	8.0%	1,753	7.0%	
	09_仙台塩釜港		56	1.2%	414	2.1%	470	1.9%	
	32_大阪港		128	2.7%	135	0.7%	263	1.1%	
	34_神戸港		215	4.5%	18	0.1%	233	0.9%	
	25_清水港		174	3.6%		0.0%	174	0.7%	
	19_川崎港		102	2.1%		0.0%	102	0.4%	
	27_名古屋港		29	0.6%		0.0%	29	0.1%	
	62_博多港			0.0%	29	0.1%	29	0.1%	
	05_小樽港		8	0.2%		0.0%	8	0.0%	
	46_下関港			0.0%	7	0.0%	7	0.0%	
	42_福山港			0.0%	6	0.0%	6	0.0%	
	61_北九州港			0.0%	5	0.0%	5	0.0%	
	043_白河		18_横浜港	31,548	75.3%	3,862	19.9%	35,410	57.7%
			17_東京港	9,924	23.7%	13,739	70.7%	23,663	38.6%
		12_小名浜港	427	1.0%	1,177	6.1%	1,604	2.6%	
		14_常陸那珂港		0.0%	348	1.8%	348	0.6%	
		09_仙台塩釜港		0.0%	149	0.8%	149	0.2%	
		20_新潟港		0.0%	83	0.4%	83	0.1%	
		34_神戸港	2	0.0%	24	0.1%	26	0.0%	
		61_北九州港		0.0%	22	0.1%	22	0.0%	
		27_名古屋港	17	0.0%		0.0%	17	0.0%	
		46_下関港		0.0%	16	0.1%	16	0.0%	
		32_大阪港	1	0.0%	8	0.0%	9	0.0%	
	044_会津若松	18_横浜港	1,144	72.2%	1,209	45.2%	2,353	55.3%	
		17_東京港	276	17.4%	871	32.6%	1,147	26.9%	
		20_新潟港	78	4.9%	446	16.7%	524	12.3%	
		27_名古屋港	18	1.1%	126	4.7%	144	3.4%	
		61_北九州港	51	3.2%	3	0.1%	54	1.3%	
		34_神戸港	18	1.1%	13	0.5%	31	0.7%	
		46_下関港		0.0%	5	0.2%	5	0.1%	
	045_いわき	17_東京港	2,032	30.7%	9,329	46.7%	11,361	42.7%	
		18_横浜港	2,081	31.5%	6,430	32.2%	8,511	32.0%	
		12_小名浜港	1,814	27.4%	2,653	13.3%	4,467	16.8%	
		20_新潟港		0.0%	863	4.3%	863	3.2%	
		27_名古屋港	357	5.4%		0.0%	357	1.3%	
		34_神戸港	67	1.0%	251	1.3%	318	1.2%	
		32_大阪港	14	0.2%	280	1.4%	294	1.1%	
		19_川崎港	186	2.8%		0.0%	186	0.7%	
		46_下関港		0.0%	157	0.8%	157	0.6%	
		14_常陸那珂港	62	0.9%		0.0%	62	0.2%	
	046_南相馬	18_横浜港	1,663	56.4%	1,871	55.8%	3,534	56.0%	
		17_東京港	1,125	38.1%	970	28.9%	2,095	33.2%	
		09_仙台塩釜港	129	4.4%	162	4.8%	291	4.6%	
		12_小名浜港	27	0.9%	215	6.4%	242	3.8%	
		20_新潟港		0.0%	110	3.3%	110	1.7%	
		32_大阪港	5	0.2%	27	0.8%	32	0.5%	
		27_名古屋港	1	0.0%		0.0%	1	0.0%	
		34_神戸港	1	0.0%		0.0%	1	0.0%	
		46_下関港		0.0%	1	0.0%	1	0.0%	
		07_福島県 集計			70,993		80,937		151,930

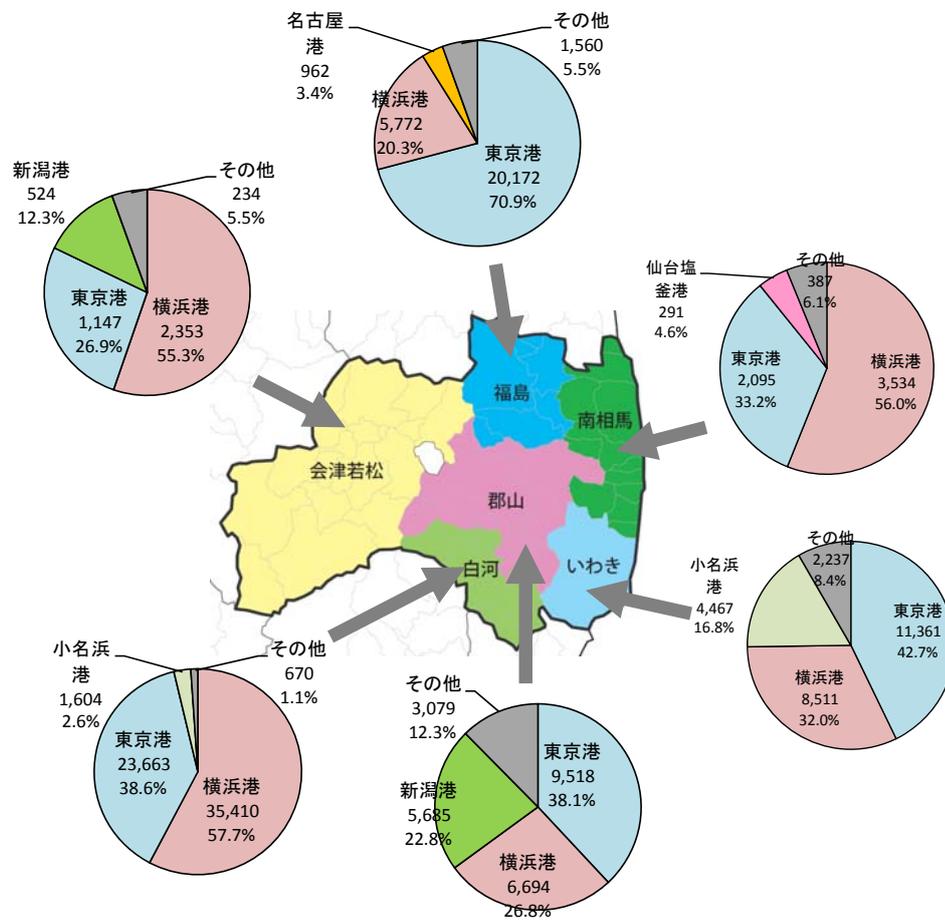


図 1-2-9 福島県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(5) 山形県

表 1-2-10、図 1-2-10 に山形県利用港湾別の取扱貨物量を示す。酒田については酒田港、新庄については酒田港及び新潟港、山形については東京港及び横浜港、米沢については東京港の利用が大部分を占めている。

表 1-2-10 山形県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(トン/月, %)

県名	生活圏名	船積卸港	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	
06_山形県	037_酒田	11_酒田港	1,422	47.8%	1,436	57.3%	2,858	52.1%	
		17_東京港	327	11.0%	818	32.6%	1,145	20.9%	
		18_横浜港	936	31.4%	36	1.4%	972	17.7%	
		32_大阪港	2	0.1%	136	5.4%	138	2.5%	
		09_仙台塩釜港	122	4.1%		0.0%	122	2.2%	
		34_神戸港	103	3.5%	11	0.4%	114	2.1%	
		20_新潟港	34	1.1%	69	2.8%	103	1.9%	
		10_秋田港	31	1.0%		0.0%	31	0.6%	
		27_名古屋港		0.0%	1	0.0%	1	0.0%	
		62_博多港	1	0.0%		0.0%	1	0.0%	
	038_新庄	11_酒田港			0.0%	391	38.6%	391	34.7%
		20_新潟港	19	16.7%	260	25.6%	279	24.7%	
		18_横浜港	75	65.8%	110	10.8%	185	16.4%	
		17_東京港	20	17.5%	134	13.2%	154	13.7%	
		10_秋田港		0.0%	119	11.7%	119	10.5%	
	039_山形	17_東京港	2,986	62.4%	4,369	36.3%	7,355	43.7%	
		18_横浜港	1,327	27.7%	4,667	38.8%	5,994	35.6%	
		11_酒田港	31	0.6%	1,937	16.1%	1,968	11.7%	
		09_仙台塩釜港	134	2.8%	633	5.3%	767	4.6%	
		27_名古屋港	230	4.8%	50	0.4%	280	1.7%	
		20_新潟港	4	0.1%	247	2.1%	251	1.5%	
		46_下関港		0.0%	59	0.5%	59	0.4%	
		30_四日市港		0.0%	55	0.5%	55	0.3%	
		32_大阪港	32	0.7%	13	0.1%	45	0.3%	
		34_神戸港	38	0.8%	1	0.0%	39	0.2%	
		62_博多港	4	0.1%		0.0%	4	0.0%	
		25_清水港		0.0%	2	0.0%	2	0.0%	
	040_米沢	17_東京港	2,634	44.8%	4,470	56.6%	7,104	51.6%	
		20_新潟港	924	15.7%	2,163	27.4%	3,087	22.4%	
		18_横浜港	1,632	27.8%	1,070	13.6%	2,702	19.6%	
		34_神戸港	405	6.9%		0.0%	405	2.9%	
		62_博多港	190	3.2%		0.0%	190	1.4%	
		09_仙台塩釜港		0.0%	166	2.1%	166	1.2%	
		32_大阪港	81	1.4%	2	0.0%	83	0.6%	
		11_酒田港	8	0.1%	20	0.3%	28	0.2%	
		46_下関港		0.0%	1	0.0%	1	0.0%	
	06_山形県 集計			13,752		23,446		37,198	

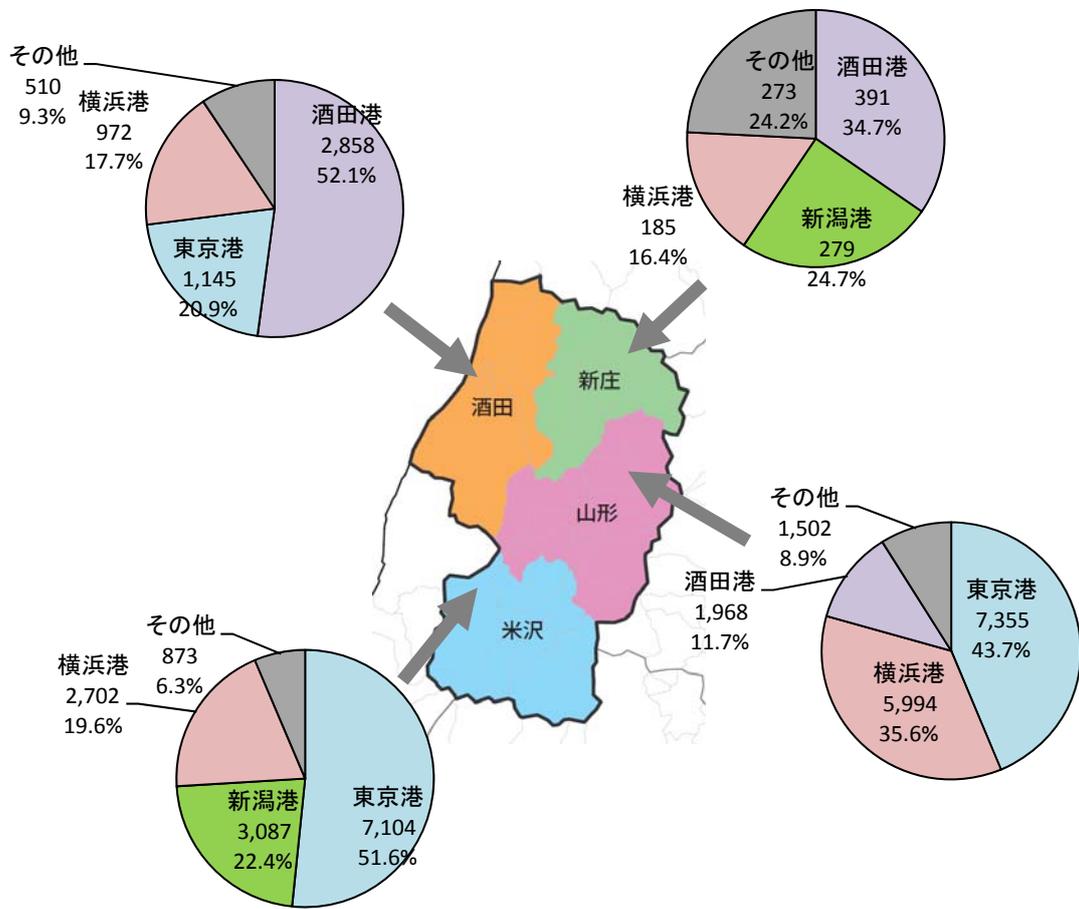


図 1-2-10 山形県生活圏別利用港湾別取扱貨物量

(2) 群馬県

表 1-2-12、図 1-2-12 に群馬県航路別取扱貨物量を示す。県内貨物をみると、中国航路の取扱いが最も多く、次いで東南アジア／太平洋航路の取扱が多い。

表 1-2-12 群馬県生活圏別航路別取扱貨物量

								(トン/月、%)											
県名	市町村名	航路名	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	県名	市町村名	航路名	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率		
10_群馬県	056_前橋	09_中国	9,917	34.7%	58,182	65.9%	68,099	58.3%	10_群馬県	058_沼田	05_欧州	2,090	44.8%	7	0.2%	2,097	24.9%		
		11_東南アジア／太平洋	5,425	19.0%	10,201	11.6%	15,626	13.4%			01_PSW	1,585	34.0%	321	8.5%	1,906	22.6%		
		08_韓国	1,305	4.6%	4,902	5.6%	6,207	5.3%			10_台湾	5	0.1%	1,606	42.6%	1,611	19.1%		
		01_PSW	3,236	11.3%	2,401	2.7%	5,637	4.8%			11_東南アジア／太平洋	729	15.6%	547	14.5%	1,276	15.1%		
		05_欧州	2,319	8.1%	3,101	3.5%	5,420	4.6%			09_中国	154	3.3%	840	22.3%	994	11.8%		
		02_PNW	2,011	7.0%	3,184	3.6%	5,195	4.4%			08_韓国	100	2.1%	255	6.8%	355	4.2%		
		10_台湾	1,883	6.6%	1,792	2.0%	3,675	3.1%			04_豪州／NZ	0	0.0%	121	3.2%	121	1.4%		
		04_豪州／NZ	243	0.9%	2,196	2.5%	2,439	2.1%			02_PNW	0	0.0%	76	2.0%	76	0.9%		
		03_北米東岸	534	1.9%	1,013	1.1%	1,547	1.3%			059_渋川	09_中国	510	24.5%	1,700	53.2%	2,210	41.8%	
		06_地中海	119	0.4%	922	1.0%	1,041	0.9%				08_韓国	679	32.6%	315	9.8%	994	18.8%	
		14_ガルフ／中南米	529	1.9%	91	0.1%	620	0.5%				11_東南アジア／太平洋	257	12.3%	355	11.1%	612	11.6%	
		12_中東	594	2.1%	0	0.0%	594	0.5%				05_欧州	93	4.5%	323	10.1%	416	7.9%	
		15_南米	236	0.8%	278	0.3%	514	0.4%				10_台湾	242	11.6%	172	5.4%	414	7.8%	
		13_アフリカ	186	0.7%	36	0.0%	222	0.2%				01_PSW	46	2.2%	283	8.8%	329	6.2%	
		07_ナホトカ	40	0.1%	0	0.0%	40	0.0%				02_PNW	149	7.1%	31	1.0%	180	3.4%	
		057_桐生	09_中国	11,898	24.9%	41,095	55.3%	52,993				43.4%	14_ガルフ／中南米	55	2.6%	0	0.0%	55	1.0%
			11_東南アジア／太平洋	7,431	15.5%	15,371	20.7%	22,802				18.7%	04_豪州／NZ	50	2.4%	0	0.0%	50	0.9%
			05_欧州	4,817	10.1%	5,277	7.1%	10,094				8.3%	06_地中海	0	0.0%	17	0.5%	17	0.3%
			01_PSW	7,079	14.8%	2,630	3.5%	9,709			8.0%	03_北米東岸	4	0.2%	2	0.1%	6	0.1%	
			02_PNW	7,581	15.9%	1,448	1.9%	9,029			7.4%	10_群馬県 集計	83,135		169,552		252,687		
08_韓国	2,580		5.4%	2,365	3.2%	4,945	4.1%												
10_台湾	1,153		2.4%	3,201	4.3%	4,354	3.6%												
04_豪州／NZ	2,078		4.3%	375	0.5%	2,453	2.0%												
03_北米東岸	806		1.7%	982	1.3%	1,788	1.5%												
15_南米	861		1.8%	525	0.7%	1,386	1.1%												
06_地中海	289		0.6%	1,013	1.4%	1,302	1.1%												
14_ガルフ／中南米	553		1.2%	0	0.0%	553	0.5%												
13_アフリカ	422		0.9%	0	0.0%	422	0.3%												
12_中東	237		0.5%	0	0.0%	237	0.2%												
07_ナホトカ	25		0.1%	0	0.0%	25	0.0%												

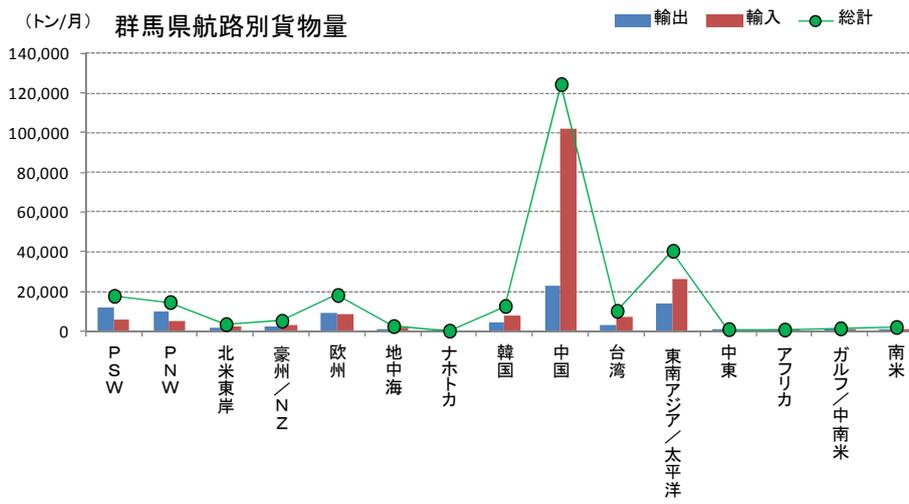


図 1-2-12 群馬県生活圏別航路別取扱貨物量

(3) 茨城県

表 1-2-13、図 1-2-13 に茨城県航路別取扱貨物量を示す。県内貨物をみると、中国航路の取扱いが最も多く、次いで東南アジア／太平洋航路の取扱が多い。水戸では、PSW（北米西岸南）航路の利用貨物量も多い。

表 1-2-13 茨城県生活圏別航路別取扱貨物量

								(トン/月、%)										
県名	生活圏名	航路名	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	県名	市町村名	航路名	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	
08_茨城県	047_水戸	09_中国	5,707	14.5%	18,275	42.1%	23,982	29.0%	08_茨城県	049_下館	09_中国	20,529	64.1%	49,017	60.4%	69,546	61.5%	
		01_PSW	14,660	37.3%	2,879	6.6%	17,539	21.2%			11_東南アジア／太平洋	3,482	9.8%	7,903	9.6%	11,385	9.7%	
		11_東南アジア／太平洋	6,749	17.2%	8,054	18.6%	14,803	17.9%			01_PSW	1,472	5.8%	4,487	10.9%	5,959	9.0%	
		05_欧州	6,536	16.6%	2,001	4.6%	8,537	10.3%			05_欧州	548	1.8%	4,988	6.3%	5,536	5.1%	
		08_韓国	1,717	4.4%	4,630	10.7%	6,347	7.7%			02_PNW	447	1.7%	4,630	11.6%	5,077	7.7%	
		02_PNW	596	1.5%	3,116	7.2%	3,712	4.5%			08_韓国	1,085	3.6%	2,811	3.6%	3,896	3.6%	
		10_台湾	1,721	4.4%	1,653	3.8%	3,374	4.1%			10_台湾	906	3.0%	2,924	3.7%	3,830	3.5%	
		03_北米東岸	120	0.3%	1,826	4.2%	1,946	2.4%			06_地中海	88	0.3%	1,054	2.6%	1,142	1.7%	
		12_中東	905	2.3%	0	0.0%	905	1.1%			04_豪州／NZ	129	0.5%	727	1.8%	856	1.3%	
		04_豪州／NZ	235	0.6%	635	1.5%	870	1.1%			12_中東	806	2.6%	0	0.0%	806	0.7%	
		06_地中海	61	0.2%	303	0.7%	364	0.4%			03_北米東岸	146	0.5%	499	1.1%	645	0.9%	
		14_ガルフ／中南米	300	0.8%	0	0.0%	300	0.4%			14_ガルフ／中南米	326	1.1%	20	0.0%	346	0.3%	
		13_アフリカ	19	0.0%	0	0.0%	19	0.0%			15_南米	149	0.5%	0	0.0%	149	0.1%	
		15_南米	4	0.0%	0	0.0%	4	0.0%			07_ナホトカ	55	0.2%	0	0.0%	55	0.1%	
												13_アフリカ	29	0.1%	22	0.1%	51	0.1%
	048_土浦	09_中国	15,130	20.4%	95,783	49.1%	110,913	41.2%	050_鹿島	09_中国	11,949	45.6%	11,721	27.0%	23,670	34.0%		
		11_東南アジア／太平洋	16,264	23.3%	29,427	15.4%	45,691	17.5%		11_東南アジア／太平洋	7,285	26.9%	7,147	17.3%	14,432	21.1%		
		02_PNW	4,707	7.1%	12,225	10.2%	16,932	9.1%		08_韓国	2,322	8.5%	3,462	7.4%	5,784	7.8%		
		08_韓国	2,609	4.3%	10,909	6.5%	13,518	5.9%		01_PSW	1,261	0.8%	4,467	1.2%	5,728	1.1%		
		05_欧州	6,124	10.1%	6,587	3.9%	12,711	5.6%		02_PNW	629	0.4%	4,898	1.4%	5,527	1.1%		
		01_PSW	7,872	18.7%	3,229	3.9%	11,101	8.9%		05_欧州	982	0.6%	4,253	1.1%	5,235	1.0%		
		10_台湾	4,276	7.1%	4,258	2.6%	8,534	3.8%		15_南米	29	0.1%	5,161	11.9%	5,190	7.5%		
		04_豪州／NZ	282	0.6%	3,132	3.7%	3,414	2.6%		10_台湾	1,875	6.9%	1,474	3.2%	3,349	4.5%		
		03_北米東岸	1,434	4.1%	485	0.6%	1,919	1.6%		04_豪州／NZ	244	0.2%	3,036	0.9%	3,280	0.6%		
		06_地中海	309	0.6%	473	0.6%	782	0.6%		03_北米東岸	129	0.1%	585	0.1%	714	0.1%		
		14_ガルフ／中南米	616	1.0%	142	0.1%	758	0.3%		06_地中海	347	0.2%	335	0.1%	682	0.1%		
		12_中東	459	0.8%	44	0.0%	503	0.2%		14_ガルフ／中南米	17	0.1%	132	0.3%	149	0.2%		
		15_南米	133	0.2%	102	0.1%	235	0.1%		12_中東	114	0.1%	0	0.0%	114	0.2%		
		07_ナホトカ	210	0.7%	0	0.0%	210	0.2%	13_アフリカ	62	0.0%	0	0.0%	62	0.0%			
		13_アフリカ	96	0.2%	0	0.0%	96	0.1%										
												08_茨城県 集計	157,293		335,921		493,214	

