

環日本海圏拠点形成の現状と課題

—北陸各県の港湾振興に関する政策を中心に—

長 田 元*

1 節 問題の所在

環日本海圏における物流・地域間交流に関する政策提言は、日本海側を中心とする地方の産官学を中心に行われてきた。これら提言の多くは、貨物取扱量の増加や地域間交流が活発になっている事実を反映し、概ね日本海側を中心とする地方にとって明るい見通しを示したものとなっている。

しかしながら、日本海側地域の港湾において貨物取扱量が増加していることは事実であるが、太平洋側の港湾と比較して絶対量が少なく、地元企業は多くの輸送費をかけて太平洋側の港湾に製品を輸送している実態がある。

こうした現状の下、北陸地方の各県は各々、環日本海交流の拠点を目指し、北東アジア諸国と様々な交流を行っている。各県では港湾振興に関する新たな政策の策定を行い、自県の港湾・空港の振興を積極的に行うようになった。しかしながら、新たな政策は、背後地が重なる地域において貨物を奪い合う対立をもたらし、利用者の利便性の向上につながるものとはなっていないのが現状である。

一方、国は、北陸地方に「北陸地域国際物流戦略チーム」を設立し、東アジアのハブ港との結び

つきを強化することにより各港湾の利用促進を図ろうとしている。しかしながら、太平洋側の地域が広域連携を謳っているのに対し、北陸地方の貨物取扱量の向上を目指す物流戦略においては、広域連携は謳われていないという特徴がある。本論を論じるにあたり、筆者は国・県が実施した港湾にかかわる企業への各種アンケートを入手するとともに、国・県へのインタビューを行った。これらのアンケートやインタビューからは、北陸地方の港湾では、便数・航路が少ないことから、港湾の利用は伸び悩み、これが便数の増加につながらないという悪循環が生まれていること、各県が港湾の振興に関して対立していることを捉えることができた。

そこで、本論において、日本海側港湾の現状と課題から、北陸地方の各県の港湾振興策における課題を整理し、港湾の振興策について若干の提言を行いたい。

本論において、問題を分析するに当たっての前提を以下の通りとする。

国土交通省（以下：国交省）は「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」において、振り子輸送が成立する目安を寄航頻度が週3便の場合、1港湾あたり20,000TEU¹の

キーワード：

国際物流、ポートセールス、広域地域間競争、広域連携

* 2009年3月放送大学大学院修士課程修了

ンテナ取扱量が必要であると試算している。また、1港湾と東アジアを直接結ぶ便の成立する目安は週3便で年間50,000TEU、1港湾と欧米を結ぶ週3便の大型コンテナ船の成立の目安を180,000TEUと試算している。

2009年2月現在、北陸地方に寄港している釜山・中国航路を表1に示した。寄航数が一番多い新潟港で週9便ある。表2は新潟港に寄航する釜山航路、中国・釜山航路、中国航路の配船日、寄港地を示したものである。このような現状に国交省が試算した採算の目安を当てはめると、日本海側のコンテナ取扱量の採算の目安は、1港湾あたり50,000TEUであると推計することができる。

ただし、直江津港と敦賀港については、表1のとおり寄港数が少なく、貨物取扱量も少ない。このため、採算の目安の適用については、貨物取扱量及び寄港数が多い新潟、伏木富山、金沢港（主要3港：採算の目安は150,000TEU）を対象とする。

なお、本論において北陸地方とは、新潟県、富山県、石川県、福井県とし、北陸3県とは富山県、石川県、福井県とする。

2節 北陸地方の港湾の現状

(1) コンテナ航路・取扱量の状況

2009年2月現在、北陸地方において最も寄航数が多い新潟港を中心に捉えると、各港湾のコンテナ航路は表2のとおりとなっている。

新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港、敦賀港の5港湾のコンテナ取扱量をグラフ1、新潟港の航路別の実入りコンテナ取扱量を表3に示す。直江津港と敦賀港を除く主要3港湾の貨物取扱量の総計は、輸入では2006年までは増加し、2007年以降は減少する傾向にある。輸出においては、2007年までは増加していたが、2008年からは世界的な景気後退が顕著になったこともあり、減少する傾向にある。なお、2008年の伏木富山港と金沢港の取扱量については、2009年2月現在、統計が公表されていないため富山・石川両県に照会を行った。正確な数値を確認することはできなかったが、概略については確認することができた。金沢港については、速報値としてほぼ横ばいに推移しており³、伏木富山港については、数値は公表できないが、若干減少する傾向にあるとのことであった⁴。