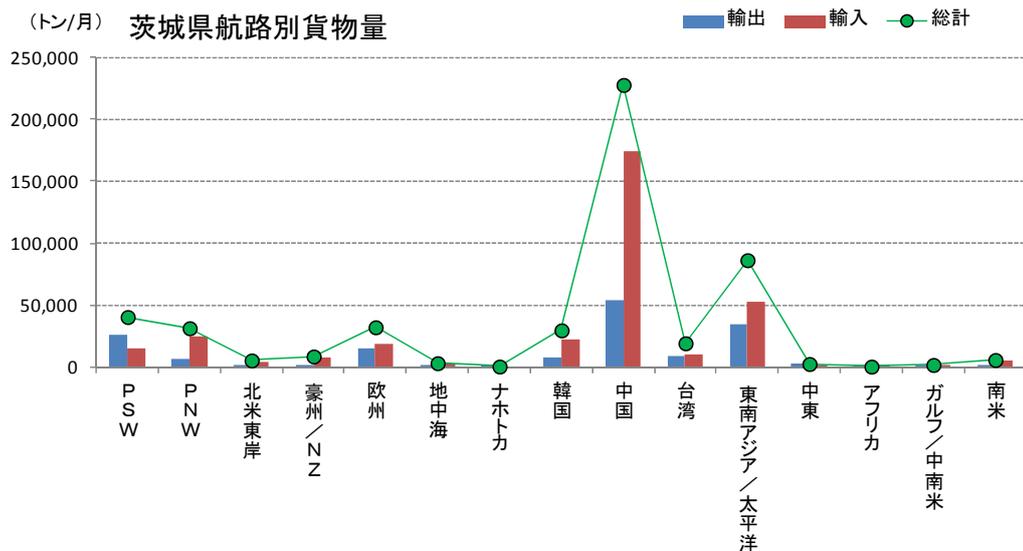


図 1-2-13 茨城県生活圏別航路別取扱貨物量

(4) 福島県

表 1-2-14、図 1-2-14 に福島県航路別取扱貨物量を示す。県内貨物をみると、中国航路の取扱いが最も多く、次いで東南アジア／太平洋航路、韓国航路の取扱が多い。

表 1-2-14 福島県生活圏別航路別取扱貨物量

								(トン/月、%)												
県名	市町村名	航路名	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	県名	市町村名	航路名	輸出	比率	輸入	比率	総計	比率			
07_福島県	041_福島	09_中国	2,186	18.5%	9,942	65.7%	12,128	45.0%	07_福島県	044_会津若松	09_中国	244	3.6%	1,461	25.6%	1,705	13.7%			
		11_東南アジア／太平洋	3,545	31.6%	3,540	23.4%	7,085	26.9%			11_東南アジア／太平洋	920	9.6%	405	7.1%	1,325	8.7%			
		05_欧州	3,609	27.5%	429	2.8%	4,038	14.2%			08_韓国	145	4.5%	296	8.5%	441	6.6%			
		10_台湾	719	5.6%	439	2.9%	1,158	4.1%			10_台湾	96	2.9%	79	1.7%	175	2.2%			
		08_韓国	508	3.9%	616	4.0%	1,124	3.9%			06_地中海	0	0.0%	140	5.2%	140	3.3%			
		01_PSW	645	10.1%	157	0.8%	802	3.1%			02_PNW	19	0.4%	112	0.6%	131	0.5%			
		04_豪州／NZ	634	8.8%	0	0.0%	634	2.5%			05_欧州	87	4.8%	25	0.2%	112	0.7%			
		02_PNW	464	7.2%	96	0.5%	560	2.1%			01_PSW	52	0.9%	54	0.3%	106	0.4%			
		12_中東	419	3.2%	0	0.0%	419	1.5%			03_北米東岸	0	0.0%	80	0.4%	80	0.3%			
		14_ガルフ／中南米	242	1.8%	26	0.2%	268	0.9%			04_豪州／NZ	22	0.4%	0	0.0%	22	0.1%			
		03_北米東岸	132	2.4%	11	0.1%	143	0.6%			13_アフリカ	0	0.0%	21	0.8%	21	0.5%			
		06_地中海	0	0.0%	107	0.5%	107	0.4%												
		042_郡山	09_中国	2,040	34.2%	12,281	60.6%	14,321			54.6%	045_いわき	09_中国	793	14.2%	8,188	41.1%	8,981	35.2%	
	11_東南アジア／太平洋		1,178	18.3%	2,503	12.6%	3,681	14.0%	05_欧州	596	9.1%	5,936	29.7%	6,532	24.6%					
	08_韓国		203	4.1%	2,367	11.7%	2,570	10.2%	08_韓国	2,306	36.6%	3,374	16.9%	5,680	21.7%					
	10_台湾		288	5.6%	1,283	6.3%	1,571	6.2%	11_東南アジア／太平洋	869	15.1%	1,199	6.0%	2,068	8.0%					
	02_PNW		111	0.5%	1,048	6.8%	1,159	3.1%	10_台湾	476	7.5%	438	2.2%	914	3.5%					
	01_PSW		742	2.3%	68	0.4%	810	1.7%	15_南米	324	5.9%	353	1.8%	677	2.7%					
	05_欧州		151	1.1%	465	2.8%	616	2.0%	02_PNW	149	4.2%	276	6.7%	425	5.5%					
	04_豪州／NZ		5	0.0%	80	0.6%	85	0.2%	03_北米東岸	224	6.3%	102	2.5%	326	4.2%					
	15_南米		76	1.5%	0	0.0%	76	0.3%	14_ガルフ／中南米	291	4.6%	21	0.1%	312	1.2%					
	03_北米東岸		14	0.0%	58	0.4%	72	0.1%	01_PSW	280	8.3%	17	0.5%	297	4.4%					
	07_ナホトカ		8	0.0%	0	0.0%	8	0.0%	04_豪州／NZ	203	5.5%	39	1.1%	242	3.4%					
	14_ガルフ／中南米		4	0.1%	0	0.0%	4	0.0%	06_地中海	43	1.1%	20	0.5%	63	0.8%					
	06_地中海		2	0.0%	1	0.0%	3	0.0%	12_中東	59	0.9%	0	0.0%	59	0.3%					
	043_白河	08_韓国	9,720	24.6%	4,165	25.5%	13,885	24.9%	046_南相馬	09_中国	813	21.8%	868	25.0%	1,681	23.4%				
		11_東南アジア／太平洋	2,102	6.2%	7,373	43.8%	9,475	18.6%	01_PSW	171	0.2%	1,154	1.4%	1,325	0.8%					
		01_PSW	8,433	27.0%	959	9.8%	9,392	22.9%	05_欧州	185	6.3%	621	18.5%	806	12.8%					
		14_ガルフ／中南米	8,228	25.8%	21	0.1%	8,249	17.0%	11_東南アジア／太平洋	684	19.3%	81	2.4%	765	11.0%					
		09_中国	2,466	6.1%	3,360	17.3%	5,826	9.7%	08_韓国	158	5.2%	543	16.3%	701	11.0%					
		10_台湾	2,805	6.9%	370	1.9%	3,175	5.3%	03_北米東岸	508	0.7%	2	0.0%	510	0.3%					
		12_中東	2,920	7.2%	0	0.0%	2,920	5.0%	10_台湾	104	3.5%	7	0.2%	111	1.7%					
		15_南米	2,663	6.8%	14	0.1%	2,677	4.8%	02_PNW	50	0.1%	60	0.1%	110	0.1%					
		05_欧州	865	5.8%	1,148	12.5%	2,013	8.4%	14_ガルフ／中南米	98	3.1%	0	0.0%	98	1.5%					
		03_北米東岸	95	1.4%	1,173	20.6%	1,268	10.2%	04_豪州／NZ	87	0.1%	0	0.0%	87	0.1%					
		02_PNW	222	6.8%	789	16.9%	1,011	12.7%	12_中東	56	1.9%	0	0.0%	56	0.9%					
04_豪州／NZ		995	24.0%	0	0.0%	995	10.1%	15_南米	37	1.2%	0	0.0%	37	0.6%						
06_地中海		353	5.2%	56	1.0%	409	3.3%	06_地中海	0	0.0%	20	0.0%	20	0.0%						
13_アフリカ	52	0.2%	0	0.0%	52	0.1%														
								07_福島県 集計												
								70,993												
								80,937												
								151,930												

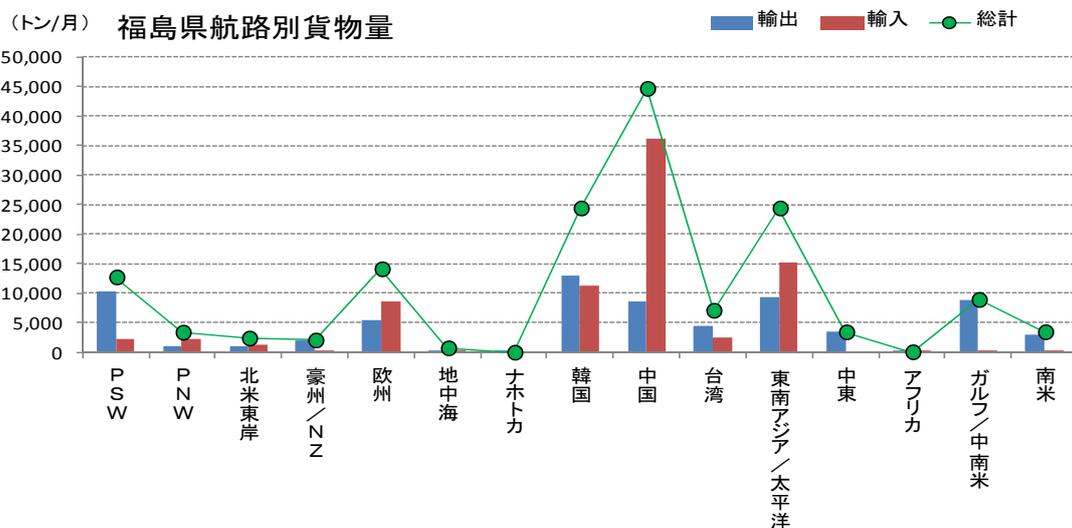


図 1-2-14 福島県生活圏別航路別取扱貨物量

(5) 山形県

表 1-2-15、図 1-2-15 に山形県航路別取扱貨物量を示す。県内貨物をみると、中国航路の取扱いが最も多く、次いで韓国航路、東南アジア／太平洋航路、PSW（北米西岸北）航路の取扱が多い。

表 1-2-15 山形県生活圏別航路別取扱貨物量

県名	市町村名	航路名	輸出		輸入		総計		(トン/月、%)					
			輸出	比率	輸入	比率	総計	比率	輸出	比率				
06_山形県	037_酒田	08_韓国	1,494	51.0%	1,444	57.7%	2,938	54.1%	1,056	22.5%	4,033	35.9%	5,089	32.0%
		09_中国	303	10.3%	583	23.3%	886	16.3%	961	15.5%	2,317	18.1%	3,278	17.3%
		14_ガルフ/中南米	393	16.3%	0	0.0%	393	8.6%	200	4.2%	2,329	19.5%	2,529	15.2%
		01_PSW	214	25.8%	131	9.6%	345	15.7%	1,082	23.9%	1,314	11.2%	2,396	14.6%
		11_東南アジア/太平洋	234	7.9%	71	2.8%	305	5.6%	945	19.9%	510	4.3%	1,455	8.7%
		02_PNW	0	0.0%	239	17.8%	239	12.2%	265	4.3%	383	3.0%	648	3.4%
		05_欧州	169	13.8%	34	2.7%	203	8.2%	182	2.9%	351	3.8%	533	3.5%
		12_中東	124	4.2%	0	0.0%	124	2.3%	11	0.2%	462	4.8%	473	2.8%
		10_台湾	45	1.5%	4	0.2%	49	0.9%	3	0.1%	157	1.3%	160	1.0%
		13_アフリカ	2	0.1%	0	0.0%	2	0.0%	46	1.0%	84	0.7%	130	0.8%
		06_地中海	0	0.0%	1	0.1%	1	0.1%	12	0.2%	85	1.0%	97	0.7%
		03_北米東岸	19	0.4%	0	0.0%	19	0.1%	3	0.1%	8	0.1%	11	0.1%
		12_中東	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	1	0.0%
	06_地中海	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
	13_アフリカ	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
	038_新庄	08_韓国	24	14.9%	568	55.7%	592	50.2%	2,470	41.4%	4,769	55.6%	7,239	49.8%
	09_中国	16	9.9%	212	20.8%	228	19.3%	1,219	20.5%	2,037	25.2%	3,256	23.2%	
	01_PSW	0	0.0%	108	1.6%	108	1.2%	1,316	22.1%	222	2.6%	1,538	10.6%	
	10_台湾	1	0.9%	107	10.5%	108	9.5%	628	10.5%	463	5.7%	1,091	7.8%	
11_東南アジア/太平洋	68	59.5%	1	0.1%	70	6.2%	12	0.1%	193	0.8%	205	0.5%		
05_欧州	4	0.3%	18	0.4%	22	0.4%	193	3.2%	0	0.0%	193	1.4%		
01_PSW	29	0.2%	94	0.3%	123	0.3%	5	0.0%	93	0.4%	98	0.3%		
05_欧州	0	0.0%	21	0.3%	21	0.1%	0	0.0%	21	0.3%	21	0.1%		
15_南米	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.0%	0	0.0%	2	0.0%		
02_PNW	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
06_山形県 集計			13,752		23,446		37,198							

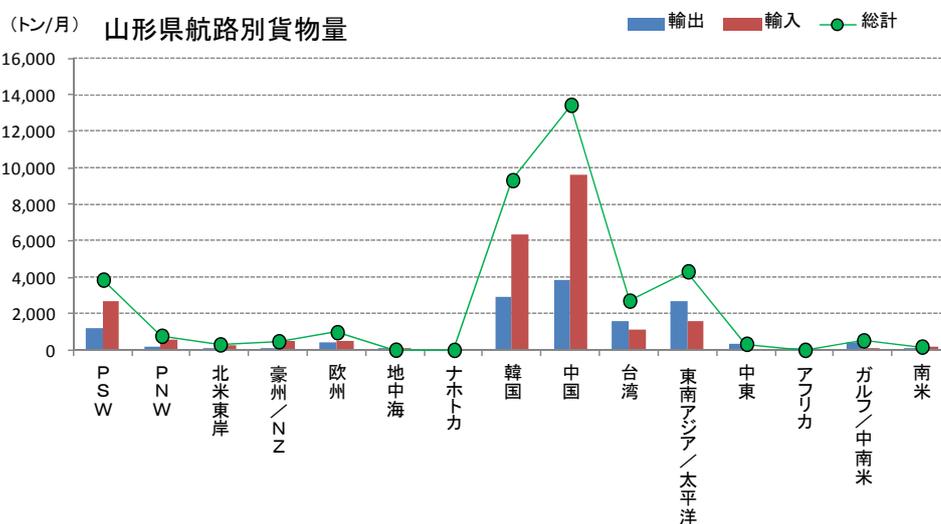


図 1-2-15 山形県生活圏別航路別取扱貨物量

1-2-4 生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

(1) 栃木県

表 1-2-16、図 1-2-16 に栃木県バンデバンニング地別の取扱貨物量を示す。
輸出入貨物を比較すると、輸出貨物については京浜港頭地区でのバンニング率が高く、輸入貨物については自県内デバンニング率が高い。

表 1-2-16 栃木県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量
(トン/月)

県名	生活圏	出入	自県バンデバン		他県バンデバン		総計
				デポ利用分	京浜港頭地区	その他	
09_栃木県	051_宇都宮	01_輸出	21,299	185	16,658	3,513	41,470
		02_輸入	90,606	1,681	9,772	739	101,117
	052_佐野	01_輸出	1,956	27	1,269	515	3,740
		02_輸入	15,423		1,965	268	17,656
	053_小山	01_輸出	18,703		10,763	1,298	30,764
		02_輸入	25,723	12	5,785	24	31,532
	054_大田原	01_輸出	30,965		3,938	122	35,025
		02_輸入	19,348		3,016	298	22,662
	055_日光	01_輸出	224		752	926	1,902
		02_輸入	2,348		756	300	3,404
09_栃木県 集計			226,595	1,905	54,674	8,003	289,272

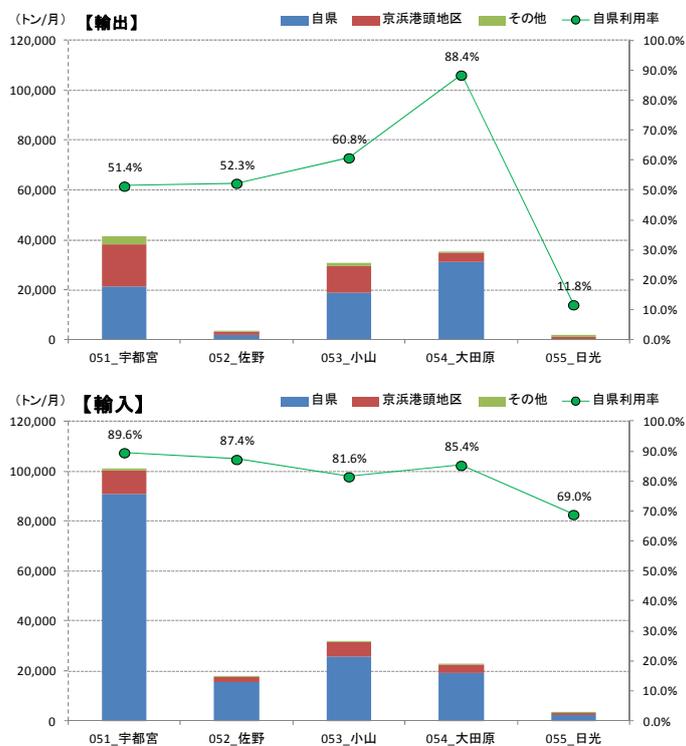


図 1-2-16 栃木県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

(2) 群馬県

表 1-2-17、図 1-2-17 に群馬県バンデバンニング地別の取扱貨物量を示す。
輸出入貨物を比較すると、輸入貨物の自県内デバンニング率が高い。

また、桐生や前橋における輸出のデポ利用分貨物が多く、OICT を利用していると考えられる。

表 1-2-17 群馬県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量 (トン/月)

県名	生活圏	出入	自県バンデバン		他県バンデバン		総計
				デポ利用分	京浜 港頭地区	その他	
10_群馬県	056_前橋	01_輸出	17,911	1,187	8,041	2,625	28,577
		02_輸入	73,281	243	14,164	854	88,299
	057_桐生	01_輸出	37,291	2,483	9,329	1,190	47,810
		02_輸入	65,418	106	7,972	892	74,282
	058_沼田	01_輸出	194	0	4,464	5	4,663
		02_輸入	2,849	0	866	58	3,773
	059_渋川	01_輸出	844	45	1,158	83	2,085
		02_輸入	2,234	71	749	215	3,198
10_群馬県 集計			200,022	4,135	46,743	5,922	252,687

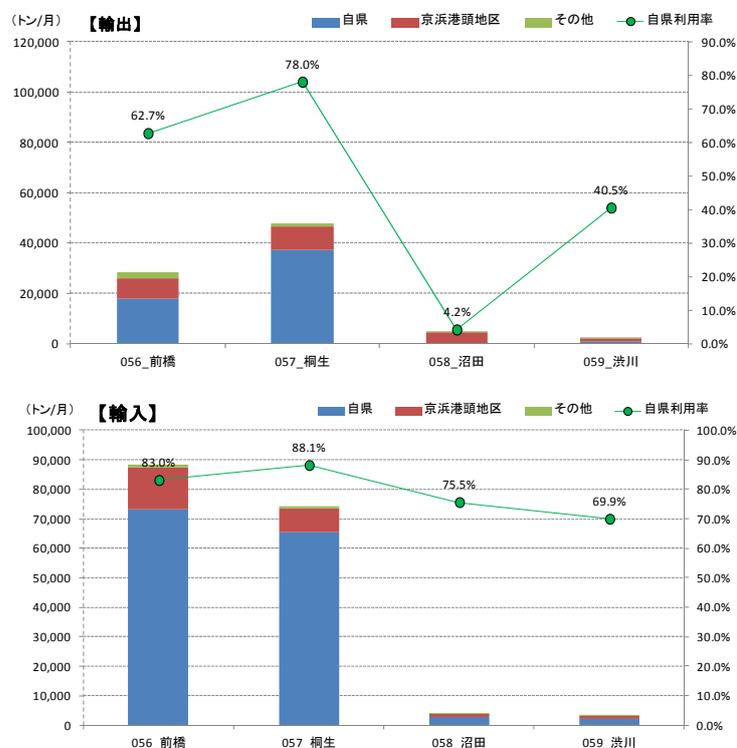


図 1-2-17 群馬県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

(3) 茨城県

表 1-2-18、図 1-2-18 に茨城県バンデバンニング地別の取扱貨物量を示す。

輸出入貨物を比較すると、輸入貨物の自県内デバンニング率が高い。

また土浦におけるデポ利用分貨物が多くが、TICT を利用していると考えられる。

表 1-2-18 茨城県生活圈別バンデバンニング地別取扱貨物量 (トン/月)

県名	生活圈	出入	自県バンデバン		他県バンデバン		総計
				デポ利用分	京浜 港頭地区	その他	
08_茨城県	047_水戸	01_輸出	6,629	15	20,546	12,155	39,330
		02_輸入	32,881	0	9,666	825	43,372
	048_土浦	01_輸出	38,532	1,389	15,724	6,265	60,521
		02_輸入	115,203	608	49,233	2,360	166,796
	049_下館	01_輸出	24,510	0	4,737	950	30,197
		02_輸入	65,713	366	12,504	865	79,082
	050_鹿島	01_輸出	20,413	0	6,160	672	27,245
		02_輸入	41,569	0	4,855	247	46,671
08_茨城県 集計			345,450	2,378	123,425	24,339	493,214

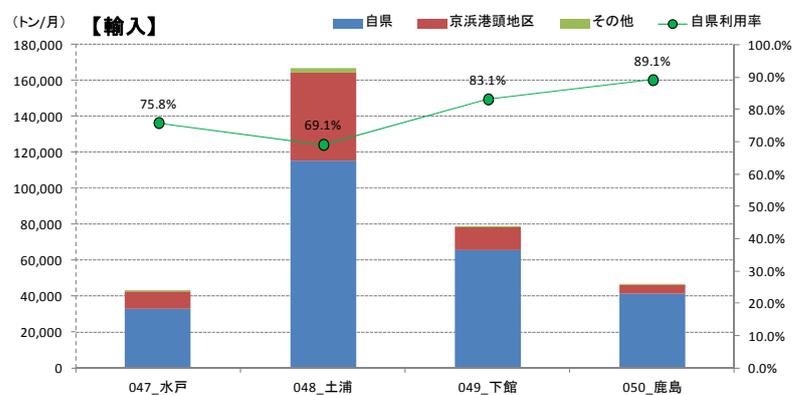
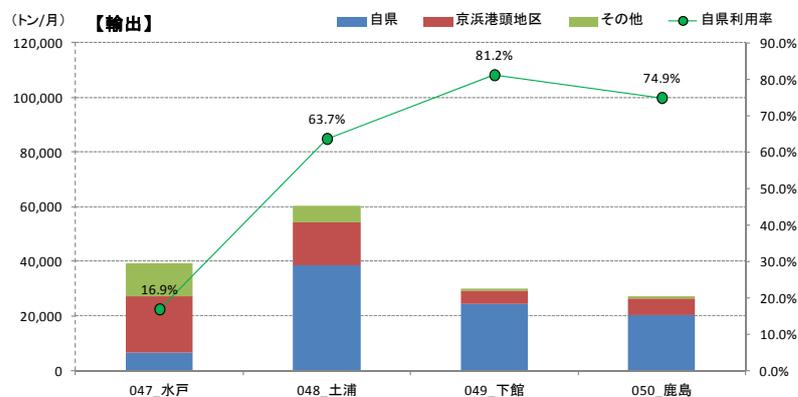


図 1-2-18 茨城県生活圈別バンデバンニング地別取扱貨物量

(4) 福島県

表 1-2-19、図 1-2-19 に福島県バンデバンニング地別の取扱貨物量を示す。
輸出入貨物を比較すると、輸入貨物の自県内デバンニング率が高い。

表 1-2-19 福島県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

県名	生活圏	出入	自県バンデバン		他県バンデバン		総計
				デボ利用分	京浜 港頭地区	その他	
07_福島県	041_福島	01_輸出	2,197	0	3,814	7,092	13,103
		02_輸入	12,026	0	3,157	180	15,363
	042_郡山	01_輸出	2,296	0	1,736	790	4,822
		02_輸入	17,022	137	2,695	437	20,154
	043_白河	01_輸出	14,167	0	23,390	4,362	41,919
		02_輸入	17,351	0	1,434	643	19,428
	044_会津若松	01_輸出	22	0	1,387	176	1,585
		02_輸入	1,547	0	894	232	2,673
	045_いわき	01_輸出	3,427	0	2,636	550	6,613
		02_輸入	16,294	0	2,436	1,233	19,963
	046_南相馬	01_輸出	2,012	0	586	353	2,951
		02_輸入	2,261	0	1,014	81	3,356
07_福島県 集計			90,622	137	45,179	16,129	151,930

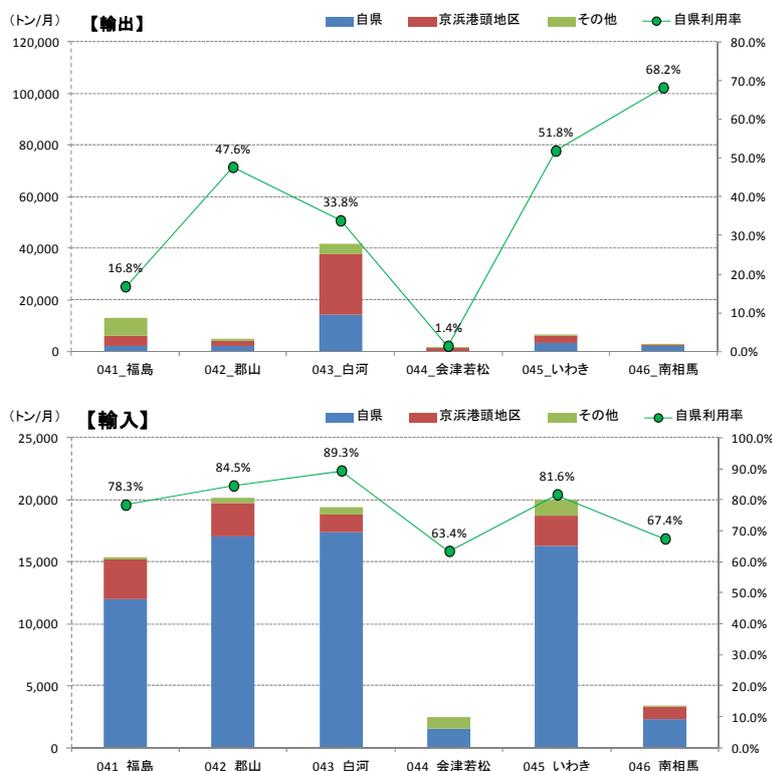


図 1-2-19 福島県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

(5) 山形県

表 1-2-20、図 1-2-20 に山形県バンデバンニング地別の取扱貨物量を示す。
輸出入貨物を比較すると、輸入貨物の自県内デバンニング率が高い。

また、米沢における輸入のデポ利用分貨物が多いが、米沢には A 社の米沢工場が立地しており、自社デポを利用しているものと推測される。

表 1-2-20 山形県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

県名	生活圏	出入	自県バンデバン		他県バンデバン		総計
				デポ利用分	京浜 港頭地区	その他	
06_山形県	037_酒田	01_輸出	1,829	0	871	278	2,978
		02_輸入	2,285	0	76	146	2,507
	038_新庄	01_輸出	10	10	85	19	114
		02_輸入	895	0	118	1	1,014
	039_山形	01_輸出	1,027	132	3,364	395	4,786
		02_輸入	9,136	608	2,131	766	12,033
	040_米沢	01_輸出	244	0	4,096	1,534	5,874
		02_輸入	4,752	3,033	1,284	1,856	7,892
06_山形県 集計			20,178	3,783	12,025	4,995	37,198

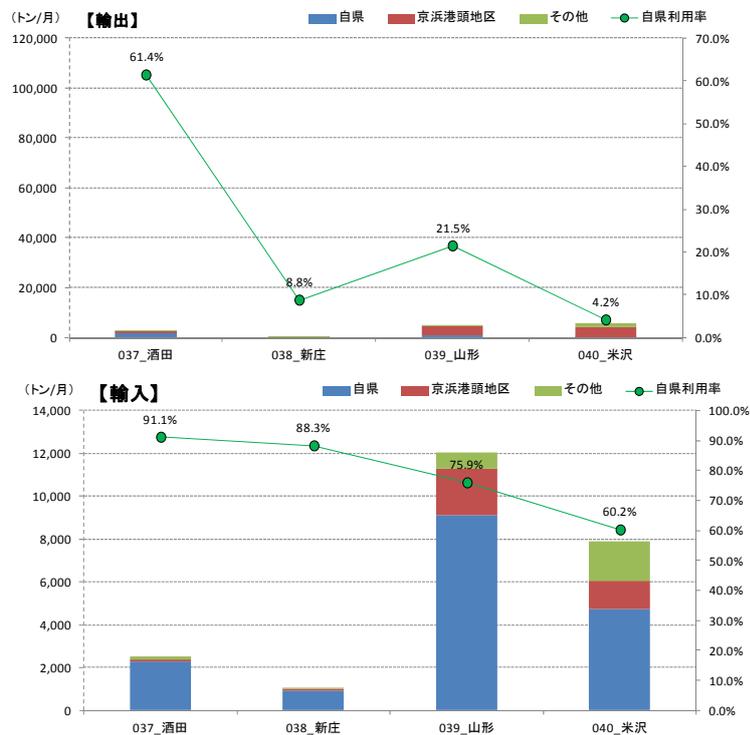


図 1-2-20 山形県生活圏別バンデバンニング地別取扱貨物量

1-2-5 インランドデポ利用貨物量

(1) 栃木県

表 1-2-21 に栃木県市町村別のインランドデポを利用する取扱貨物量を示す。栃木県全体としては、約 2,000 トン/月の貨物量がある。ここで、バンデバンニング地が宇都宮市である貨物を UICT、太田市である貨物を OICT と推定すると、栃木県貨物で両デポを使用している貨物が約 800 トン/月で、全体の約 40% を占めている。その他として、さくら市での輸入貨物取扱い（約 1,000 トン/月）が多く、これは自社デポ等を利用しているものと推測される。

表 1-2-21 栃木県市町村別のインランドデポ取扱貨物量

生産消費地		バンデバンニング地		9品目	輸出	輸入	総計	備考
09_栃木県	09201_宇都宮市	09_栃木県	09201_宇都宮市	4_金属機械工業品	74	137	211	UICTと推定
				6_軽工業品	52		52	
				7_雑工業品		34	34	
				09344_芳賀郡市貝町	5_化学工業品		77	77
	09202_足利市	10_群馬県	10205_太田市	3_鉱産品		54	54	OICTと推定
				4_金属機械工業品	37		37	
	09204_佐野市	09_栃木県	09201_宇都宮市	4_金属機械工業品	27		27	UICTと推定
	09205_鹿沼市	09_栃木県	09201_宇都宮市	4_金属機械工業品	45		45	UICTと推定
	09214_さくら市	09_栃木県	09201_宇都宮市	7_雑工業品		332	332	UICTと推定
				4_金属機械工業品	13		13	
			09214_さくら市	7_雑工業品		1021	1021	
	09301_河内郡上三川町	09_栃木県	09301_河内郡上三川町	3_鉱産品		35	35	
	09345_芳賀郡芳賀町	09_栃木県	09345_芳賀郡芳賀町	4_金属機械工業品	1		1	
09366_下都賀郡藤岡町	10_群馬県	10205_太田市	4_金属機械工業品	3		3	OICTと推定	
09367_下都賀郡岩舟町	09_栃木県	09367_下都賀郡岩舟町	7_雑工業品		12	12		
09384_塩谷郡塩谷町	09_栃木県	09344_芳賀郡市貝町	7_雑工業品		45	45		
09_栃木県 集計					252	1,747	1,999	

(トン/月)

(2) 群馬県

表 1-2-22 に群馬県市町村別のインランドデポを利用する取扱貨物量を示す。
 群馬県全体としては、約 4,100 トン/月の貨物量がある。ここで、バンデバン
 ニング地が太田市である貨物を OICT と推定すると、群馬県貨物で OICT を使
 用している貨物が約 2,673 トン/月であり、全体の約 64% を占めている。

表 1-2-22 群馬県市町村別のインランドデポ取扱貨物量

生産消費地		バンデバンニング地		9品目	輸出	輸入	総計	備考
10_群馬県	10201_前橋市	10_群馬県	10202_高崎市	3_鉱産品		10	10	
				5_化学工業品		4	4	
				7_雑工業品		15	15	
	10202_高崎市	10_群馬県	10202_高崎市	4_金属機械工業品	143	25	168	OICTと推定
				5_化学工業品	235		235	
				6_軽工業品	296		296	
				7_雑工業品		60	60	
	10203_桐生市	10_群馬県	10203_桐生市	8_特殊品	144		144	
				5_化学工業品	2		2	
				7_雑工業品		19	19	
	10204_伊勢崎市	10_群馬県	10205_太田市	4_金属機械工業品	1,068		1,068	OICTと推定
				7_雑工業品	52		52	
				4_金属機械工業品	51		51	
				7_雑工業品		54	54	
	10205_太田市	10_群馬県	10205_太田市	4_金属機械工業品	175		175	OICTと推定
				14_神奈川県 14104_横浜市中区	4_金属機械工業品		3	3
	10207_館林市	10_群馬県	10205_太田市	4_金属機械工業品	865		865	OICTと推定
				7_雑工業品	2		2	
				8_特殊品	186		186	
	10208_渋川市	10_群馬県	10207_館林市	4_金属機械工業品	95		95	
7_雑工業品					11	11		
10209_藤岡市	10_群馬県	10202_高崎市	4_金属機械工業品	5	71	76		
			7_雑工業品		2	2		
10210_富岡市	10_群馬県	10202_高崎市	4_金属機械工業品		35	35		
			5_化学工業品	40		40		
10212_みどり市	10_群馬県	10205_太田市	4_金属機械工業品	40		40	OICTと推定	
			3_鉱産品	17	76	76	OICTと推定	
10345_北群馬郡吉岡町	10_群馬県	10202_高崎市	4_金属機械工業品	40		40		
			7_雑工業品	67		67		
10464_佐波郡玉村町	10_群馬県	10202_高崎市	4_金属機械工業品		40	40		
			7_雑工業品		5	5		
10522_邑楽郡明和町	10_群馬県	13111_大田区	4_金属機械工業品	65		65	OICTと推定	
			4_金属機械工業品	121		121	OICTと推定	
10524_邑楽郡大泉町	10_群馬県	10205_太田市	4_金属機械工業品	29		29	OICTと推定	
			5_化学工業品					
10_群馬県 集計					3,715	430	4,145	

(3) 茨城県

表 1-2-23 に茨城県市町村別のインランドデポを利用する取扱貨物量を示す。
茨城県全体としては、約 2,500 トン/月の貨物量がある。ここで、バンデバンニング地がつくば市である貨物を TICT、宇都宮である貨物を UICT と推定すると、茨城県貨物で両デポを使用している貨物が約 1,563 トン/月で、全体の約 62% を占めている。

表 1-2-23 茨城県市町村別のインランドデポ取扱貨物量

生産消費地		バンデバンニング地		9品目	輸出	輸入	総計	備考
08_茨城県	08202_日立市	08_茨城県	08220_つくば市	4_金属機械工業品	1		1	TICTと推定
	08203_土浦市	08_茨城県	08220_つくば市	4_金属機械工業品	1,344		1,344	TICTと推定
	08204_古河市	08_茨城県	08204_古河市	4_金属機械工業品		10	10	
				7_雑工業品		356	356	
	08211_常総市	09_栃木県	09201_宇都宮市	7_雑工業品		155	155	UICTと推定
	08220_つくば市	08_茨城県	08220_つくば市	6_軽工業品		4	4	TICTと推定
	08225_常陸大宮市	08_茨城県	08220_つくば市	4_金属機械工業品	14		14	TICTと推定
	08235_つくばみらい市	08_茨城県	08220_つくば市	4_金属機械工業品	45		45	TICTと推定
		08235_つくばみらい市	7_雑工業品		365	365		
08236_小美玉市	08_茨城県	08236_小美玉市	7_雑工業品		239	239		
08_茨城県 集計					1,404	1,129	2,533	

(4) 福島県

表 1-2-24 に福島県市町村別のインランドデポを利用する取扱貨物量を示す。
福島県全体としては、約 900 トン/月の貨物量がある。ここで、バンデバンニング地が宇都宮市である貨物を UICT、太田市である貨物を OICT と推定すると、福島県貨物で両デポを使用している貨物が約 417 トン/月で、全体の約 47% を占めている。

表 1-2-24 福島県市町村別のインランドデポ取扱貨物量

生産消費地		バンデバンニング地		9品目	輸出	輸入	総計	備考
07_福島県	01233_伊達市	09_栃木県	09201_宇都宮市	4_金属機械工業品	53		53	UICTと推定
		10_群馬県	10202_高崎市	7_雑工業品	280		280	
			10205_太田市	7_雑工業品	364		364	OICTと推定
			10211_安中市	5_化学工業品	16		16	
	07201_福島市	10_群馬県	10202_高崎市	7_雑工業品	3		3	
	07203_郡山市	07_福島県	07203_郡山市	4_金属機械工業品		137	137	
	07461_西白河郡西郷村	12_千葉県	12211_成田市	4_金属機械工業品	20		20	
12409_山武郡芝山町			4_金属機械工業品	16		16		
07_福島県 集計					752	137	889	

(5) 山形県

表 1-2-25 に山形県市町村別のインランドデポを利用する取扱貨物量を示す。
 山形県全体としては、約 3,800 トン/月の貨物量がある。取扱いの約 80%が米
 沢市での輸入貨物（品目：金属機械工業品）であり、A 社の米沢工場における自
 社デポ利用によるものと推測される。

表 1-2-25 山形県市町村別のインランドデポ取扱貨物量

(トン/月)

生産消費地	バンデバンニング地		9品目	輸出	輸入	総計	備考
06_山形県	06201_山形市	06_山形県	06201_山形市	6_軽工業品		160	160
	06202_米沢市	06_山形県	06202_米沢市	4_金属機械工業品		3,033	3,033
	06210_天童市	06_山形県	06201_山形市	1_農水産品		60	60
				4_金属機械工業品	123		123
				5_化学工業品	2		2
				8_特殊品	7		7
	06210_天童市	06_山形県	06210_天童市	4_金属機械工業品		134	134
				6_軽工業品		17	17
	06211_東根市	06_山形県	06201_山形市	8_特殊品		191	191
			06211_東根市	8_特殊品		46	46
06364_最上郡真室川町	06_山形県	06201_山形市	5_化学工業品	10		10	
06_山形県 集計				142	3,641	3,783	

1-2-6 非直送貨物取扱量

(1) 栃木県

表 1-2-26、図 1-2-21 に栃木県非直送貨物取扱量を示す。ここで、「非直送」の定義は、仕向・仕出港と最終船積・船卸港が異なる貨物とする。

栃木県貨物の約 22%は非直送貨物であり、特に大田原の輸出貨物は約 61%が非直送貨物となっている。

表 1-2-26 栃木県生活圏別非直送貨物取扱量

(トン/月, %)						
県名	生活圏	出入	直送	非直送	非直送率	総計
09_栃木県	051_宇都宮	輸出	32,196	9,274	22.4%	41,470
		輸入	86,718	14,399	14.2%	101,117
	052_佐野	輸出	2,382	1,358	36.3%	3,740
		輸入	16,544	1,112	6.3%	17,656
	053_小山	輸出	20,805	9,959	32.4%	30,764
		輸入	30,280	1,252	4.0%	31,532
	054_大田原	輸出	13,791	21,234	60.6%	35,025
		輸入	19,801	2,861	12.6%	22,662
	055_日光	輸出	1,594	308	16.2%	1,902
		輸入	3,028	376	11.0%	3,404
09_栃木県 集計			227,139	62,133	21.5%	289,272

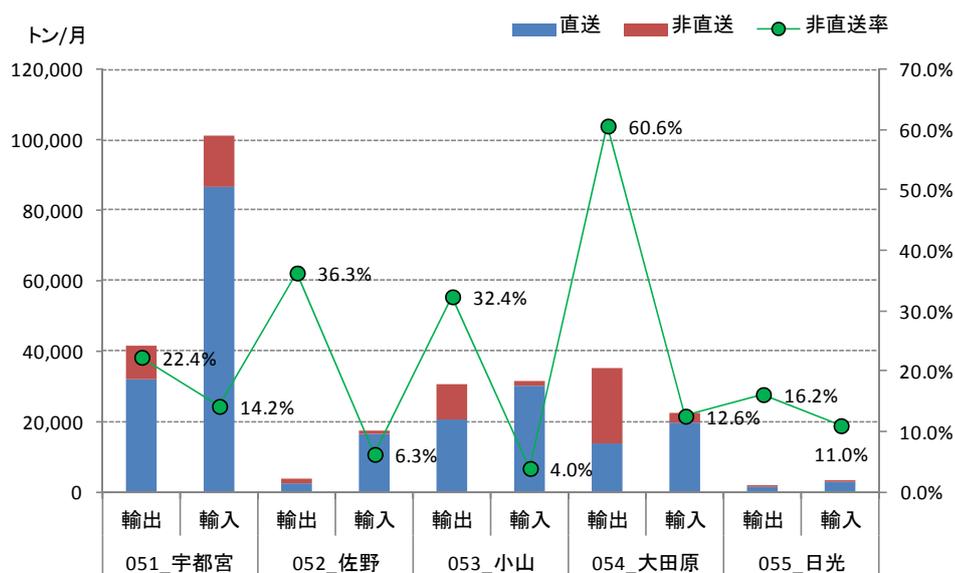


図 1-2-21 栃木県生活圏別非直送貨物取扱量

(2) 群馬県

表 1-2-27、図 1-2-22 に群馬県非直送貨物取扱量を示す。ここで、「非直送」の定義は、仕向・仕出港と最終船積・船卸港が異なる貨物とする。

群馬県貨物の約 13%は非直送貨物であり、輸出入で比較すると輸出の非直送率が高い。

表 1-2-27 群馬県生活圏別非直送貨物取扱量

(トン/月, %)

県名	生活圏	出入	直送	非直送	非直送率	総計
10_群馬県	056_前橋	輸出	19,791	8,786	30.7%	28,577
		輸入	78,113	10,186	11.5%	88,299
	057_桐生	輸出	37,471	10,339	21.6%	47,810
		輸入	70,915	3,367	4.5%	74,282
	058_沼田	輸出	4,653	10	0.2%	4,663
		輸入	3,438	335	8.9%	3,773
	059_渋川	輸出	1,658	427	20.5%	2,085
		輸入	2,957	241	7.5%	3,198
10_群馬県 集計			218,996	33,691	13.3%	252,687

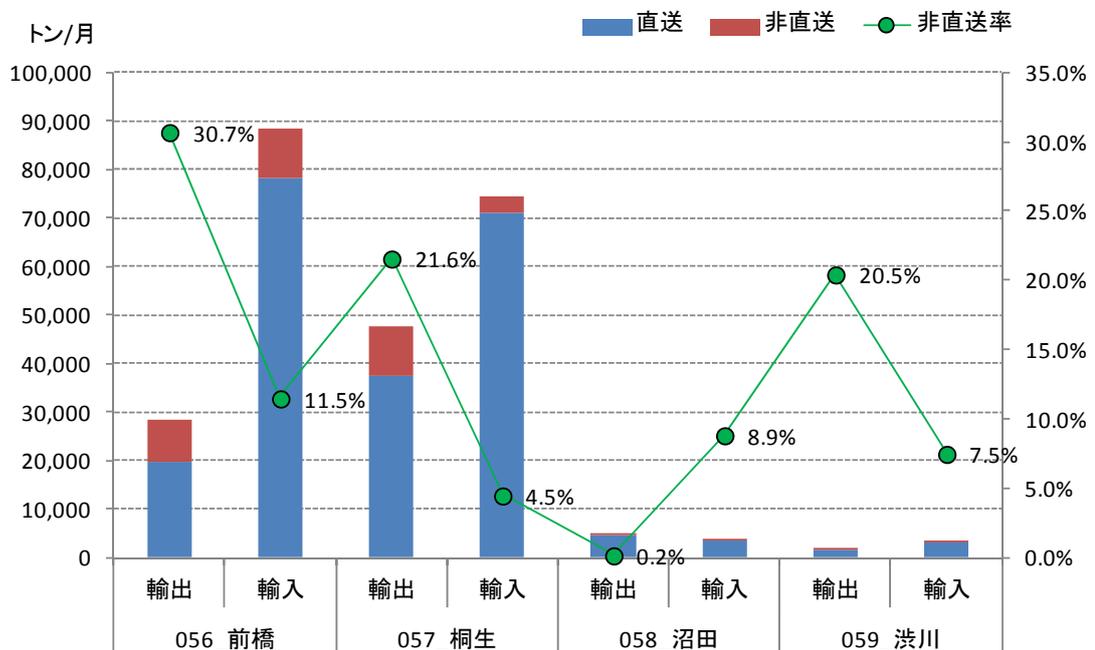


図 1-2-22 群馬県生活圏別非直送貨物取扱量

(3) 茨城県

表 1-2-28、図 1-2-23 に茨城県非直送貨物取扱量を示す。ここで、「非直送」の定義は、仕向・仕出港と最終船積・船卸港が異なる貨物とする。

茨城県貨物の約 16% は非直送貨物であり、輸出入で比較すると輸出の非直送率が高い。

表 1-2-28 茨城県生活圏別非直送貨物取扱量

		(トン/月, %)					
県名	生活圏	出入	直送	非直送	非直送率	総計	
08_茨城県	047_水戸	輸出	34,107	5,223	13.3%	39,330	
		輸入	39,045	4,327	10.0%	43,372	
	048_土浦	輸出	37,648	22,873	37.8%	60,521	
		輸入	153,412	13,384	8.0%	166,796	
	049_下館	輸出	20,340	9,857	32.6%	30,197	
		輸入	73,841	5,241	6.6%	79,082	
	050_鹿島	輸出	20,113	7,132	26.2%	27,245	
		輸入	37,321	9,350	20.0%	46,671	
	08_茨城県 集計			415,827	77,387	15.7%	493,214