表1 コンテナ航路の状況

()は08年3月時の便数

コンテナ航路と便数 2009年2月現在 (便/1週間) ²	新潟港	直江津港	伏木富山港	金沢港	敦賀港
釜山航路	4(5)	1	4(3)	4(3)	3
中国航路	2(3)	2	2(3)	2(1)	0
釜山・中国航路	3(2)	0	3(3)	1(0)	0
計	9(10)	3	9(9)	7(4)	3

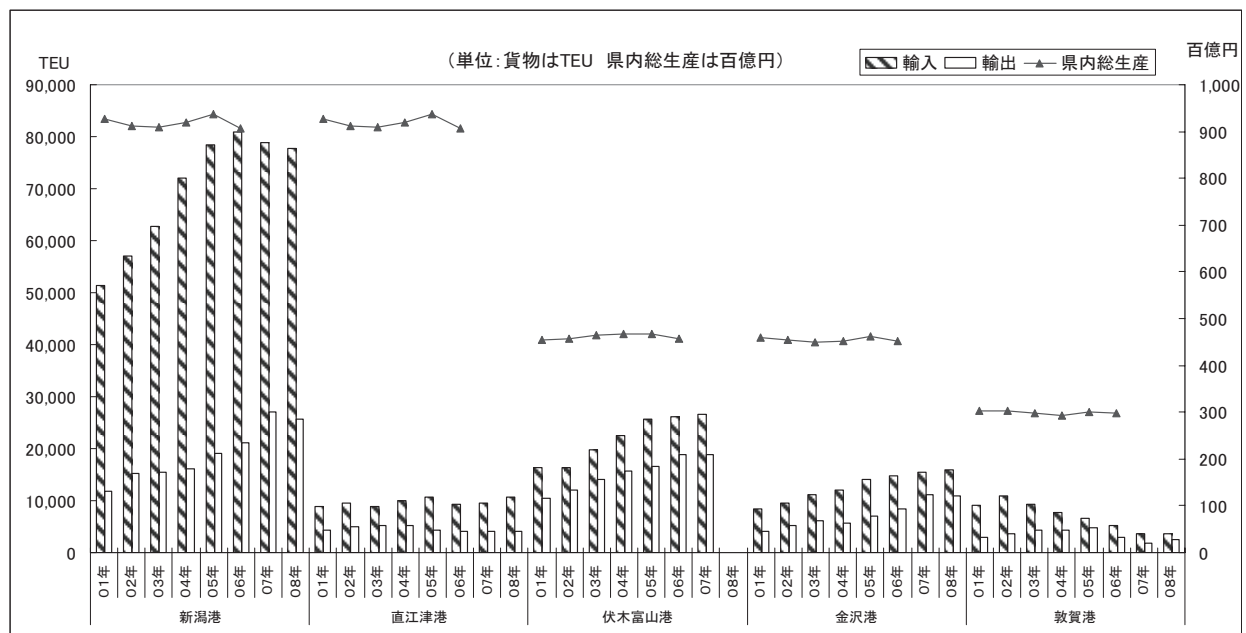
表2 新潟港のコンテナ航路

航路名 船社名		配船日	寄港地
釜山航路	高麗海運	週1便	新潟-秋田-釜山-金沢-富山-(新潟)
	興亜海運	週1便	新潟-秋田-釜山-富山-(新潟)
	東京船舶	週1便	新潟-苫小牧-釜山-富山-(新潟)
	長錦商船	週1便	新潟-直江津-富山-敦賀-釜山-(新潟)
中国・釜山航路	エスティエックスパン オーシャン	週1便	新潟-直江津-富山-釜山-蔚山-光陽-天津新港-大連-青島-釜山-(新潟)
	天敬海運		
	南星海運	週1便	新潟-苫小牧-八戸-函館-釜山-蔚山-光陽-大連-寧波-上海-釜山-(新潟)
	南星海運	週1便	新潟-苫小牧-八戸-富山-釜山-光陽-大連-青島-釜山-(新潟)
中国航路	神原汽船	週1便	新潟-富山-小樽-富山-上海-境港-金沢-(新潟)
		週1便	新潟-富山-金沢-境港-青島-大連-舞鶴-(新潟)

輸出と輸入の割合については、2001年度は1:2.8であったが、2007年度は、1:2.1となっている。依然、貨物全体における輸入の割合が高い状況が続いている。輸出と輸入では貨物の取扱量に2倍以上の乖離が認められるものの、輸出入を合わせた2003年度における主要3港の貨物取扱量は、採算の目安となる150,000TEUを上回る水準に達している。2001年以降における各県の県内

総生産は、概ね横ばいの水準にあり、大きな変動は認められない。詳細な報告は省略するものの、製品別により輸出入の動向を確認したところ、特定の製品が突出して増加している事実は認められなかった⁵。北陸地方では、2008年にはコンテナ取扱量は減少に転じたが、それまでは、堅調に増加していると捉えることができる。貨物取扱量が増加している外的な要因としては、日本と中国・

グラフ 1 北陸地方の港湾の実入りコンテナ取扱量と県内総生産の推移



※国土交通省北陸信越運輸局、敦賀港貿易振興会資料に基づき作成