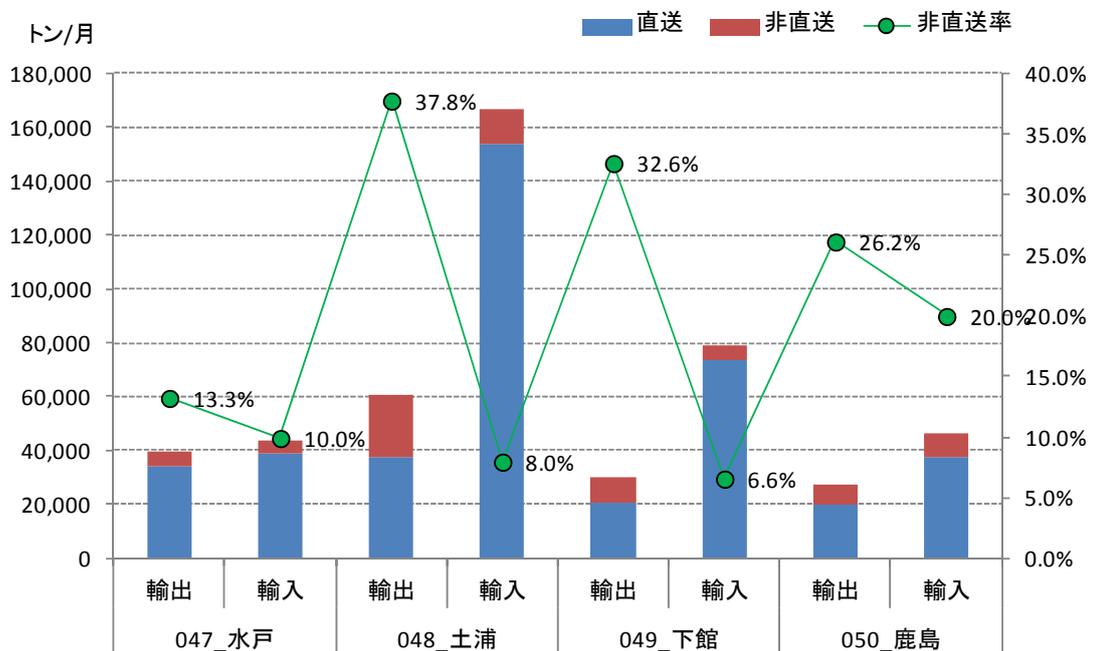


図 1-2-23 茨城県生活圏別非直送貨物取扱量

(4) 福島県

表 1-2-29、図 1-2-24 に福島県非直送貨物取扱量を示す。ここで、「非直送」の定義は、仕向・仕出港と最終船積・船卸港が異なる貨物とする。

福島県貨物の約 38%は非直送貨物であり、輸出入で比較すると輸出の非直送率が高く、特に白河からの輸出貨物は、非直送率が約 76%を占めている。

表 1-2-29 福島県生活圏別非直送貨物取扱量

(トン/月, %)

県名	生活圏	出入	直送	非直送	非直送率	総計	
07_福島県	041_福島	01_輸出	11,448	1,655	12.6%	13,103	
		02_輸入	14,939	424	2.8%	15,363	
	042_郡山	01_輸出	3,300	1,522	31.6%	4,822	
		02_輸入	17,696	2,458	12.2%	20,154	
	043_白河	01_輸出	10,157	31,762	75.8%	41,919	
		02_輸入	10,880	8,548	44.0%	19,428	
	044_会津若松	01_輸出	898	687	43.3%	1,585	
		02_輸入	2,479	194	7.3%	2,673	
	045_いわき	01_輸出	3,444	3,169	47.9%	6,613	
		02_輸入	14,699	5,264	26.4%	19,963	
	046_南相馬	01_輸出	2,068	883	29.9%	2,951	
		02_輸入	2,979	377	11.2%	3,356	
	07_福島県 集計			94,987	56,943	37.5%	151,930

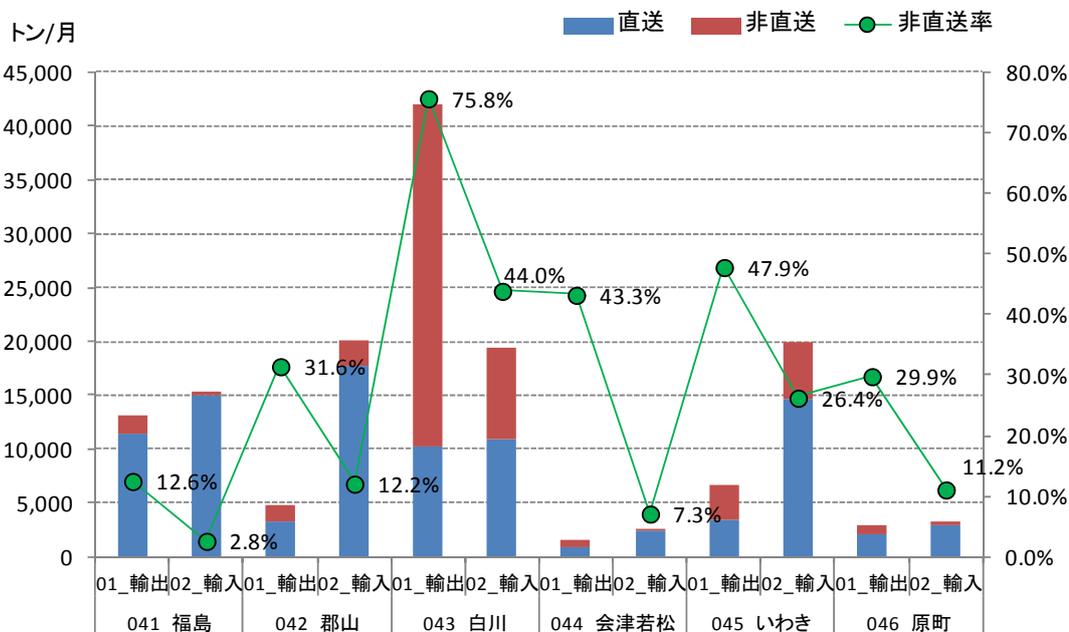


図 1-2-24 福島県生活圏別非直送貨物取扱量

(5) 山形県

表 1-2-30、図 1-2-25 に山形県非直送貨物取扱量を示す。ここで、「非直送」の定義は、仕向・仕出港と最終船積・船卸港が異なる貨物とする。

山形県貨物の約 25% は非直送貨物であり、輸出入で比較すると輸出の非直送率が高く、特に酒田、米沢の輸出貨物は、非直送率が約 53%、約 45% を占めている

表 1-2-30 山形県生活圏別非直送貨物取扱量

(トン/月, %)

県名	生活圏	出入	直送	非直送	非直送率	総計
06_山形県	037_酒田	輸出	1,388	1,590	53.4%	2,978
		輸入	1,415	1,092	43.6%	2,507
	038_新庄	輸出	114	0	0.0%	114
		輸入	856	158	15.6%	1,014
	039_山形	輸出	4,314	472	9.9%	4,786
		輸入	9,101	2,932	24.4%	12,033
	040_米沢	輸出	3,252	2,622	44.6%	5,874
		輸入	7,552	340	4.3%	7,892
06_山形県 集計			27,992	9,206	24.7%	37,198

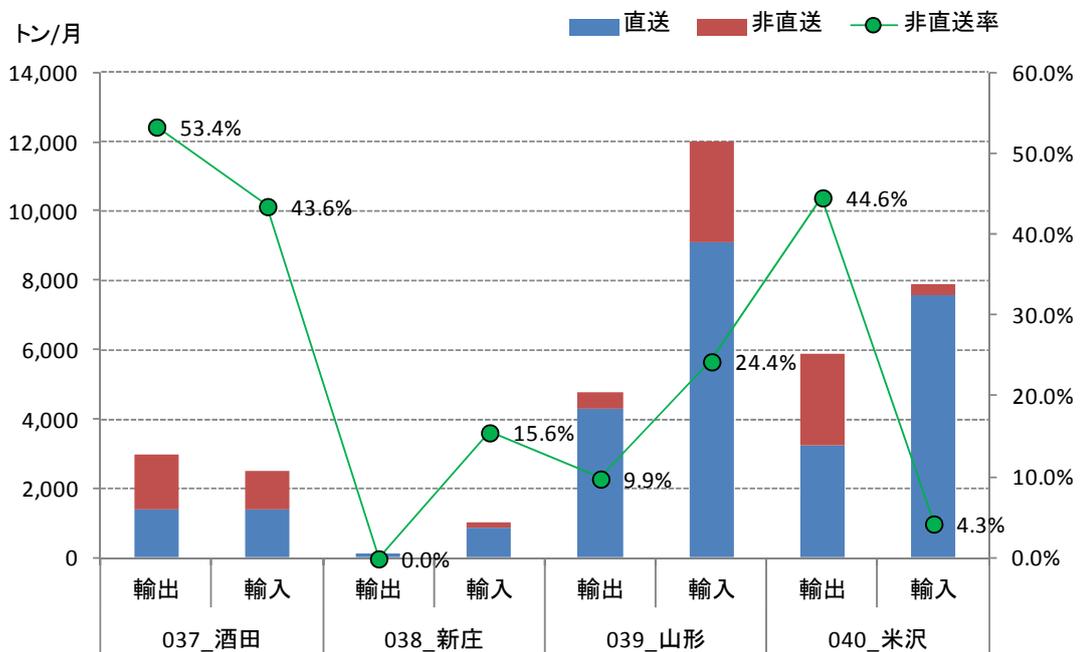
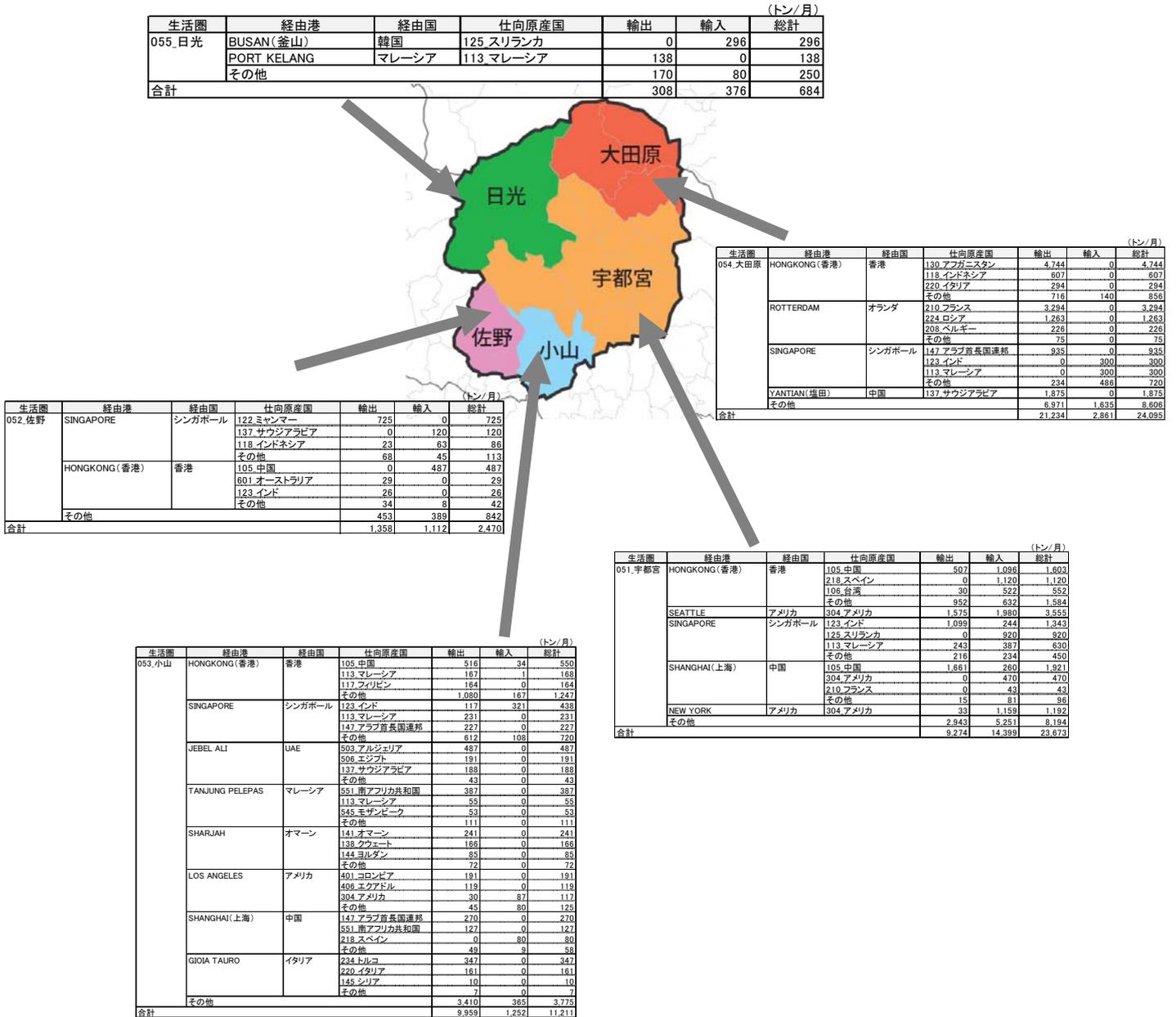


図 1-2-25 山形県生活圏別非直送貨物取扱量

1-2-7 非直送貨物經由港別取扱量

(1) 栃木県

図 1-2-26 に前項で整理した栃木県の非直送貨物のうち、利用經由港について示す。經由港は、アジア、中東、北米、欧州の主要港湾が中心となっている。



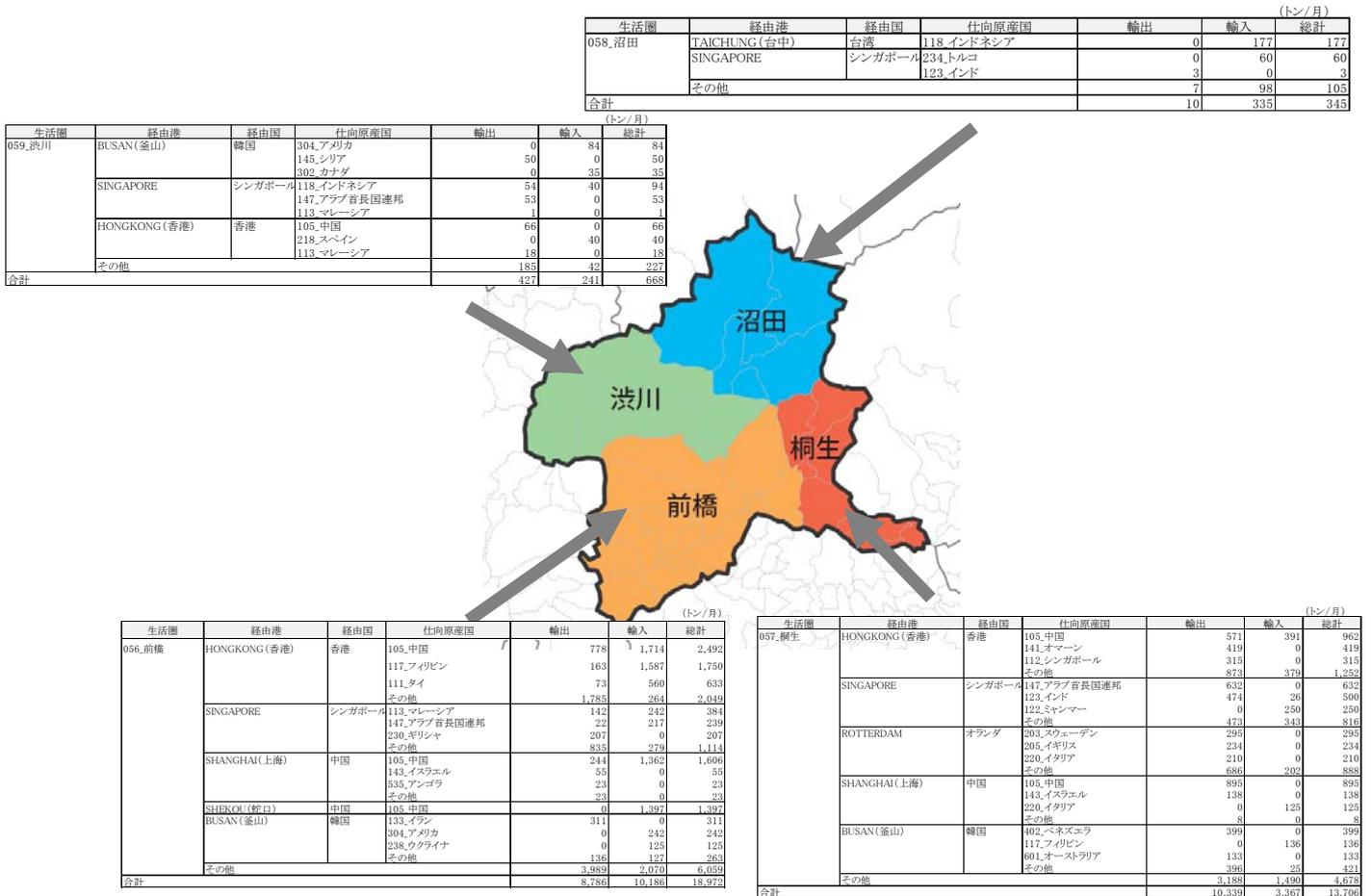
※1 經由港は、生活圏取扱量の累積比率上位 70%までを示しており、それ以外はその他とした。

※2 仕向原産国は取扱貨物上位 3 国を示しており、それ以外はその他とした。

図 1-2-26 栃木県生活圏別非直送貨物經由港別取扱量

(2) 群馬県

図 1-2-27 に前項で整理した群馬県の非直送貨物のうち、利用経由港について示す。経由港は、アジアの主要港湾が中心となっている。



※1 経由港は、生活圏取扱量の累積比率上位 70%までを示しており、それ以外はその他とした。

※2 仕向原産国は取扱貨物上位 3 国を示しており、それ以外はその他とした。

図 1-2-27 群馬県生活圏別非直送貨物経由港別取扱量

(3) 茨城県

図 1-2-28 に前項で整理した茨城県の非直送貨物のうち、利用経由港について示す。経由港は、アジア、欧州の主要港湾が中心となっている。



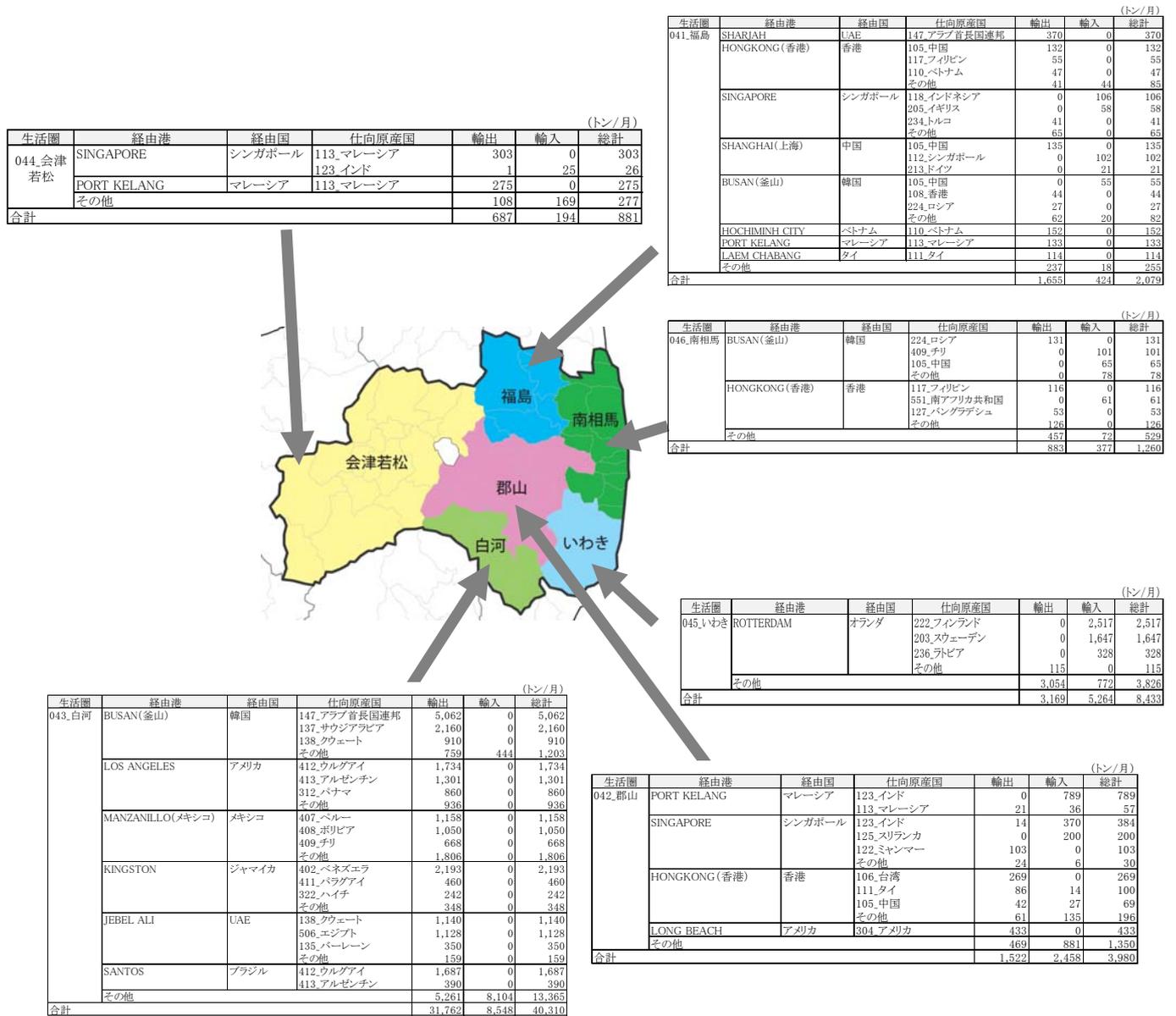
※1 経由港は、生活圏取扱量の累積比率上位 70%までを示しており、それ以外はその他とした。

※2 仕向原産国は取扱貨物上位 3 国を示しており、それ以外はその他とした。

図 1-2-28 茨城県生活圏別非直送貨物経由港別取扱量

(4) 福島県

図 1-2-29 に前項で整理した福島県の非直送貨物のうち、利用経由港について示す。経由港は、アジア、北米、中東、欧州の主要港湾が中心となっている。



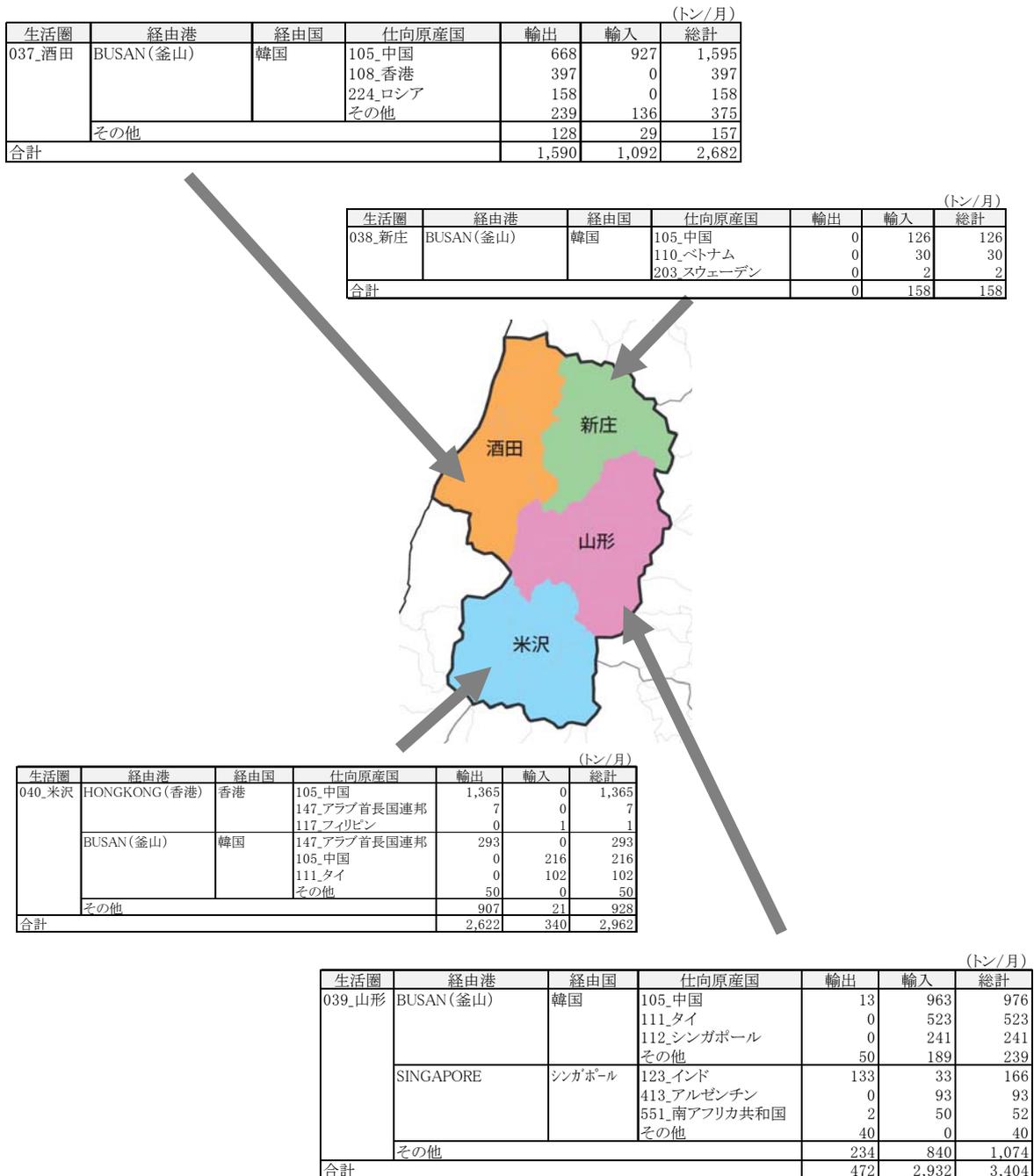
※1 経由港は、生活圏取扱量の累積比率上位 70%までを示しており、それ以外はその他とした。

※2 仕向原産国は取扱貨物上位 3 国を示しており、それ以外はその他とした。

図 1-2-29 福島県生活圏別非直送貨物経由港別取扱量

(5) 山形県

図 1-2-30 に前項で整理した山形県の非直送貨物のうち、利用経由港について示す。経由港は、アジアが中心となっている。



※1 経由港は、生活圏取扱量の累積比率上位 70%までを示しており、それ以外はその他とした。

※2 仕向原産国は取扱貨物上位 3 国を示しており、それ以外はその他とした。

図 1-2-30 山形県生活圏別非直送貨物経由港別取扱量

2. 『Ⅱ. 佐野 IP を核とした近隣民間施設との連携』に関する参考資料

2-1 内陸荷主アンケート送付資料

(1) アンケート趣意書

北関東・南東北地域を中心とした 外貿コンテナ貨物・インランドポートに関するアンケート

佐野市総合政策部 インランドポート推進室
国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室

はじめに（ご回答にあたって）

本アンケートは、内陸地域における外貿コンテナ貨物のパンプール機能、貨物の荷捌き・一時保管機能、通関・保税・保安機能などを有したインランドポートの整備のあり方及びその実現可能性を検討する際の基礎資料として活用することを目的に実施いたします。

いただきましたご回答はすべて統計的に処理し、調査目的以外に利用することは決してございません。個々のご回答が公表されることも一切ございませんので、是非とも忌憚のないご意見等をお聞かせいただきたく存じます。（御社が海上コンテナによる輸出入を行っていない場合は、本アンケートは破棄してください。）

業務ご多忙のなか、大変お手数をお掛けいたしますが、アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

ご記入いただきましたアンケート調査票は、大変お手数ですが、同封いたしました返信用封筒に封入し、平成 24 年 10 月 19 日（金）までに投函していただきますようお願いいたします。

なお、本調査は、栃木県佐野市が国土交通省関東地方整備局の協力のもとに実施し、一般財団法人みなと総合研究財団に委託しております。本アンケートに際しましてご不明の点などがありましたら、下記宛にお問い合わせください。

■アンケート調査の実施について

佐野市役所 総合政策部 インランドポート推進室 担当 町田（マチダ）
TEL 0283-20-3045(直) E-Mail inlandport@city.sano.lg.jp
国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室 担当 篠原（シノハラ）
TEL 045-211-7437(直) E-Mail shinohara@m83ab@pa.ktr.mlit.go.jp

■質問内容・回答について

一般財団法人 みなと総合研究財団 調査研究部 担当 宇於崎（ウオザキ）／江上（エガミ）
TEL 03-5408-8294 E-Mail uozaki@wave.or.jp
FAX 03-5408-8741 E-Mail egami@wave.or.jp

◇貴社の正式名称をご記入ください。

会社名	
-----	--

◇アンケートにご回答いただく方について、以下の項目をお教え願います。

所属先部署名	
氏名	役職名（ ）
連絡先	〒
	TEL : — — FAX : — —
	E-Mail :

(2) 佐野 IP のご紹介

佐野インランドポートのご紹介

栃木県佐野市では、高速交通都市としての立地条件を最大限に活かし、京浜港の国際コンテナ戦略港湾としての機能強化に貢献できるインランドポートを整備し、佐野市の将来像である交流拠点都市の実現、活力ある産業の振興及び地域の発展を目指しています。

佐野インランドポート (佐野 IP) の整備予定地



北関東自動車道と東北自動車道のほぼ結節点に位置しており、交通拠点としての立地環境に優れています。



佐野インランドポートへの導入を検討している機能

機能	概要	佐野インランドポート	港湾 (コンテナターミナル)
必須の機能			
①コンテナハンパブル機能			
フルコンテナのラウンドユース	輸入荷主が使用した空コンテナを佐野IPに搬入し、輸出荷主が利用する。	○	△
共同ハンパブル	船社が共同で管理する空コンテナ置き場	○	○
シャーシハンパブル	シャーシ置き場	○	○
コンテナメンテナンス施設		○	○
24時間サービス	24時間搬入を可能とするサービス	○	○
フリータイム(長期化)サービス	実入コンテナの長期保管サービス	○	△
②IPと港湾間の効率的輸送機能			
シャトル便(コスト削減・定時性向上)	佐野IPと港湾の往復輸送	○	
③荷捌き・一時保管機能			
コンテナ詰め・取出し・一時保管	荷さばき場、上屋、倉庫施設	○	○
④小口流載(LCL)貨物の支援機能			
小口貨物の仕分け・コンテナ詰め・取出し	CFS(コンテナステーション)	○	○
小口貨物の集荷・配送	集荷・配送サービス	○	○
⑤通関・保税・保安機能			
通関業務	税関出張所	○	○
保税ストックポイント・保税輸送(消費税の節税)	長期保税蔵置、市場動向に応じた出荷、保税運送	○	○
保税・セキュリティ対策	ゲート、SOLASフェンス、監視カメラ	○	○
付加機能			
①物流センター機能	貨物の流通加工・梱包、国内輸送貨物・航空物流の仕分け・配送。	○	○
②その他の付加機能	物流最適化支援機能(貨物追跡機能)	○	
③大規模災害時の事業継続支援機能		○	○
「船積み・船出し」「コンテナヤード」「検査」			○

(3) アンケート調査票

外貨コンテナ貨物・インランドポートに関するアンケート調査票

問 1 . 御社の輸出入実績について、お尋ねします。

問 1-1 . 御社の直近 1 カ月間の海上コンテナによる輸出入実績について、上位第 3 位までお答えください。なお、輸入については、御社の北関東・南東北地域 (栃木県・群馬県・茨城県・福島県・山形県) における製品・商品の主な在庫拠点等の所在地 (市区町村名まで) についてお答えください。

【輸出】	品目	貨物量 (ト/月)	コンテナ貨物形態 ^(※1) < 2 択 >	通関地 < 3 択 >	船積港	仕向地	回数 (回/月)
第 1 位			FCL・LCL	自社内・船積地 コンテナ積地			
第 2 位			FCL・LCL	自社内・船積地 コンテナ積地			
第 3 位			FCL・LCL	自社内・船積地 コンテナ積地			

【輸入】	品目	輸送量 (ト/月)	コンテナ貨物形態 ^(※1) < 2 択 >	通関地 < 3 択 >	船卸港	仕出地	回数 (回/月)
第 1 位			FCL・LCL	自社内・船卸地 コンテナ取地			
第 2 位			FCL・LCL	自社内・船卸地 コンテナ取地			
第 3 位			FCL・LCL	自社内・船卸地 コンテナ取地			

輸入在庫拠点 (倉庫等)		
拠点 1	拠点 2	拠点 3

※ 1 : コンテナ貨物形態について

FCL : Full Container Load の略。一荷主でコンテナ 1 本を満たす大口貨物を示す。

LCL : Less than Container Load の略。一荷主ではコンテナ 1 本に満たないため、他の荷主の貨物と混載する貨物を示す。

裏面へつづく

問 1-2 . 御社の外貨コンテナ貨物の内陸輸送手段については、御社自らが決めておられるかお聞かせください。

- 1 . 決めている。
- 2 . フォワーダー等に任せているので、決めていない。
- 3 . その他()

問 1-3 . 御社の外貨コンテナ貨物の内陸輸送手段について、今後検討する予定があるかお聞かせください。

- 1 . ある。
- 2 . ない。
- 3 . フォワーダー等の判断に任せている。
- 4 . その他()

問 1-4 . 御社のインランドデポの利用の有無についてお聞かせください。また、デポを利用されている場合、どこのデポを利用されているかお聞かせください。(例 : 太田国際貨物ターミナル、宇都宮国際貨物ターミナルなど)

- 1 . 利用している。(利用デポ名称 :)
- 2 . 利用していない。

問 1-5 . 問 1-4 . で 1 . 「インランドデポを利用している」と回答された方のみお答えください。御社がインランドデポを利用されている場合、利用に至った主要な要因についてお聞かせください。(下記より選んであてはまるもの全てに○印を付けてください。)
また、現在利用しているインランドデポについて、今後改善してほしい点などあればお聞かせください。

【インランドデポの利用に至った要因】

1 . インランドデポの立地環境がよい。	7 . LCL 貨物の混載ができる。
2 . 船社の選択肢が充実している。	8 . CO ₂ 削減など環境への影響低減につながる。
3 . 空コンテナデポ機能がある。	9 . 通関・保税・保安機能がある。
4 . 出荷スケジュール (リードタイム) に影響がない。	10 . 倉庫の機能がある。
5 . 輸送コスト削減ができる。	11 . その他 →具体的にご記入ください。
6 . 輸送品質が確保できる。	()

【現在利用しているインランドデポの改善してほしい点など】

(回答)

問 1-6 . 問 1-4 . で 2 . 「インランドデポを利用していない」と回答された方のみお答えください。御社がインランドデポの利用可能性を検討する際の判断基準についてお聞かせください。(下記より選んであてはまるもの全てに○印を付けてください。)

【インランドデポ利用可能性の判断基準】

1 . インランドデポの立地環境がよい。	7 . LCL 貨物の混載ができる。
2 . 船社の選択肢が充実している。	8 . CO ₂ 削減など環境への影響低減につながる。
3 . 空コンテナデポ機能がある。	9 . 通関・保税・保安機能がある。
4 . 出荷スケジュール (リードタイム) に影響がない。	10 . 倉庫の機能がある。
5 . 輸送コスト削減ができる。	11 . その他 →具体的にご記入ください。
6 . 輸送品質が確保できる。	()
	12 . 利用の可能性はない。

裏面へつづく

問 2 . 別紙「佐野インランドポートのご紹介」をご一読いただき、御社の佐野インランドポート (以下、佐野 IP) へのご関心についてお聞かせ下さい。

問 2-1 . どのような機能があれば、インランドポートを利用してみたい (または利用を検討したい) と思いますか。御社が必須と考える機能については○、あるとより良いと思われる機能については○印を付けてください。(あてはまるもの全てに○または○を付けてください)

機能項目	概要	利用者へのメリット	記入欄
コンテナバンパール機能			
1 . フルコンテナのラウンドユース (コスト削減)	輸入荷主が使用した空コンテナを佐野 IP に搬入し、輸出荷主が利用する。	佐野 IP が輸入型コンテナターミナルとして内陸拠点となることで、空コンテナの確保が容易になり、ラウンドユースの機会増大につながる。また、無駄な空コンテナ輸送が減ることで、コスト削減につながる。 バンパールの 24 時間サービス等により、荷主の利便性が高まる。	
2 . 24 時間サービス	24 時間搬入を可能とするサービス		
3 . フリータイム (長期化) サービス	実入コンテナの長期保管サービス		
佐野 IP と港湾間の効率的輸送機能			
4 . シャトル便 (コスト削減・定時性向上)	佐野 IP と港湾の往復輸送	輸送コスト削減、定時性確保が可能となる。	
荷捌き・一時保管機能			
5 . コンテナ詰め・取出し・一時保管	荷さばき場、上屋、倉庫施設	遠方 (東北地域等) からの貨物のトランジットポイントとなる。	
小口混載 (LCL) 貨物の支援機能			
6 . 小口貨物の仕分け・コンテナ詰め・取出し	CFS (コンテナステーション)	小口貨物の混載を行うことにより、輸送コスト削減効果がある。	
7 . 小口貨物の集荷・配送	集荷・配送サービス		
通関・保税・保安機能			
8 . 通関業務	税関出張所、検査	輸出入手続き・通関・検査を内陸で済ませることで、港での手続きが減少する。 荷主企業の近辺に国境 (保税倉庫・保税運送) を設けることにより、国内消費税の節税効果がある。	
9 . 保税ストックポイント 保税運送 (消費税の節税)	長期保税蔵置、市場動向に応じた出荷 保税運送		
10 . 保安・セキュリティ対策	ゲート、SOLAS フェンス、監視カメラ		
その他			
11 . その他 ()			

問 2-2 . 御社の在庫拠点 (倉庫等) として、佐野 IP にご興味がおられる場合のお考えをお聞かせください。

- 1 . 地代・家賃等が安価に抑えられるので有利である。
- 2 . IC に隣接しているので有利である。
- 3 . 生産拠点と近接するため有利である。
- 4 . 位置的に圏央道 (都心から半径およそ 40km ~ 60km) の外は使いにくい。
- 5 . その他 → 具体的にご記入ください。()

問 2-3 . 上記、問 2-2 で 4 と回答された方のみお答えください。在庫拠点 (倉庫等) の設置検討を行ってもよいと考えられる設置可能エリアについてお聞かせください。(例 : 首都圏 30km 内、など)

(回答)

裏面へつづく

問 2-4 . 佐野 IP の近隣・周辺にあると良いと思われる機能がありましたらお答えください。(あてはまるもの全てに○印を付けて下さい。)

機能項目	概要	記入欄
物流センター機能		
1. 輸入貨物の流通加工	流通加工施設機能	
2. 国内輸送貨物の仕分け・配送	国内配送センター・倉庫機能	
3. 輸出貨物の梱包	検疫を含む梱包機能	
4. 航空物流の仕分け・配送	羽田空港国際化に対応した仕分け機能	
付加的機能		
5. 貨物追跡機能	物流最適化支援機能	
大規模災害時等の事業継続支援機能		
6. 大規模災害時の事業継続支援機能	燃料等備蓄、災害時の京浜港代替機能	
その他		
7. 首都圏の防災備蓄拠点	首都圏大規模災害時の支援機能	
8. 大規模保税展示場	大規模商業機能	
9. 国内向け「イストリビューション」(DC)	輸入貨物を中心とした国内向け DC 機能	
10. その他 ()		

問 3 . その他、輸出入実施における実態・問題点や行政の支援等について、お気づきの点がありましたら、なんでも結構ですので以下にご記入ください。

(自由回答)

アンケート調査は以上になります。ご協力いただきまして、ありがとうございました。

2-2 船社等ヒアリング詳細

(1) 船社①

1. 貨物の取扱動向

- ・輸入貨物が輸出貨物の概ね 1.3 倍程度。但し 2012 年 6 月以降輸入が落ち込んでいる。
- ・日本発着貨物は、なんとか現状維持を目指す。韓国（釜山）と日本の港湾を比較すると、施設使用料で 2 倍以上日本が高く、さらに昨今は円高ウォン安も影響している。
- ・北米からの輸入貨物の大宗品目として大豆もある。

2. インランドデポ等の利用状況

- ・現在利用しているデポ等はなし。
- ・インランドデポ等を利用しない理由は以下のとおり。
 - ✓空コンテナの管理ができない。
 - ✓空コンテナ返送の費用がかかる。
 - ✓輸送品質が確保できるかわからない。
 - ✓コンテナメンテナンス場がない。

3. インランドポートの有効活用の可能性

①インランドポートを活用したコンテナマッチングについて

【実施したいが課題がある】

- ・貨物量の確保と船社にとっての費用削減メリットが不明瞭であることが課題である。
- ・大手荷主の年間 5,000~10,000 T E U の貨物取扱確保（相当量の貨物を確保できること）が条件となる。
- ・大手荷主の貨物を確保できるならば前向きな検討も可能である。
- ・空コンテナを置いておくというイメージを船社は持っていない。直ぐに必要なところへ移動させる。（現状の滞留期間を大幅に超えてまでインランドポートに置いておくことはない。短期間でマッチング（輸出転用）できることが条件。）
- ・インランドポートのような新たな取組の場合、荷主と船社でメリットの取り合いとなる。
- ・海外のインランドポートは鉄道等で港と直結しているイメージが強く、港までの輸送手段がトラックしかないインランドポートとしてイメージしにくい。

②コンテナチェック機能・コンテナ簡易修理機能に関する統一基準について

【条件次第で統一基準に賛同する】

- ・簡易修理ではなく U C I R C や I I L C 等の国際基準に準じた修理・管理に対応すべきである。
- ・自社の管理基準は概ね U C I R C と同等である。特定の荷主の要求は U C I R C

よりも厳しい場合が多い。修理基準である I I L C の基準は厳しい。

- ・コンテナの修理は資格を保有している作業員が多数いる修理会社に依頼している。資格を保有している作業員がいない修理工場に依頼することはありません。
- ・修理料金は中国が安く平均して日本の 1/5 程度である。費用の嵩む修理は中国で行う場合が多い。また、日本にはリーファーコンテナ等特殊コンテナの修理を行える職人が不足してきている。

③ 統一的なチェック基準や修理基準ができた場合、I P 運営者等の第三者への管理委託の可能性について

【条件次第で委託する】

- ・サービスの品質と掛かる費用（契約）による。

4. コンテナシェアリング

- ・コンテナシェアリングの課題として、各船会社のサービスや特色を出しにくくなること。
- ・誤使用などによる追跡や復旧のための負担が懸念される。

5. 佐野インランドポートへの関心

- ・インランドポートにおいても、コンテナが滞留することなく迅速にコンテナが再利用され、コスト面でのメリットもしくはコスト増を上回る運賃収入が確約されることが条件となる。

6. その他

- ・輸入貨物の通関場所について、内陸通関が増加してきているとは捉えていない。現状は、輸入貨物のうち半数が荷主等の保税倉庫での内陸通関、半数が港頭地区での通関である。
- ・自社でバンプールは保有しておらず、契約によりバンプールを利用している。

(2) 船社②

1. 輸出貨物の取扱状況

- ・一般的な状況として、東京港では輸入貨物、横浜港では輸出貨物の取扱いが多いが、最近輸出貨物の取扱いが減少傾向である。
- ・ラウンドユースの実績は40～60TEU程である。
- ・空バンについては不足した状況が続いており、現状は、アメリカより不足分を取り寄せて補っている。京浜地区は北日本への空バンの供給基地も兼ねている。

2. インランドデポ等の利用状況

- ・福島県内のデポについては3年前よりF社と契約を行い、B社のデポとして運用している。このデポはB社が主体的にどの輸出入の顧客も利用できる施設としている。
- ・L社については顧客の要請に応じて本日(11月1日)より利用を開始した。こちらは特定顧客が実質的に管理するデポをB社が利用する形態にて福島県内のデポの様な主体性のある運用形態ではない。L社ではコンテナ修理は行わない。修理を必要とするコンテナは京浜港送りとなる。コンテナのラウンドユースの使用可否は実質的管理者の顧客が行っている。
- ・インランドデポにおける最重要機能は、コンテナの修理機能(B社の基準で行われ事が必須)である。コンテナに異常がある場合は修理が不可欠であり、その為の港湾返送はコスト増となる。
- ・デポの利用に至った要因としては顧客のニーズ、次に空コンテナのデポ機能、コンテナマッチング(ラウンドユース)、輸送コスト削減があげられる。特に顧客のニーズが第一である。
- ・デポを船社のBLポイントとするのは、リスクがあり想定していない。あくまでもBLポイントは京浜港のCYである。

3. コンテナのラウンドユースに関して

- ・ラウンドユースはデポの活用が必須ではない。NVO業者の利用などは輸出者と輸入者が同一で、かつ同じ場所での利用が理想的であり、複数の業者と契約している。ラウンドユースを効果的に行うには異なる顧客のニーズを如何に把握するかであるが、その把握は現実厳しい。また、輸出入の顧客が異なる場合は、各船社における採算レベルの運賃に違いがあるため、顧客と船社のニーズのマッチングが厳しい。コンテナの有効利用は進めるが、採算性が重要である。
- ・輸入貨物についても大手顧客はグローバルコントラクトで船社契約を行い、レーン毎に船社を使い分けている。日本市場もその一部とみなされており、日本のローカル事情だけでデポの活用とか、コンテナシェアリングという運用にはならない。この傾向は外資系企業のみならず、日系企業にも及んでおり、その運用においては顧客と船社の契約が必要となる。

4. インランドポートの有効活用の可能性

①インランドポートを活用したコンテナマッチングについて

【実施したいが課題がある】

- ・一部大手企業の要請によりコンテナのラウンドユースを実施しているが、陸運業者等が施設を運営する場合に問題がある。特に中小のトラック業者からの打診には応ずる事は困難である。
- ・その理由として
 - ✓コンテナダメージで顧客クレームが生じた場合、船社はその責任を回避できない。
 - ✓ローカル地域における中小の業者では国際基準を満たし、かつB社の求めるコンテナメンテのサービスを競争力ある価格で提供するのは困難である。特に輸入コンテナの空コンテナは洗浄、修理を必要とするケースが多く、現在でも中国、台湾で修理を行わせている実態があり、そのコストを顧客に転嫁する事は極めて困難な状況にある。
 - ✓一方でB社本社としては、他の船社とのコンテナ共有化を視野に入れた検討をしており、特定の船社と交渉をする事はあり得る。
 - ✓顧客のニーズがあり、コンテナメンテが十分可能であれば検討の余地はある。