2008年における金沢港のコンテナ取扱量については、石川県へのヒアリングの際に把握した大まかな数値

表 3 新潟港の航路別の実入りコンテナ取扱量

単位：TEU

	実入りコンテナ取扱量			うち釜山航路			うち中国航路		
	輸入	輸出	輸出入計	輸入	輸出	輸出入計	輸入	輸出	輸出入計
2001年	51,454	11,844	63,298	29,100	8,660	37,760	14,429	808	15,237
2002年	57,023	15,190	72,213	31,612	10,864	42,476	17,125	1,300	18,425
2003年	62,649	15,472	78,121	33,899	11,092	44,991	19,798	1,643	21,441
2004年	72,110	19,069	91,179	35,811	13,839	49,650	26,166	2,253	28,419
2005年	78,376	22,264	100,640	38,457	15,633	54,090	30,420	3,560	33,980
2006年	80,868	24,902	105,770	38,692	16,260	54,952	33,235	4,792	38,027
2007年	78,928	26,933	105,861	36,162	16,826	52,988	34,131	5,472	39,603
2008年	77,735	25,682	103,417	47,203	16,642	63,845	23,915	5,139	29,054

新潟県交通政策局資料に基づき作成

表 4 北陸地方からの輸送コストの比較

2005年3月30日国土交通省北陸地方整備局「北陸みなと Press」より

コストの比較（単位：％）	太平洋側	北 陸
海上運賃	26.5	32.3
梱包・保管・手数料	30.0	26.3
陸上運賃	43.5	15.7
	100.0	74.3

韓国を中心とする対岸諸国との間で生産の分業が進んだことにより、釜山港などから直接、日本の地方港へ輸送する物流ルートが形成されたことも要因として挙げられる。

北陸の港湾を経由しての輸送費用は、太平洋側の主要港湾を利用したものと比較して、海上運賃は高いものの、太平洋側の主要港湾から日本各地へ輸送する陸上輸送費用を考慮すると、表4のとおり総輸送料では低く抑えることが出来る。

以上、北陸地方の港湾の現状について、貨物取扱量を中心に整理した。各港湾の貨物取扱量は堅実に増加している。

しかしながら、新潟・伏木富山・金沢港の貨物取扱量の水準については、いずれの港湾も単独で航路を成立させるまでには至っていないことを確認することができた。

まず、直江津港、伏木富山港、金沢港と敦賀港の貨物取扱量は、それぞれ輸出入合わせて50,000TEU未満であり、単独で東アジアを直接結ぶ航路を開設することはできない。加えて、敦賀港は後述するように各種港湾振興策が講じられているものの、コンテナ取扱量の減少が続いている。新潟港は輸出入合わせて約90,000TEUの貨物取扱量を有している。これを航路別にみると、釜山航路については2005年以降50,000TEUを超える取扱量を有しており、単独で航路を開設できる水準にある。ただし、この水準は週3便が就航する目安であるため、新潟－釜山の直行便が開設された場合、2～3便減便し、現行の週5便を維持することはできない。単独で航路を開設すれば、リードタイムは短くなるが減便も伴う。利用者の賛否も分かれることが予測される。さらに、輸入の貨物量が多く、輸入と輸出の乖離は約2.5倍ある。単独で航路を開設した場合、積込まれるコンテナの半数以上が空コンテナとなることが想定される。船社にとっては効率的な航路とはならないであろう。

このようなことから、現実的には単独で航路を

開設することは困難であると考えられる。主要3港の港湾の合計は約150,000TEUであり、3港のうちどれかひとつでも航路から欠けると減便となる水準である。3つの港湾が貨物を取り合うことは、航路の拡充には繋がらないことを意味する。

まずこの点から、筆者は北陸の港湾が航路を拡充していくには、当面の間は各県が対立するのではなく、一体となり貨物の獲得を行っていくべきであるとする。

(2) 各県のポートセールスの状況

北陸各県は、貨物の取扱量の増加を行うため、ポートセールス及び港湾の機能を向上させる事業も実施している。また、港湾の振興を重要な課題として各県の総合計画に位置付け、自県の港湾の利用率を高める方針を掲げている。各県の政策は、細部において各々違いがある中で成果を伴う結果を生出しているが問題もある。

1) 新潟県の取組み

新潟県の主なポートセールスは、2007年、インランド・デポ（内陸保税蔵置場）を開設したことである。新潟県のインランド・デポは、2006年度に県出資の第三セクターが整備した物流施設に、商船三井ロジスティクス株式会社が入居しインランド・デポとして運営するとともに、荷主企業に海上貨物の混載、輸出入通関、短期保管・仕分け・梱包の各種物流サービスを提供している。新潟県は、こうしたサービスを通して、小口貨物の輸出入における新潟港の利用促進を促し、新潟港の航路が拡充・新設されることを期待している⁶。

2) 富山県の取組み

富山県の主なポートセールスは、定期コンテナ航路の利用促進を図ることを目的に、伏木富山港利用拡大支援事業（荷主企業奨励金）実施要綱を制定し、2007年4月1日から開始していることである。内容及び条件は、年度内に伏木富山港を

利用するコンテナ貨物量が輸出入 50TEU 以上かつ前年度比 20%以上増加した場合、増加した分について、最高 50 万円を限度して 1 TEU につき 1 万円を奨励金として交付するものである。

加えて、富山県は 2007 年 3 月、「とやま物流戦略」を策定した。同戦略の目的は、「国内において激化する港湾間競争のなかで、伏木富山港の活性化を行い、産業立地環境の向上や産業活性化を目指すものである。航路の開設に取組むとともに、既存航路の拡充を目指すため、商社への助成の強化を行うこととしている。

3) 石川県の取組み

石川県は、2006 年 4 月、集中的なポートセールスを行うことを目的に、荷主や物流関係企業を対象とした物流実態のアンケート調査を実施している。調査結果については、2006 年 8 月『2005 年港湾物流調査 報告書』として取りまとめを行い、訪問先の企業に説明を行う資料としてポートセールスに活用している⁷⁾。