②コンテナチェック機能・コンテナ簡易修理機能に関する統一基準について

- ・B社はI I C L No. 5で検査を行っている。
- ・修理はI I C Lをベースに自社で基準を設けている。

③統一的なチェック基準や修理基準ができた場合、IP運営者等の第三者への管理委託の可能性について

【条件次第で委託する】

- ・I I C Lの基準は都度変更となっているため、その対応は不可欠である。
- ・整備不良のコンテナを市場に供給すると、インプロパーリペアとして後日費用負担が生ずる。
- ・この（コンテナチェック）基準をほかの船社の基準に合わせることは困難である。
- ・統一基準がI I C Lに沿って作成され、かつコスト競争力があることが必要である。

5. コンテナシェアリング

- ・日本に権限が無いため、船会社の本社間での契約が必須である。
- ・コンテナシェアリングの理解として、コンテナのレンタル契約との理解をしている。
- ・D社のモデルケースはBLの発行元がどこかで理解が変わる。E社ならコンテナシェアリングだが、D社なら単なるスロットチャーターではないか。
- ・シェアリング実現の課題として
 - ✓コンテナを貸し出す船社は、貸出場所に相当量の滞留コンテナがあり、コストをかけて他の場所にシフトしていること。

- ✓ 借り受ける船社は、貸出船社が必要とする場所へ送る事が可能であること。
- ✓ 相当量の数量があること。
- ✓ 営業面で双方の互恵関係が無いと、営業政策上、実現は困難である。

6. 佐野インランドポートへの関心

- ・ インランドポートより空コンテナの受け渡し場所としてのインランドデポ形式が好ましく、顧客ニーズと整合性がある。
- ・ 通常船社はCY渡しとしており、費用負担までして内陸CYを設ける意味はない。
- ・ 船社が内陸ポイントまで責任輸送を行うのは、BL上の輸送責任としてその地点が明記されている場合のみである。

7. その他

- ・ 輸出顧客の動向や状況は船社として把握できているが、輸入顧客はその物流動向が把握できない。佐野IP検討段階でコンテナマッチングを視野に入れた輸出入顧客、船会社、フォワーダーを交えたセミナーがあれば良い情報交換の場となる。
- ・ 船会社として激しい競争下サービスの差別化が求められており、他社に対する優位性が必須である。その意味で佐野IPが掲げる「共通の施設・サービス」はその差別化を阻害する要因となり、更なる競争激化を招く恐れもある。従って、現状ではその共通性にはメリットが感じられない。

(3) 船社③

1. コンテナの管理について

- ・所有しているコンテナ数は、60万TEU程度。うち半分以上はリースである。景気が悪化してからレンタルが多くなった。所有コンテナは長期使用後の廃棄にまたお金がかかる。長期で借りれば安い。
- ・コンテナについて、10年～15年程度使うものもある。10年以上は使っているのではないか。
- ・壊れたレンタルコンテナについては、契約によるが、壊れてしまったものは自社で直す。自然劣化はそのまま返却。
- ・コンテナはNo.で管理しており、管理下にあるものは把握しているが、自社のコンテナがBLを切った後どこへ運ばれているのか知らない。コンテナの流れを一番知っているのは運送業者である。(フォワーダーも知らない)
- ・荷主からのコンテナピックアップ連絡は電話・FAXであり、バンプールへの連絡も同様。(荷主⇒ターミナル⇒バンプール)
- ・内陸部での位置の把握について、現状は、どこに輸送したかは運送会社しか判らない。

2. 今後の利用動向

- ・震災後、工場などの減産により荷物は以前と同様には戻っていない。東京は輸出があるのでおおよそ戻った感があるが、横浜は減った。
- ・東京港と横浜港の使い分けや再編について、東京港は混雑しているので、ドレージしてでも横浜を使用すると言う企業もいる。(リーファーは倉庫の立地関係上、東京港が多い)
- ・ICPを、東京港全体で行った場合の効果については、皆で協力できればよいが、それぞれ利害関係があるのではないか。大手企業はリスク分散やドレージが回らなくなる事を懸念し1船社と契約したくない。
- ・港頭地区は料金や作業の制約が多いため、大手企業は内陸で、デバンニングして消費地へ持っていく感がある。大手企業のほとんどは、高速のIC近辺に倉庫を有している。

3. マッチングについて

- ・企業が自ら行わないと難しい。船社は現在ノータッチである。
- ・マッチングよりラウンドユースを推進したい。荷量を増やしたい。マッチングはロス時間が多い。オンシャープのままマッチングができる位でないと無理。デポ利用では、コンテナを一旦下すことになるが、それにも機械や人手が必要になりコストがかかる。

(4) 船社④

1. コンテナの管理について

- ・ 所有しているコンテナ数は 70 万 T E U 程度。約 4 割はリースである。長期 (5 年～10 年) リースコンテナにも自社のロゴを入れている。短期 (1 年～2 年) リースコンテナにはロゴは入っていない。
- ・ コンテナのリペアは、費用により国内か国外で修理するか決めている。2 万円程度なら国内、5～6 万とかなら上海等の国外で修理する。国内は O 社というリペア会社がある。
- ・ コンテナピックアップなどの連絡方法は、電話や FAX が多い。最近はメールも使用している。システム化は、コンテナの変更が直前にあったりするので難しい。
- ・ コンテナ管理は N o . で管理しており、E I R でどの辺りにコンテナがあるかは調べれば分かる。ただし、C Y からの出入り、内陸デポでの出入り程度。何処の荷主へ行っているかは分からない。

2. マッチングについて

- ・ 内陸デポへの今後の進出は、条件が揃えば可能性はある。条件として、1 つ目はリペア設備がないとダメ。2 つ目はドレー代金がリスクとしてあるので安くできるスキーム。3 つ目はコンテナ保管料金の安さ。N 社は保管料が 800 円 / 日かかる。100 円 / 日程度にしてもらわないとダメ。船社としては、内陸でのリスクは負いたくない。しかし、最近は群馬の荷主でデポを使わせてくれないなら使わないと言われる。荷主がデポを使用したいと言えれば考えざるをえない。
- ・ 今後、内陸のデポを増やす方が良いかについては、条件による。リペア施設やドレー料金、保管料が合えば良いのでは。輸出入のバランスが大事ではないか。
- ・ 内陸でのマッチングを今後推進するより、通常はラウンドユースを優先する。荷主やフォワーダーがマッチングをしたいと言えれば船社としては問題ない。
- ・ N 社は、輸出過多で輸入が少ない。まだマッチングは出来ないが、会社としては今後考えている。
- ・ N 社は現在ダメージコンテナを受け入れていない。以前、ダメージコンテナを入れてしまい他船社と揉めた事があると聞いた。現在は、かなりシビアにコンテナを選んでいようだ。
- ・ リースコンテナでのマッチングについては、それはリース会社が考えることで、船社ではない。

3. マッチングシステムについて

- ・ コンテナの在庫情報について、例えば、10 本あっても 5 本は修繕や清掃が必要なものもあるかもしれない。即出せる数なら OK だが、単純に 10 本あるので、10 本出せるということではない。荷主が、最近コンテナのコンディションにうるさくなってきている。(多少のささくれや油汚れ等)

- ・ドレージ業者のドライバーが入力できるシステムで、リアルタイムにコンテナの動きが分かるようなものができれば良い。

4. その他

- ・大黒埠頭は、船社3社でアライアンスをとっている。東京港での利用荷主は多いが、大井はもう入らない。しかし、横浜港で荷揚げし東京へのドレージは高くなってしまう。横浜の中心は本牧埠頭である。
- ・他船社との営業のやりとりは基本的になし。強いかわいいは運賃の差である。運賃で他社から荷主を取り込めないか考えている。2番目として、赤字になると思うことはやらない。
- ・大井の混雑解消について、混んでいるのはG社のみで、C社バースはあまり混んでいない。理由としては、バンプールがCYの道を挟んで向かいにあり、実入りがCYにある。空コンテナをCYに取りに行くことはほとんどない(一部リーファーコンテナのみ)ため渋滞にはならない。G社は実入りも空コンテナもCYにあるので混雑する。G社は海上運賃が安いのでドレー料金が多少高くても荷主は使う。それで泣いているのはドレー会社や乙仲である。
- ・N社以外のデポやJR貨物の利用について、P社は以前使っていたが、需要が無い。H社は現在20ftコンテナで使用しているが、40ftコンテナが使えるようになれば良い。ターミナル駅で40ftが荷捌きできていないのではないか。
- ・震災後の代替は秋田港、新潟港へシフトした。仙台の荷物は秋田港、新潟港から釜山に行っている。また、放射能を懸念し、外船社は東京を抜港して神戸港へ行き、神戸港から船で東京へ戻した。
- ・現在の日韓航路価格について、まだドルコストである事と、韓国ターミナル料金が安いのもっている。今後値上げが起きる可能性もあり得る。

(5) 船社⑤

1. インランドデポの利用状況について

- ・現在、インランドデポや内陸コンテナターミナルを利用していない。その要因についてはまず空コンテナの管理ができないこと、また空コンテナの返送に費用がかかることがあげられる。そもそもインランドデポには、契約料等の費用が別にかかってしまう。

2. 新たな付加価値を加えたインランドデポの有効活用について

- ・コンテナマッチングの提案については、実施するつもりはない。現在の港の仕組みがある条件では、優位性は認められない。

3. コンテナのチェック・簡易修理の統一基準について

- ・自社基準にて実施する。

4. その他

- ・D社のようにコンテナマッチングしている会社に引きずられないようにしたい。荷主からD社が実施しているのにI社は出来ないのかと。営業活動に支障のあることは避けたい。

(6) 物流関連企業①（運送事業者）

1. 栃木県内のトラック運送事業について

- ・平成 24 年 11 月時点における栃木県内のトラック運送事業者数は、協会加盟が 746 社、関東運輸局の統計による事業者数は 1081 社で、営業所単位での事業所数は約 1500 事業所である。
- ・平成 23 年度の増減は、関東運輸局によるデータで新規参入が 19 社、撤退が 18 社。
- ・新規参入事業者の傾向は、登録条件の下限（5 台以上の保有）ぎりぎりといった小さい規模のものが多く、軽貨物運送からの転業もみられる。一方、廃業事業者は古い小規模の運送店や、荷主の撤退等によるものとみられる。
- ・そのほかの統計については、関東運輸局の統計を基に収集したデータを参考にしてほしい。
- ・立地傾向としては、以前は工業団地への大手事業者の進出に付随した中小事業者の立地等がみられたが、現在の新規参入は小規模事業者がほとんどで、立地面での傾向は特にみられず、宇都宮周辺が多い。
- ・海上コンテナを手がける事業者としては、協会の中に海コン部会があり 21 社で構成されている。ただし、それ以外の事業者もあり、実態は把握していない。加盟の 21 社の事業規模は保有台数 30 から 200 台程度で、海上コンテナ輸送の内陸輸送で元請けになるところはなく、孫請け以下の事業者がほとんどである。
- ・栃木県、京浜港間のコンテナ輸送は、特に東京港周辺での渋滞や長い待ち時間により、1 往復がやっとの運行状況で、日帰りができないケースもあり、道路上での休憩、仮眠が強いられる厳しい状況となっている。これは、運行管理上も大きな問題となっている。経営的には 2 往復が望ましい状況なので、経営的にも非常に厳しい状況である。
- ・輸送ルートについては、特車の申請資料（取扱注意・公開不可）があるので参考になる。海上コンテナを輸送する場合は、その都度、特車申請の手続きが発生し、手間や手数料が発生し、トラック事業者の大きな負担となっていて、特区等の指定により、軽減されることが望まれている。

2. 佐野インランドポートへの関心について

- ・シャトル輸送については、どうしても荷主、船社に近い大手事業者の主導になることが予想され、地元事業者で対応可能な事業者はいないと思う。そうした中で、大手事業者から地元事業者に出てくる仕事が、時間帯や距離等の条件が悪く、採算面で不利な輸送業務が多くなることを危惧している。
- ・佐野 I P から荷主への輸送については、距離が短く、単価も安くなるため嫌う事業者もいるだろうが、需給バランスに基づく価格決定により参入する事業者もいると思う。
- ・シャトル輸送と佐野 I P と荷主間の輸送を分離した運送契約では、荷主側も運送事業者側も契約、手続き（特車申請）が煩雑になり、一貫した輸送契約による簡素化が望ましい。その際、地元業者が不利にならないための仕組みが必要である。

- ・協会はその性質上、価格交渉等ができないため、協同組合等による運営が考えられるが、組合による運賃の設定についても独占禁止法に基づく公正取引委員会の許可が得られるかどうか、わからない面がある。
- ・シャトル輸送と佐野 I P - 荷主間輸送を一環輸送とした場合、どうしても大手事業者による影響が大きくなり、地元が不利な状況になることも予想される。そうした中で、佐野 I P の実施主体等が一環輸送の運営にコミットして一定の秩序を維持し、地元事業者が不利にならないような仕組みづくりが大事になってくると思う。
- ・現状でも海上コンテナの輸送は過当競争の状況下で、厳しい運賃になっており、今以上に厳しい状況にならないような対応をお願いしたい。
- ・できれば、佐野 I P - 荷主間の輸送については、地元業者の参入希望者が協同組合を作って運営することが望ましいと思う。
- ・栃木県内の海上コンテナ輸送業者が、港湾周辺の事業に比べ走行距離的に不利な立場にあるが、もともと栃木県の海上コンテナ輸送業者は一般貨物輸送をしていて、需要が供給を上回っていた時期に、港湾周辺の大手事業者からの要請で海上コンテナ輸送に参入した経緯があり、港湾周辺に比べ土地代や人件費が安いことで、ぎりぎり維持できている面があると思う。また、大手事業者からの一般貨物輸送の受注とのしがらみで継続していることも想像できる。
- ・なお、緑ナンバーの営業用トラックは、指定の車庫から出て、必ず車庫に戻る必要がある。

3. その他

- ・佐野 I P にドライバーの休憩場所を確保してほしい。ドライバーは4時間の運転で30分間の休憩が義務付けられているが、車を止めていても車の中にいる状況は、荷の管理をしていると見做され、運転時間となるため、車から離れて休憩が取れる施設の確保をお願いしたい。
- ・トラック事業者はコンテナのダメージへの対応は行わない。あくまでもコンテナの輸送を行うだけである。
- ・協会内の海上コンテナ部会では、45ft の国内輸送への導入について国へ要請をしている。
- ・また、廃案になってしまったが、国際海上コンテナの陸上輸送安全輸送対策強化の法案成立に向けた取り組みを行っている。
- ・栃木県内のトラック事業者でも既存のデポに参入している事業者はいるが、東京や県外にも事業所を持つ、ある程度の大きなトラック事業者に限られる。事業所が県内だけといった小さな事業者で、インランドデポへ進出しているところはないと思う。
- ・全体として栃木県内のコンテナ輸送事業者は荷主、船社との関わりが遠いこともあり、インランドポートへの関心は薄いと思う。

(7) 物流関連企業②（鉄道輸送）

1. Q社の状況：

- ・ Q社は北東北3県（青森、秋田、岩手）における海上コンテナの京浜港窓口として機能させている。
- ・ このデポの整備は平成21年に国土交通省の社会実験を行う為の基地とし整備された。社会実験期間中は無償で使用していたが、実験期間が終了した現在は当該施設は国の施設のため、借用して運営している。
- ・ 平成23年度の海上コンテナの取扱い本数は7,461TEU（Q社取扱のみ）、平成24年度は10,000TEUを超える見込みである。（24年度本数には仙台、郡山分も含まれる）
- ・ Q社では5つの船会社とデポ契約を締結している。
- ・ Q社の運営は8名の在籍社員と4名の協力会社の常駐者により行われている、敷地の広さは2,800m²で、全体が保税蔵置場の指定を受けている。
- ・ 貨物積み替え用としてテントハウス（340m²）がある。
- ・ 構内で使用する大型の荷役機器はトップリフター1台（24トン）、リーチスタッカー1台（35トン）の2台である。

2. コンテナ列車の運行：

- ・ コンテナを搭載した列車は毎日1便、20両編成で盛岡及び東京発それぞれで運行している。東京向けは盛岡を15両で出発し、途中仙台発で2両、郡山発で3両連結する。
- ・ 東京発は20両で出発し、途中郡山で3両、仙台で2両切り離す。
- ・ 基本的に1両に40ftは1本、20ftは2本搭載可能であるが、貨車の最大積載重量は40.7トンである。貨物の重量は最大30.48トンまでである。

3. コンテナの状況：

- ・ D社、J社は余剰気味、C社は不足気味、E社はバランスがとれている。デポ契約をしている船社のコンテナは輸入で来たコンテナを京浜港に返却せずこのデポで保管、管理している。一方デポ契約の無い船社のコンテナは到着次第、速やかに京浜港に送り返している。
- ・ 基本的には40ftのGP、HCを常時2本ずつ保管して輸出顧客の要望に対応している。
- ・ ブッキングにより、空バンがない場合は近隣の港（八戸港、仙台港）からの回送、京浜港から持ってくる場合もある。
- ・ B社の空コンテナ返送は京浜港ではなく八戸港送りとなっている。

4. コンテナマッチングについて：

- ・ 輸出企業に対して良い条件（安価）でのセールスを行い、デポにある空バンの活用を押し進めているが、顧客はビットにて毎年船社を選定、基本年間契約となるため、起用船社が常々一定しておらず、Q社の運営も安定した状況とは言えない。

- ・デポの活用については顧客の影響力が船会社に対して強く影響している。これらがマッチングの限界点ではあるが、デポにおけるコンテナマッチングの可能性は規模が大きいほど（取扱いコンテナ本数が多いほど）可能性が高くなると思われる。

5. コンテナシェアリングの状況：

- ・現在は輸出企業3社で進めている。
- ・以前はもう1社あったが輸出数量の減少により仙台港からの輸出のみとなっている。
- ・現状はマッチングがうまくとれない状況でシェアリングを進めている。
- ・シェアリングについては、SOCコンテナを受ける側（積む側）は特に問題は生じないが、コンテナを貸し出す側は、特に営業部門の抵抗が大きく、なかなか理解が得られず話が進みにくい状況にある。
- ・シェアリングを推進しているK社ではサウジ向けに多くの輸出があるが、起用されている船社は現地での自社バン需要があるため、他船社のコンテナ使用を拒んでいる。
- ・いずれにしてもシェアリングを進めるには荷主の了解が不可欠であり、いかに荷主にメリットを享受させるかがシェアリング推進のポイントといえる。

6. コンテナ修理に関して：

- ・Q社でも簡単なコンテナの修理（凹みの手直し、簡単な溶接）は実施しているが、それ以外はダメージコンテナとして京浜港に送り返している。
- ・コンテナ修理にかかる費用は、船社に料金請求はせず自社負担としている。
- ・デポ契約を締結している船社でも修理基準はまちまちであり、明確な基準を持たない船社もある。その中でC社はかなり厳しい社内基準を設定している。
- ・顧客のコンテナに対する許容範囲もまちまちである。極端な場合は担当者で基準が異なることもある。
- ・最終的には顧客の受け入れが必要となるため、デポを運営するサイドとしては、利用顧客毎に供給するコンテナの整備基準の設定が求められる事となる。
- ・牧草などを詰めた後の空バンなどは匂いもさることながら、床面の溝に牧草が詰まっており、単なる水洗いでは洗浄ができず、結果としてコンテナの受け入れ拒否を招いたことがある。
- ・Q社としては過去からの実績（トライ&エラー）を積み上げて対応しているが、デポからコンテナを輸出者に供給した場合はデポの責任となるため、極力良いコンディションのコンテナを保管するように努めている。
- ・コンテナの修理に関してはデポ契約時の条項にも含まれているが、実態としては専門的に対応できる人員もおらず、簡易な修理対応のみとしている。

7. 荷主との打合せについて

- ・定期的な会合はなく、H社側より顧客セールスを行っている。船社との接点もコンテナオペレーション部門が中心にて、営業部門との接点がほとんどない。今後船社の営業部門、顧客との接点を増やす機会がシェアリング推進には必要である。

8. コンテナの保管期間について

- ・ 輸入の空バンの保管は、良いコンディションの場合で通常 2～3 か月である。
- ・ 基本的には先入れ、先出し原則であり、コンテナ単位で Q 社により保管状況を管理している。
- ・ 常に良いコンディションのコンテナを維持する為に、コンテナの入れ替えも随時行っている。
- ・ 京浜港から空バンを取り寄せる場合は H 社の費用負担で行っているが、秋田港や最寄の地区から取り寄せる場合は船社が費用を負担する場合もある。これはデポ契約を締結した当時の条件（Q 社活用を推進するため、ある程度の費用負担を H 社側が行う事）によるものと思われる。

9. その他

- ・ Q 社は輸入コンテナのデバン、保管・配送を行っているが、輸出貨物の混載は実施していない。また、輸入貨物の場合、一時保管対応として近隣の倉庫を借庫する場がある。

(8) 荷主企業（栃木県内）

1. 佐野 I P に関心がある企業の I P の利用可能性のある機能

- ・ B 社：ラウンドユース活用のためのバンプール機能。
実効ある I P ・ 港湾間の輸送機能。
通関・保税機能。
- ・ C 社：コンテナの積卸し等、フルコンテナサービス・海港のサービスを 24h 化した機能。
- ・ D 社：基本機能だけでも魅力あり。
- ・ E 社：24h オープン・土日オープン。

2. 佐野 I P に関心がある企業の I P の利用の具体的条件

- ・ A 社：輸送コストの 20～30%削減。
- ・ B 社：複数船社の展開。
- ・ C 社：ドレージではメリットが出にくくなるのでインセンティブが必要。
- ・ E 社：大手船社さんの入居が前提。
ピックアップ時間が短いこと。
コストは 1/2 以下。

3. 佐野 I P に関心のない企業の利用検討の判断基準

- ・ F 社：物流に関するコスト及びスピードが問題。
- ・ G 社：自社からの距離が短いこと。

4. シャトル便事業への意見

- ・ B 社：港湾本船スケジュール保証の為の具体的シャトル便計画が見たい。
- ・ C 社：佐野ーコンテナヤード間の 24h 化したサービスを期待する。
佐野 I P の利用によって、コンテナヤードの搬出入の優先化、高速料金等の無料化等を要望する。
- ・ D 社：物流コスト低減が明確化すること、リードタイム短縮が利用条件となる。
- ・ E 社：リードタイムが短くなること。
- ・ F 社：佐野 I P の利用が、コストダウン、スピードアップにつながること。

5. その他

- ・ C 社：行政主導でとりまとめてもらいたい。

2-3 官民連携の事例

(1) 苫小牧港外貿コンテナ事業

内容	<p>事業者：苫小牧の港湾運送事業免許を有する 5 社による協同組合 (TICT 苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合) (ターミナル運営)</p> <p>設立：平成 9 年</p> <ul style="list-style-type: none"> ターミナル事業運営は、PFI 方式の先駆けとして、岸壁線、ガントリークレーン、コンテナヤードの表面設備を官が構築、その他の地上設備は民が設備する。 事業協同組合は、基本的に管理事務所以外は固有の償却資産を保有せず、ヤード内の施設、荷役機械はすべて賃借の形をとっている。 <div style="text-align: center;"> <p>官の領域 >></p>  <p><< 民の領域</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 24 時間体制で荷役。3 隻同時荷役で国際コンテナ航路と内航フィーダー航路の定時性を確保。 世界各港と結ぶ北海道の玄関口としての重責を担っている。 拡大する外貿コンテナの取扱量、運航船舶の大型化に対応するため、平成 20 年 8 月に、その機能強化を目的として西港区から東港区へターミナルを全面移転。 より本格的な国際コンテナ物流基地として供用開始し、北日本最大の規模と取扱量を誇る。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>岸壁</p>  <p>総延長 630M (取付 両側 30m 含む) 中央 3 号 全長 340M 水深 14M 中央 2 号 全長 290M 水深 12M 耐震構造</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>コンテナヤード</p>  <p>総面積 219,000 M² 収容能力 実 (Stuffed) 7,321TEU / 空 (Empty) 4,263TEU / 合計 11,584TEU</p> </div> </div>
----	---

苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合ホームページ (<http://homepage3.nifty.com/tict/index.html>)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(2) 常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル施設の整備及び管理運営事業

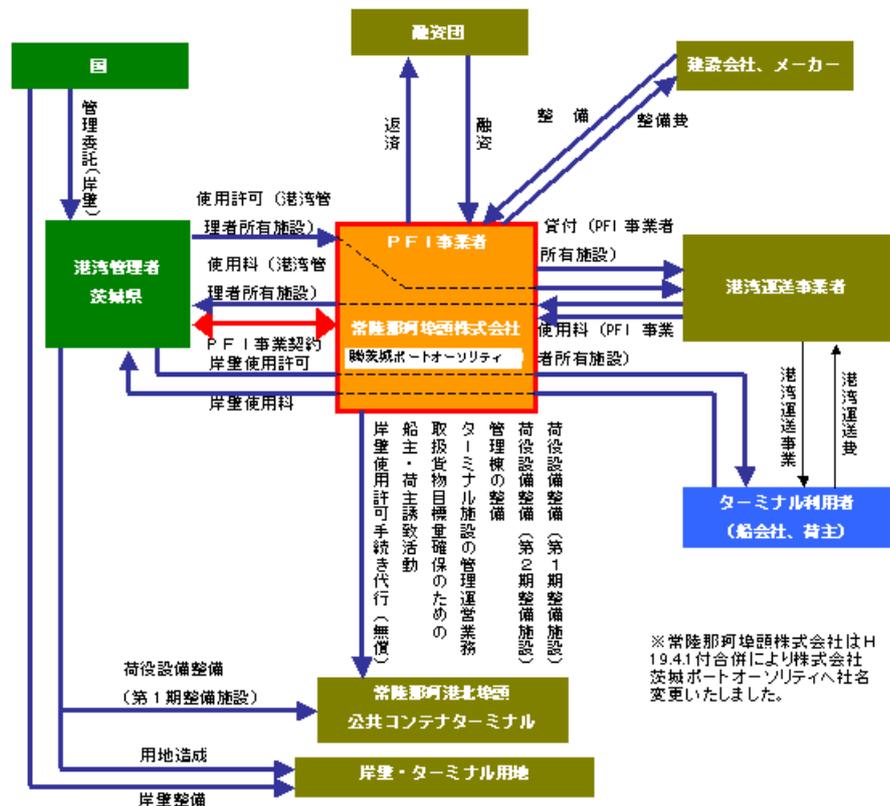
事業者：常陸那珂埠頭株式会社（現茨城港湾株式会社）
 発注者：茨城県
 事業期間：平成12年から20年間（延長可能）
 事業方式：BOT、独立採算

- ・ コンテナターミナルは平成12年4月に供用開始。
- ・ 平成12年6月に茨城県と常陸那珂埠頭株式会社（現茨城港湾株式会社）がPFI事業契約を締結し、PFI事業を開始。
- ・ PFI事業者が、ガントリークレーン等の公共荷捌き施設等の整備及びターミナル施設全体の一体的管理運営を行う。

施設概要

(北ふ頭)の概要	
-14m 岸壁	1 バース
-12m 岸壁	1 バース
-10m 岸壁	1 バース

内容



(3) 東京国際空港国際線地区整備運営事業

内容	事業者：羽田空港国際線エプロン PFI(株)他 発注者：国 事業期間：平成 18 年から 30 年間 事業規模：平成 22 年度予算 28 億円（国際線地区エプロン PFI 事業費） 事業方式：独立採算																									
	<ul style="list-style-type: none"> 国による東京国際空港（羽田空港）の再拡張事業のうち、国際線旅客ターミナルビル、空港利用者用駐車場等の設計・施工監理・運営・維持管理を、独立採算型の PFI 事業として行うもので、国の基幹交通インフラを PFI で整備する初めてのケース。 同事業は、「旅客ターミナルビル等整備・運営事業」、「貨物ターミナル整備・運営事業」、「エプロン等整備等事業」の 3 つに区分し、それぞれ別々に募集した。今回の事業のために設立する各々の SPC（特別目的会社）が資金調達し、効率的・効果的な施設整備・運営を行う。 平成 18 年 4 月 21 日、旅客ターミナルビル等整備・運営事業の選定事業候補者として日本空港ビルデング(株)を代表企業とする HKT グループを、貨物ターミナル整備・運営事業の選定事業候補者として三井物産(株)を代表企業とする三井物産グループをそれぞれ選定。 																									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>旅客ターミナルビル等整備・運営事業</th> <th>貨物ターミナル整備・運営事業</th> <th>エプロン等整備等事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施設概要</td> <td>旅客ターミナルビル、駐車場等</td> <td>貨物上屋、トラックヤード等</td> <td>エプロン、構内道路等</td> </tr> <tr> <td>業務概要</td> <td>旅客ターミナルビル等の運営、設計、施工監理、維持管理</td> <td>貨物ターミナルの運営、設計、施工監理、維持管理</td> <td>エプロン等の設計、施工、維持管理</td> </tr> <tr> <td>事業方式</td> <td colspan="2" style="text-align: center;"> 独立採算型 （国費は投入せず、SPCがPSFC(旅客取扱施設使用料)やテナント料収入等により施設整備費等を回収する。） </td> <td style="text-align: center;"> サービス購入型 （国が施設整備費等の対価を支払う。） </td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">約30年間</td> </tr> <tr> <td>事業者の選定方式</td> <td colspan="2" style="text-align: center;"> 公募型プロポーザル （基本的には、ターミナルの運営面を中心に評価、選定） </td> <td style="text-align: center;"> 総合評価一般競争入札 （エプロン等の施設整備費を重視して選定） </td> </tr> </tbody> </table>		旅客ターミナルビル等整備・運営事業	貨物ターミナル整備・運営事業	エプロン等整備等事業	施設概要	旅客ターミナルビル、駐車場等	貨物上屋、トラックヤード等	エプロン、構内道路等	業務概要	旅客ターミナルビル等の運営、設計、施工監理、維持管理	貨物ターミナルの運営、設計、施工監理、維持管理	エプロン等の設計、施工、維持管理	事業方式	独立採算型 （国費は投入せず、SPCがPSFC(旅客取扱施設使用料)やテナント料収入等により施設整備費等を回収する。）		サービス購入型 （国が施設整備費等の対価を支払う。）	事業期間	約30年間			事業者の選定方式	公募型プロポーザル （基本的には、ターミナルの運営面を中心に評価、選定）		総合評価一般競争入札 （エプロン等の施設整備費を重視して選定）
	旅客ターミナルビル等整備・運営事業	貨物ターミナル整備・運営事業	エプロン等整備等事業																							
施設概要	旅客ターミナルビル、駐車場等	貨物上屋、トラックヤード等	エプロン、構内道路等																							
業務概要	旅客ターミナルビル等の運営、設計、施工監理、維持管理	貨物ターミナルの運営、設計、施工監理、維持管理	エプロン等の設計、施工、維持管理																							
事業方式	独立採算型 （国費は投入せず、SPCがPSFC(旅客取扱施設使用料)やテナント料収入等により施設整備費等を回収する。）		サービス購入型 （国が施設整備費等の対価を支払う。）																							
事業期間	約30年間																									
事業者の選定方式	公募型プロポーザル （基本的には、ターミナルの運営面を中心に評価、選定）		総合評価一般競争入札 （エプロン等の施設整備費を重視して選定）																							
	<p>【国際線地区】</p> <p>国際線エプロン整備状況(PFI)</p> <p>国際線旅客ターミナル整備状況(PFI)</p> <p>【提供：羽田再拡張D清定路建設工事共同企業体】</p>																									

財団法人港湾空港建設技術サービスセンターホームページ
<http://www.scopenet.or.jp/main/products/scopenet/vol41/ss/ss2.html>

平成 25 年 2 月 5 日現在

(4) 新北九州空港駐車場整備等 PFI 事業

事業者：(株)合人社計画研究所
 発注者：国
 事業期間：平成 17 年から 16 年間
 事業方式：BOT、独立採算

- ・ 新北九州空港における空港利用者の駐車場（1,500 台以上）の設計、建設及び運営・維持管理の実施。
- ・ 民間による駐車場の整備、運営・維持管理の実績が多数あり、民間の運営ノウハウによる駐車料金低廉化への期待、空港整備費の節約及び有効活用を行う。
- ・ 2006 年開港の空港における駐車場を PFI 方式で整備、運営する。国直轄空港での駐車場を民間が整備する初めてのケース。
- ・ 業者には、乗用車 1500 台以上の駐車スペースの確保を求めるほか、駐車料金を安く抑え、年中無休にすることなどが条件。

施設概要

	内容
所在地	新北九州空港内
敷地面積	約 51,000 m ²
平面駐車場	アスファルト舗装
駐車台数	普通自動車 1,774 台(151 台) 大型車 4 台 自動二輪車 20 台 身障者駐車場 20 台(4 台) ※ () 内は旧空港

内容



国立国会図書館インターネット資料収集保存事業ホームページ
 (<http://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/259973/www.ocab.mlit.go.jp/news/pfi/>)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(5) 佐原広域交流拠点 PFI 事業（国と地方公共団体が協働）

事業者：PFI 佐原リバー㈱（東洋建設㈱、前田建設工業株等により設立）

発注者：国・香取市

事業期間：平成 22 年から 15 年間

事業方式：BTO、サービス購入他

- ・ PFI 事業部分を BTO 方式サービス購入型、付帯事業等の部分を独立採算型一部サービス購入型としている。
- ・ 国の河川事業では初めて PFI 手法にて整備したもので、スーパー堤防の上に、国と香取市が協働して、水辺交流センターや道の駅等を PFI 事業により一体的に設計、建設、維持・管理、運営する。
- ・ 民間事業者が自己資本で負担し、施設の維持管理・運営、建設などにかかった PFI 事業全体の費用を国や香取市が分割で支払う契約。

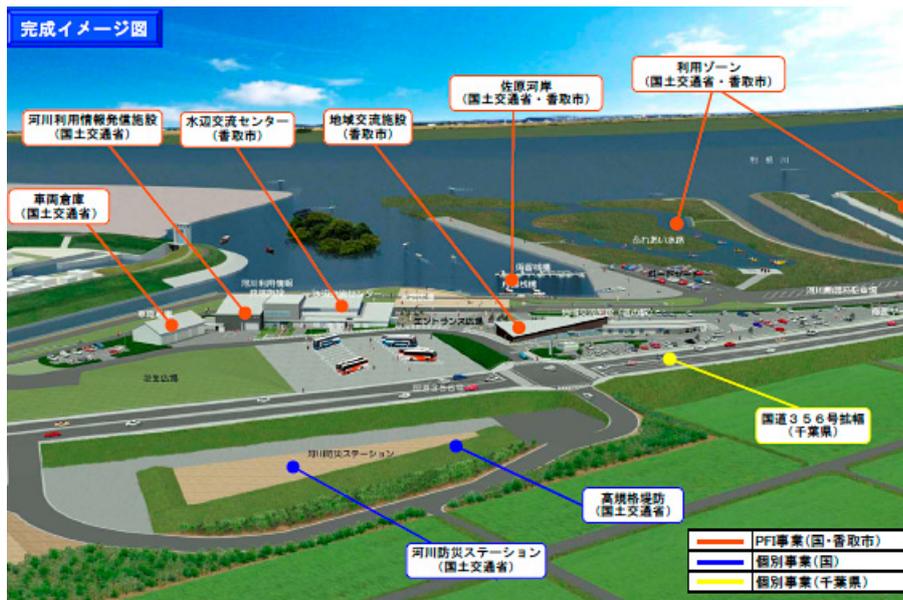
	内容
事業地	千葉県香取市佐原イ 3981-2 地先他 (敷地面積：約 163,000m ²)
施設用途	道の駅、河川防災施設
構造規模	地域交流施設 1,116.5m ² S 造 2 階、 車両倉庫 328.7m ² S 造 1 階、 河川利用情報発信施設 ・水辺交流センター 2,306.1m ² S 造 2 階

内容

佐原地域の都市再生に寄与するため、香取市本宿耕地地区に下記の4つの拠点機能を併せ持つ広域交流拠点を形成する。

- ① 利根川下流部の防災拠点
- ② 利根川の風景と自然環境を活かした水辺利用拠点
- ③ 河川改修や舟運の歴史・伝統を活かした文化交流拠点
- ④ 舟運と道路交通の利便性を活かした交通拠点

- 国・千葉県・香取市・民間の各種関連事業
- ① 《国》河川利用情報発信施設・車両倉庫
 - ② 《国》利用ゾーン（親水・湿地）
 - ② 《国・市》佐原河岸
 - ② 《市》水辺交流センター
 - ④ 《市》地域交流施設（道の駅）
-
- ① 《国》高規格堤防整備
 - ① 《国》河川防災ステーション
 - ① 《国》緊急船着場
 - ① 《県》小野川改修（放水路）
 - ③ 《民》舟運事業
 - ④ 《県》国道356号拡幅



国土交通省 関東地方整備局 利根川下流河川事務所ホームページ
(<http://www.ktr.mlit.go.jp/tonage/chisui/sawarapfi.html>)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(6) 神奈川県立湘南海岸公園海洋総合文化ゾーン体験学習施設等特定事業

事業者：江の島ピーエフアイ(株) (オリックスが代表企業)

発注者：神奈川県他

事業期間：平成 16 年から 30 年間

事業規模：約 17 億円

事業方式：BTO 及び BOO、サービス購入・独立採算

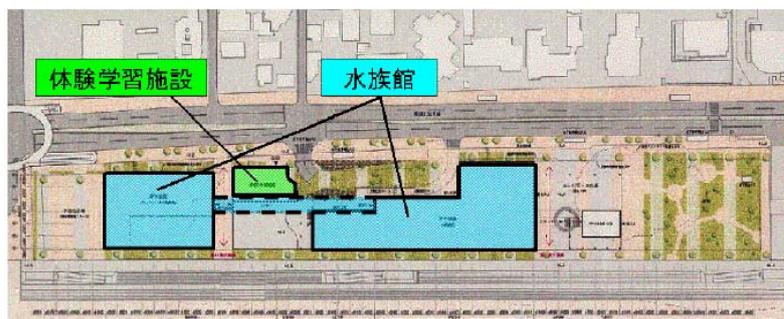
- ・ 神奈川県立湘南海岸公園の「海洋総合文化ゾーン」において、園内に設置する体験学習施設及び水族館の建設・運営を PFI 事業で実施。
- ・ 株江ノ島水族館が所有するマリンランド及び海の動物園を取得した上、4 施設の維持管理・運営を行う。
- ・ 県が直接事業を実施する場合の公共負担額と PFI で実施する場合の公共負担額を比較すると、以下のとおりである。

県が直接事業を実施する場合の公共負担額	：2,146 百万円
PFI で実施する場合の公共負担額	：1,664 百万円 (軽減額 482 百万円)

- ・ 水族館、マリンランド、海の動物園の事業に要する費用は、民間事業者の負担とし、施設の利用料金等の収入をもって賄うものとするが、県は水族館の建設に要する費用の一部を支援する。
- ・ 県は体験学習施設について、設計・建設に伴う費用及び維持管理・運営に伴う費用を、一体のサービスの対価として民間事業者を支払う。

内容

施設	構造	面積	施設等の内容
新江ノ島水族館 (私有施設)	鉄筋コンクリート造 2 階建 地下 1 階	12,813 m ²	相模の海ゾーン深海コーナークラゲファンタジーホール ショースタジアム
なぎさのレクチャールーム体験学習館 (県有施設)	鉄筋コンクリート造 2 階建 地下 1 階	987 m ²	湘南発見ゾーン (1 階) 体験学習館、情報ガイダンス、研究室等 (県有施設) (2 階)



施設	概要	事業方式	事業類型	国庫補助
体験学習施設	・湘南なぎさのテーマ展示による体験学習 ・ビジターセンター機能	BTO方式	サービス購入	行う
水族館	12,815m ² (地上2階、地下1階)	BOO方式	独立採算	行わない

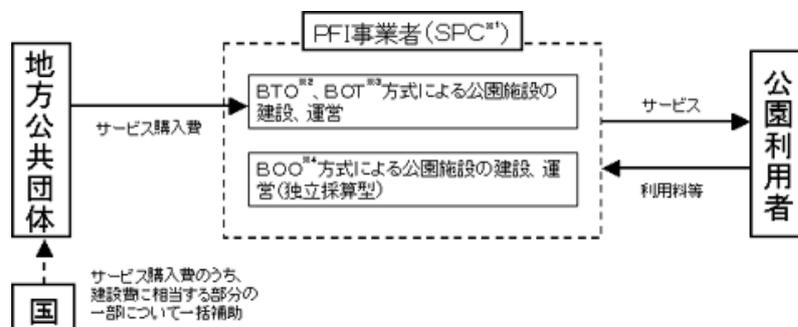
神奈川県ホームページ (<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f6573/p19070.html>)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(7) 長井海の手公園整備等事業

事業者：㈱横須賀ファーム
 発注者：横須賀市
 事業期間：平成 15 年から 12 年間
 事業方式：BOT 及び BTO、サービス購入

- ・ 都市公園における PFI 事業。
- ・ 神奈川県横須賀市の長井海の手公園において、PFI 法に基づき事業者が管理棟、展望台、レストラン、体験農園、加工体験棟等の施設を含む公園全体について設計・建設するとともに、施設の維持管理・運営を行う。
- ・ 民間の資金、経営能力及び技術の能力を活用した都市公園の整備等を促進するため、PFI 事業を実施する地方公共団体に対し、補助等を行っている。



内容

	事業内容
公園面積	21.3ha
事業方式	レストラン・売店、加工体験棟、駐車場ほか(BOT 方式、独立採算型) 園路・園地、管理棟、展望台ほか(BTO 方式、サービス購入型)



長井海の手公園（神奈川県横須賀市）イメージ図

国土交通所都市局公園緑地・景観課ホームページ
 (http://www.mlit.go.jp/crd/park/shisaku/ko_shisaku/kobetsu/pfi.html)
 平成 25 年 2 月 5 日現在

(8) 広島市吉島地区ボートパーク整備運営事業

内容	<p>事業者：広島ボートパーク㈱</p> <p>発注者：広島県</p> <p>事業期間：平成 17 年から 20 年間</p> <p>事業規模：約 1,000 億円（公共による岸壁等の整備費を含む）</p> <p>事業方式：BOO、独立採算</p> <ul style="list-style-type: none"> 広島県では、広島市中区吉島地区の貯木場の水面などを利用して、PFI 法に基づいてプレジャーボートの係留施設の整備運営を行う。 広島湾地域の放置艇対策に資するボートパーク施設として、民間事業者において、プレジャーボートの係留保管施設及びその収容に資する管理棟・駐車場等の施設等を設計・建設するとともに、これらを所有し維持管理・運営を行う。 当初は、通常の公共事業として行う予定であったが、平成 13 年に国土交通省からの委託を受けた日本マリーナ・ビーチ協会のケーススタディ調査において、施設整備の PFI 活用に前向きな検討結果が得られた。 平成 14 年に実施した導入可能性検討において、開業後一定年数で累計黒字化が見込めたことから、本事業では独立採算型（当時は BOT 又は BTO）としての事業実施が可能であると判断し、県の財政負担軽減効果を踏まえ方針決定した。 													
	<p>施設概要</p> <table border="1"> <tr> <td>水域面積</td> <td>約 83,600m²</td> </tr> <tr> <td>泊地水深</td> <td>-2m</td> </tr> <tr> <td>陸域面積</td> <td>約 16,900m²</td> </tr> <tr> <td>収容隻数</td> <td>516 隻</td> </tr> <tr> <td>駐車台数</td> <td>約 420 台</td> </tr> <tr> <td>管理棟</td> <td>約 1,500m²</td> </tr> <tr> <td>修理棟</td> <td>約 450m²</td> </tr> </table> <div style="text-align: right;">  </div>	水域面積	約 83,600m ²	泊地水深	-2m	陸域面積	約 16,900m ²	収容隻数	516 隻	駐車台数	約 420 台	管理棟	約 1,500m ²	修理棟
水域面積	約 83,600m ²													
泊地水深	-2m													
陸域面積	約 16,900m ²													
収容隻数	516 隻													
駐車台数	約 420 台													
管理棟	約 1,500m ²													
修理棟	約 450m ²													

広島県ホームページ

(<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/hiroshimakennkouwann/1171007978650.html>)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(9) 東京都下水道局森ヶ崎水処理センター常用発電施設 PFI 事業

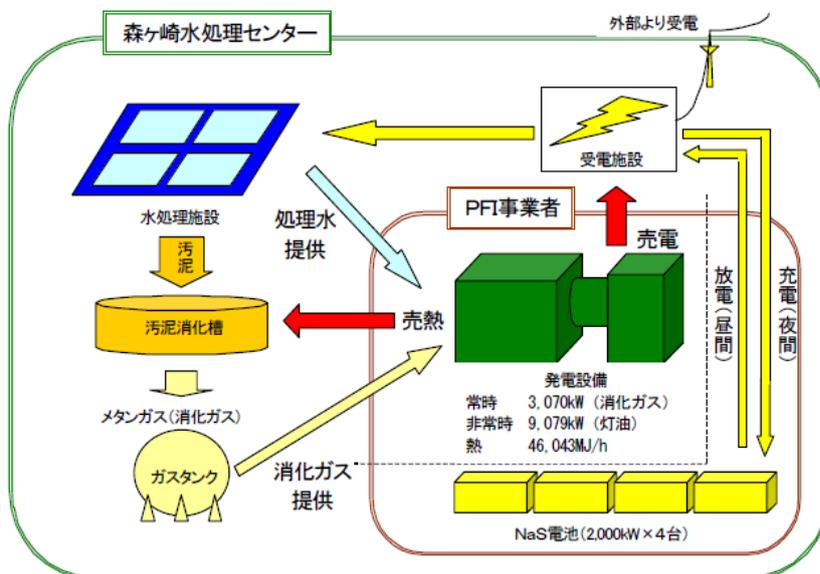
事業者：森ヶ崎エナジーサービス（株）（東京電力・三菱商事出資の SPC）
 発注者：東京都
 事業期間：平成 13 年から 20 年間
 事業規模：約 138 億円（東京都が負担する 20 年間の総事業経費）
 事業方式：BTO、サービス購入

- ・ 東京都下水道局森ヶ崎水処理センターにおいて、汚泥処理過程で発生するメタンガスを活用した常用発電施設の整備・運営を PFI 方式で実施。
- ・ 汚泥処理過程で発生する未利用エネルギーであるメタンガスを発電設備の燃料として利用し、また、下水道処理水を発電施設の冷却用に、発電排熱を汚泥処理過程に再利用するなど資源を最大限に活用する。
- ・ 設置及び運営については、PFI 手法を導入し、処理場の建設費や維持管理費の軽減を図る。
- ・ 選定業者が設計・建設した後、施設の所有権を下水道局へ移転し、施設の管理・運営を行う。（BTO 方式）

○ PFI による効果

PFI で実施	直営で実施した場合	効果
137.8 億円	265.9 億円	128.8 億円(48%)

内容



東京都下水道局ホームページ (<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/oshi/in116.htm#a1>)

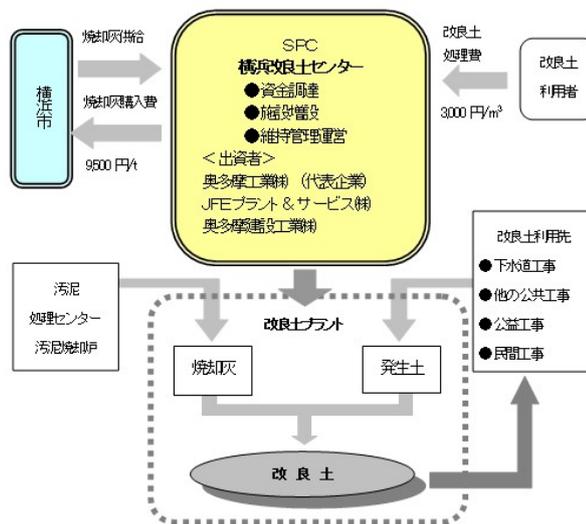
平成 25 年 2 月 5 日現在

(10) 横浜市下水道局改良土プラント増設・運営事業

事業者：横浜改良土センター(株)
 発注者：神奈川県、横浜市
 事業期間：平成 16 年から 10 年間
 事業方式：BTO、独立採算

内容

- ・ 事業者が改造・増設した後、施設の所有権を市へ移転し、施設の管理・運営を行う (BTO 方式)。
- ・ 下水道工事等で掘削された建設発生土に、市が有償で供給する焼却灰を混合して良質な埋戻し材となる改良土を製造する施設を、市の北部第二下水処理場の敷地の中に整備 (市の既存プラント施設の増設) し、その後平成 26 年度末までの約 10 年間にわたり、施設の運営・維持管理を行う PFI 事業。
- ・ 改良土プラントの増設と下水道の管渠工事等で発生する建設発生土や、汚泥処理センターで発生する汚泥焼却灰等を利用して改良土を製造する。販売する汚泥処理センターで発生する焼却灰を 100% 再利用することが可能となり、処分地の延命や環境に配慮した循環型社会への貢献に資する。
- ・ 下水道局は、PFI 事業者へ焼却灰を売却し、PFI 事業者は改良土プラントの増設・運営を行い、改良土を製造し販売する。PFI 事業者が施設の建設、維持管理、事業運営に要する費用を改良土処理費 (製造した改良土を販売して得る収入) による収入で賄う事業となっている。



○ PFI による効果

PFI で実施	直営で実施	効果
合計 (収支)	376 百万円	321 百万円



内閣府 民間資金等活用事業推進室(PFI 推進室)ホームページ
 (http://www8.cao.go.jp/pfi/tebiki/jirei/jirei04_01.html)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(11) 江坂駅南立体駐車場整備事業

事業者：㈱江坂南パーキングサービス（西松グループが設立）
 発注者：大阪府
 事業期間：平成 13 年から 15 年間
 事業規模：約 20 億円
 事業方式：BOO、独立採算

- ・ PFI 手法による国内初の完全独立採算型 PFI 事業。
- ・ 駐車場利用者から徴収する料金による完全独立採算事業。府の金銭的負担はなく、道路管理者として道路占用料を徴収する。
- ・ 江坂駅周辺では、駐車場不足から違法駐車による慢性的な交通渋滞が発生しており、この対応策として、駅南の国道 423 号・地下鉄の高架下に既存の平面駐車場（収容台数 60 台）を一層二段の自走式立体駐車場として、収容台数を拡充することが検討された。
- ・ 本事業は、立体駐車場施設の設計・建設を行い、事業期間終了まで運営・維持管理業務を実施し、駐車場利用者からの利用料収入のみにより事業費を回収する仕組みである。西松建設は、総合的な事業コーディネートを担当。

内容

	事業内容
所在地	大阪府吹田市江の木町
敷地面積	2,440m ²
施設内容	自走式立体駐車場（一層二段）
構造規模	S 造、乗用車 106 台 自動二輪 30 台
延床面積	1,915m ²
供用開始	2002 年 11 月
出資者	西松建設㈱、 ㈱西松ビルサービス、 三菱プレシジョン ㈱
事業方式	事業方式 BOO 方式 (独立採算型)

	府が直接実施	PFIで実施
事業期間、規模、需要	同一条件	
経費	開業費、設計委託費、建設費、起債利息、運営・維持管理費、撤去費	開業費、設計建設費、返済利息、公租公課、道路占用料、運営・維持管理費、撤去費
建設費	府の積算基準、落札率勘案	民間の工夫
資金調達	建設費：75%起債、 25%一般財源	自己資金20%、 借入金 80%
返済利率等	起債利率は過去10年間の 地方債平均（3.5%）	過去10年間の都市銀行の 貸出利率（4.0%）
運営維持管理費	府営江坂立体駐車場と同じ	民間の工夫
割引率	4.0%	
府の収入	(料金収入) - (経費)	PFI事業者からの不動産取得税、法人府民税、法人事業税、地方消費税、道路占用料



西松建設ホームページ (<http://www.nishimatsu.co.jp/solution/pfi/works/07.html>)

平成 25 年 2 月 5 日現在

(12) 戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業・仮設店舗整備等事業

内容

事業者：ネオ戸塚サービス(株)
 発注者：横浜市
 事業期間：平成16年から4.5年間(建設期間約1.5年含む)
 事業規模：約18億円
 事業方式：BTO、サービス購入

- 戸塚駅周辺地区では、駅周辺の市街地再開発事業等を促進し、商業・文化・業務機能を誘導することにより、拠点の強化を図るため、現在、戸塚駅西口駅前の約4.3haの区域について、戸塚駅西口第1地区第二種再開発事業を進めた。
- 再開発ビルの工事開始からオープンまでの間、地区内営業権利者の営業継続を確保することを目的として、仮設店舗の設置事業をPFI事業として行い、再開発事業と一体整備した。
- 本事業は、仮設店舗施設の設計・建設等を行い、完成・引渡し後に維持管理・運営を事業期間中にわたり実施し、サービス対価等を収受する仕組みである。
- 西松建設は、コンソーシアム代表企業として、総合的な事業コーディネーター及び建設業務を担当した。
- 本事業は、市街地再開発事業にPFIを導入している数少ない事例で、PFI事業会社には、権利者の調整等の再開発事業に係る業務も一部あり、再開発事業における権利者調整等、西松建設の再開発事業に対するノウハウを投入できた事業である。

事業内容	
所在地	横浜市戸塚区戸塚町
敷地面積	約5,000m ²
施設内容	仮設店舗施設
構造規模	4F、S造
延床面積	14,036m ²
供用開始	供用開始 2004年4月
出資者	西松建設株式会社、株式会社東急コミュニティー、三菱商事株式会社
事業方式	BTO方式(サービス購入型)



西松建設ホームページ (<http://www.nishimatsu.co.jp/solution/pfi/works/06.html>)

平成25年2月5日現在

(13) 中央合同庁舎第7号館整備等事業

事業者：東京建物㈱

発注者：国

事業期間：平成15年から20年間

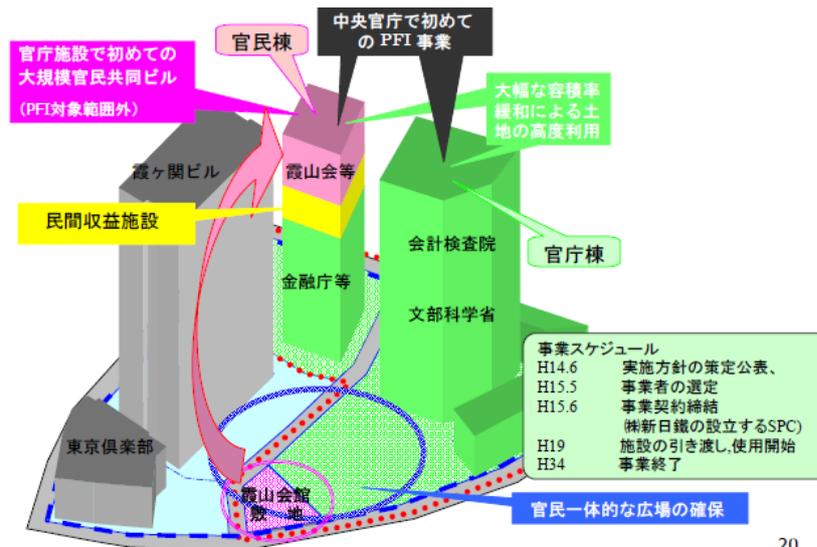
事業方式：BTO、サービス購入

- 東京建物株式会社が主要幹事会社として参画する霞が関7号館PFI株式会社(SPC)と国、独立行政法人都市再生機構、地権者が、東京都千代田区霞が関三丁目において進めている霞が関R7プロジェクト。

	霞が関コモンゲート東館	霞が関コモンゲート西館	旧文部省庁舎	霞が関コモンゲートアネックス
構造	S造・一部SRC造	S造・一部SRC造	SRC造	S造
規模	地下2階 地上33階	地下3階 地上38階	地上6階	地上2階
最高高さ	約156m	約176m		
容積率	950%			
延床面積	約251,000㎡			
	約114,600㎡ 文部科学省 会計検査院	約118,700㎡ 金融庁 民間取得床 財団法人霞山会 住友不動産株式会社 霞が関開発特定目的会社 霞が関7号館PFI株式会社	約16,800㎡ 文部科学省 文化庁	約900㎡ 民間取得床 霞が関7号館PFI株式会社

内容

- 国の都市再生プロジェクト（平成13年6月第一次決定）を契機として、文部科学省及び会計検査院のPFI手法による建替えとこれらの官庁施設を含む街区全体の再開発を行う。
- 本プロジェクトは、独立行政法人都市再生機構が施行する「霞が関三丁目南地区第一種市街地再開発事業」と国が実施するPFI事業「中央合同庁舎第7号館整備等事業」が一体的に進められた官民協働のプロジェクト。



20

国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/gobuild/pfi/e7th/e7th.htm>)
平成25年2月5日現在

1	中田原工業団地	2	品川台工業団地
所在地	栃木県大田原市蛭田	所在地	栃木県大田原市蛭田
事業主体	栃木県土地開発公社	事業主体	栃木県土地開発公社
面積	全体計画面積：33.4ha 分譲対象面積：22.9ha 分譲可能面積：11.3ha	面積	全体計画面積：84.2ha 分譲対象面積：70.2ha 分譲可能面積：17.7ha
対象施設	工場、研究所、流通施設、オフィス	対象施設	工場、研究所、流通施設
交通アクセス	道路 東北自動車道 西那須野塩原 IC 12km 国道4号 6km 鉄道 東北新幹線 那須塩原駅 7km JR宇都宮線 西那須野駅 5.5km 空港 福島空港 53km 港湾 日立港 68km	交通アクセス	道路 東北自動車道 西那須野塩原 IC 15km 国道400号 0.8km 国道294号 2km 鉄道 東北新幹線 那須塩原駅 15km JR宇都宮線 西那須野駅 12km 空港 福島空港 53km 港湾 日立港 59km
都市計画用途地域	非線引 準工業地域、工業専用地域	都市計画用途地域	非線引 無指定地域
用水	工業用水:計画なし 上水道:供用中 地下水:可	用水	工業用水:計画なし 上水道:1000(全体) 地下水:100 t/日
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V	電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V 湯津上変電所/隣接
ガス	都市ガスなし	ガス	都市ガスなし
譲渡単価	19000円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	8000円/㎡ 造成後価格
賃貸区分	賃貸可	賃貸区分	賃貸可
連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202	連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202

3	新宿平工業団地	4	矢板南産業団地
所在地	栃木県那須郡那珂川町大山田下郷	所在地	栃木県矢板市こぶし台
事業主体	那珂川町	事業主体	栃木県企業局
面積	全体計画面積：6.2ha 分譲対象面積：4.4ha 分譲可能面積：1.19ha	面積	全体計画面積：77.2ha 分譲対象面積：47.4ha 分譲可能面積：27.24ha
対象施設	工場、流通施設、研究所	対象施設	工場、流通施設、研究所、オフィス
交通アクセス	道路 東北自動車道 矢板 IC 30km 国道461号 0.1km 国道293号 7km 鉄道 東北新幹線 那須塩原駅 27km JR烏山線 烏山駅 20km 空港 福島空港 51km 港湾 日立港 50km	交通アクセス	道路 東北自動車道 矢板 IC 0.5km 国道4号 1km 国道461号 5km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 28km JR宇都宮線 片岡駅 1.5km 空港 福島空港 65km 港湾 常陸那珂港 120km
都市計画用途地域	都市計画区域外	都市計画用途地域	市街化区域 工業専用地域、工業地域
用水	上水道:150t/日 地下水:150 t/日	用水	工業用水:計画中 上水道:3750t/日
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:V 馬頭変電所/9.0km	電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V 矢板変電所/1.5km
ガス	都市ガスなし	ガス	都市ガスなし
譲渡単価	8000円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	15720~19080円/㎡ 造成後価格
賃貸区分	賃貸可(買取条件付き方式)	賃貸区分	応相談
連絡先 TEL	那珂川町 商工観光課 0287-92-1116	連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202

5	大日光(轟)工業団地	6	ソフトリサーチパーク 情報の森とちぎ
所在地	栃木県日光市轟	所在地	栃木県塩谷郡高根沢町宝積寺・石末
事業主体	栃木県土地開発公社	事業主体	栃木県土地開発公社
面積	全体計画面積：19.5ha 分譲対象面積：12.2ha 分譲可能面積：0.6ha	面積	全体計画面積：23.7ha 分譲対象面積：14.8ha 分譲可能面積：1.55ha
対象施設	工場、研究所、流通施設	対象施設	研究所
交通アクセス	道路 日光宇都宮道路 今市 IC 6km 国道121号 1km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 31km 東武鉄道鬼怒川線 大桑駅 1.5km 空港 福島空港 82km 港湾 日立港 85km	交通アクセス	道路 北関東自動車道 宇都宮上三川 IC 18km 国道4号 0.6km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 10km JR宇都宮線 宇都宮駅 10km 空港 福島空港 79km 港湾 日立港 58km
都市計画用途地域	非線引 無指定地域	都市計画用途地域	市街化区域 準工業地域
用水	工業用水:計画なし 上水道:3000t/日(全体) 地下水:1300 t/日	用水	工業用水:計画なし 上水道:50t/日(全体)
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続可 企業内処理不要
電力	高圧:6000V 特別高圧:供給可能 今市変電所/1.5km	電力	高圧:6000V 特別高圧:供給可能 V
ガス	都市ガスなし	ガス	都市ガスなし
譲渡単価	19600円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	34500円/㎡ 造成後価格
賃貸区分	賃貸可	賃貸区分	賃貸可
連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202	連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202

7	宇都宮清原工業団地	8	宇都宮テクノポリスセンター
所在地	栃木県宇都宮市清原工業団地	所在地	栃木県宇都宮市
事業主体	宇都宮市街地開発組合	事業主体	(独)都市再生機構
面積	全体計画面積：387.6ha 分譲対象面積：6.6ha 分譲可能面積：6.6ha	面積	全体計画面積：177ha 分譲対象面積：不明 分譲可能面積：21.97ha
対象施設	工場	対象施設	工場 研究所 流通施設 オフィス 店舗
交通アクセス	道路 北関東自動車道 宇都宮上三川 IC 20km 国道123号 0.4km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 8km JR宇都宮線 宇都宮駅 8km 空港 成田国際空港 150km 港湾 常陸那珂港 85km	交通アクセス	道路 北関東自動車道 宇都宮上三川 IC 12km 新4号国道 4.2km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 9km JR宇都宮線 宇都宮駅 9km 空港 成田国際空港 150km 港湾 常陸那珂港 85km
都市計画用途地域	工業専用地域	都市計画用途地域	市街化区域 準工業地域、第2種住居地域、第1種住居地域、第1種低層住居地域
用水	工業用水:2000t/日 上水道:宇都宮市上水道	用水	工業用水:引込可能 上水道:1600t/日
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続可 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V	電力	高圧:6000V 特別高圧:要協議
ガス	都市ガスなし	ガス	都市ガスあり
譲渡単価	22400円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	30000~60000円/㎡ 造成後価格 目安
賃貸区分	賃貸不可	賃貸区分	応相談
連絡先 TEL	宇都宮市街地開発組合 028-660-8108	連絡先 TEL	首都圏ニュータウン本部 施設用地販売部 0120-555-867

9	インターパーク宇都宮南	10	宇都宮西中核工業団地
所在地	栃木県宇都宮市	所在地	栃木県栃木市、鹿沼市
事業主体	(独)都市再生機構	事業主体	(独)中小企業基盤整備機構
面積	全体計画面積：137.5ha 分譲対象面積：70.0ha(予定) 分譲中 分譲可能面積：6.17ha 造成済	面積	全体計画面積：142.7ha 分譲対象面積：91.8ha 分譲中 分譲可能面積：19.4ha 造成済
対象施設	工場 研究所 流通施設 オフィス 店舗	対象施設	工場、流通施設
交通アクセス	道路 北関東自動車道 宇都宮上三川IC 0.1km 新4号国道 0.1km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 8km JR 宇都宮線 雀宮駅 3km 空港 成田国際空港 150km 港湾 常陸那珂港 85km	交通アクセス	道路 北関東自動車道 都賀IC 6km 国道 293号 2.5km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 20km 東武鉄道 新栃木駅 13km 空港 新東京国際空港 97km 港湾 常陸那珂港 76km
都市計画用途地域	市街化区域 工業地域	都市計画用途地域	市街化区域 工業専用地域
用水	上水道:3100t/日	用水	工業用水:4000t/日 上水道:1000t/日
排水	公共下水道への接続可 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:要協議	電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V 送電鉄塔/隣接
ガス	都市ガスあり	ガス	都市ガスなし
譲渡単価	60000~70000円/㎡ 造成後価格 目安	譲渡単価	14310~25330円/㎡ 造成後価格 平成23年7月時点
賃貸区分	応相談	賃貸区分	賃貸不可
連絡先 TEL	首都圏ニュータウン本部 施設用地販売部 0120-555-867	連絡先 TEL	(独)中小企業基盤整備機構 企業立地情報センター 0120-34-8156

11	もてぎコンストラクターズ村	12	真岡第5工業団地
所在地	栃木県芳賀郡茂木町大字林	所在地	栃木県真岡市鬼怒ヶ丘
事業主体	茂木町	事業主体	真岡市
面積	全体計画面積：4.9ha 分譲対象面積：2.3ha 分譲中 分譲可能面積：1.7ha 造成済	面積	全体計画面積：91.2ha 分譲対象面積：65.2ha 分譲中 分譲可能面積：27.4ha 造成済
対象施設	工場	対象施設	工場
交通アクセス	道路 常磐自動車道 水戸IC 30km 国道 123号 1.5km 国道 294号 5km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 30km 真岡鐵道 茂木駅 3.1km 空港 福島空港 80km 港湾 日立港 80km	交通アクセス	道路 北関東自動車道 真岡IC 0.1km 国道 408号 0.1km 国道 408号ハイパス 0.1km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 15km JR 宇都宮線 石橋駅 11km 空港 成田国際空港 85km 港湾 常陸那珂港 60km
都市計画用途地域	非線引	都市計画用途地域	市街化区域 工業専用地域
用水	上水道:供用中	用水	工業用水:未定 上水道:生活用水 地下水:8100 t/日
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:計画あり	電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V 二宮変電所/隣接
ガス	都市ガスなし	ガス	都市ガスあり
譲渡単価	8000~13200円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	17595~23605円/㎡ 造成後価格
賃貸区分	賃貸可	賃貸区分	賃貸不可
連絡先 TEL	茂木町商工観光課 0285-63-5625	連絡先 TEL	真岡市 産業環境部 企業誘致課 0285-83-8706

13	大和田産業団地	14	テクノパークかみのかわ
所在地	栃木県真岡市大和田	所在地	栃木県河内郡上三川町
事業主体	栃木県企業局	事業主体	(独)都市再生機構
面積	全体計画面積：32.9ha 分譲対象面積：21.2ha 分譲中 分譲可能面積：3.09ha 造成済	面積	全体計画面積：31.7ha 分譲対象面積：18.8ha 分譲中 分譲可能面積：2.91ha 造成済
対象施設	工場、研究所、流通施設、オフィス	対象施設	工場 研究所 流通施設 オフィス 店舗
交通アクセス	道路 北関東自動車道 宇都宮上三川IC 15km 国道 294号 1km 新国道4号 10km 鉄道 東北新幹線 小山駅 25km 東武鉄道 寺内駅 1km 空港 成田国際空港 79km 港湾 常陸那珂港 80km	交通アクセス	道路 北関東自動車道 宇都宮上三川IC 9km 新4号国道 3km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 15km JR 宇都宮線 石橋駅 2km 空港 成田国際空港 150km 港湾 常陸那珂港 85km
都市計画用途地域	市街化調整区域(地区計画あり)	都市計画用途地域	市街化区域 工業地域
用水	工業用水:計画なし 上水道:700t/日 地下水:可	用水	上水道:1500t/日
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続可 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V	電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V
ガス	都市ガスなし	ガス	都市ガスなし
譲渡単価	16000~17600円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	30000~40000円/㎡ 造成後価格 目安
賃貸区分	賃貸不可	賃貸区分	応相談
連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202	連絡先 TEL	首都圏ニュータウン本部 施設用地販売部 0120-555-867

15	産業未来基地 とちぎ中央 (みぶ羽生田産業団地)	16	惣社東産業団地
所在地	栃木県下都賀郡壬生町羽生田	所在地	栃木県栃木市惣社町、下都賀郡壬生町
事業主体	栃木県企業局	事業主体	栃木県企業局
面積	全体計画面積：86.5ha 分譲対象面積：69.40ha(予定) 分譲中 分譲可能面積：12.1ha 造成中	面積	全体計画面積：21.8ha 分譲対象面積：14.3ha 分譲中 分譲可能面積：3.43ha 造成済
対象施設	工場	対象施設	工場、流通施設、研究所、オフィス
交通アクセス	道路 北関東自動車道 壬生IC 7.5(道路完成後3.6km) km 国道 121号 3km 国道 352号 3km 鉄道 東北新幹線 宇都宮駅 km 東武日光線 東武金崎駅 5km 空港 成田国際空港 港湾 常陸那珂港 60km	交通アクセス	道路 東北自動車道 栃木IC 9km 国道 352号 5km 国道 4号 7km 鉄道 東北新幹線 小山駅 11km 東武宇都宮線 野州大塚駅 2km 空港 成田国際空港 90km 港湾 常陸那珂港 90km
都市計画用途地域	工業専用地域(予定)	都市計画用途地域	市街化区域 工業地域
用水		用水	工業用水:計画なし 上水道:2000t/日
排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要	排水	公共下水道への接続なし 企業内処理必要
電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V	電力	高圧:6000V 特別高圧:66000V 惣社変電所/団地内
ガス	都市ガスあり	ガス	都市ガスなし
譲渡単価	18400~19200円/㎡ 造成後価格	譲渡単価	21600~24240円/㎡ 造成後価格
賃貸区分		賃貸区分	応相談
連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202	連絡先 TEL	栃木県 産業労働観光部 産業政策課 028-623-3202