石川県は、アジア向けの直行便を就航させること、釜山便の増便を行い金沢港の物流拠点化を推進すること、重量物の取扱比率が多いことから重量物により対応できることを目標とし、併せて金沢港を活用する企業の誘致を図ることとしている。

こうした対策を経て、混載貨物取扱企業の誘致には成功し、株式会社金沢港運により小口混載サービスが行われるようになった。加えて、コマツが金沢港付近において新たな工場を建設することを決定し 2007 年 11 月 19 日に石川県、金沢市と用地売買契約を締結した⁸⁾。金沢港の貨物取扱量の増加も期待されている。

さらに、石川県は航路の拡充を図るために 2009 年度から助成制度を実施することとしている⁹⁾。助成の内容は、コンテナ貨物については 1 フィートコンテナ換算で 1 個につき 2,000 円、重量貨物については 100 トンにつき 10,000 円を助

成する内容となっている。対象については、金沢港の利用がコンテナ貨物の場合は前年実績より 1 フィートコンテナ換算で 100 個以上増加した企業、重量貨物の場合は複数企業による共同出荷の貨物が前年実績より 100 トン以上増加した企業となる。

重量貨物の共同出荷に対する助成は、石川県が重量物に強い金沢港を目指していることの証左である。石川県の取組みは、近隣の他の港湾との違いを示すものと捉えることができる¹⁰⁾。

4) 福井県の取組み

福井県の主なポートセールスは、敦賀港の利用促進を図ることを目的に、2008 年 4 月 1 日から敦賀港コンテナ貨物集荷事業を実施していることである。助成の対象となる事業者は、物流事業者、県内荷主、県外荷主の 3 つを定めている。助成の内容も上記の 3 事業者毎に定めている。物流事業者については年間 300TEU 以上の貨物を取扱う場合、1TEU あたり 1 万円を助成する内容となっている。県内荷主の場合は、年間 300TEU 以上の貨物を取扱う場合、300TEU を超えた分につき、1 TEU あたり 1 万円を助成する内容となっている。県外荷主の場合は、年間 500TEU 以上の貨物を取扱う場合、500TEU を超えた分につき、1 TEU あたり 1 万円を助成する内容となっている¹¹⁾。

敦賀港のコンテナ貨物取扱量は、2008 年に輸出において増加に転じたものの、減少傾向にある。福井県内の企業の多くは輸出入に阪神港を利用している¹²⁾。敦賀港の利用は、神戸港や名古屋港が 200km 圏内にあることもあり、減少が続いている。福井県をはじめとする敦賀港の振興にかかわる機関の今後の積極的、継続的な取組みが期待される。

以上、北陸地方のポートセールスの状況について整理したが、4 県に共通していることは、小口貨物の取り込みを行おうとしていることと、県外の企業からの貨物の取込みを行うために県域を越

えたポートセールスを行っていることである。そして、ポートセールスの対象となっている区域に重複があり、貨物の取込みに競合が発生していることである。新潟港においては、北陸3県と離れており、東海地方より関東地方との結びつきが強いこともあり、表立った競合は少ない。しかし、新潟県と石川県に挟まれた富山県においては、新潟県上越地方や東海地方など、新潟県と石川県がポートセールスの対象としている区域との重複が多い。福井県においても、岐阜県や東海地方の貨物をめぐり石川県や富山県とポートセールスの対象としている区域に重複がある。

このようなポートセールスの問題点は、たとえ貨物の奪い合いに成功したとしても、便数の増加に繋がらないにもかかわらず、各県の間で競合が発生しているということである。貨物の奪い合いの具体例としては、富山県南砺市¹³にある日平トヤマの輸出貨物をめぐり、富山県と石川県が各々の港湾の利用促進を働きかける動きがある。新聞報道によると、石川県は距離をアピールし、富山県は金沢港より便数が多いことや、伏木富山港利用拡大支援事業をアピールしている。

現在、日本国内の各地域において港湾利用の拡大を目的とする政策が推進されており、地域間の競争が発生している。東京港・横浜港を中心とする関東地方、名古屋港を中心とする東海地方、神戸港を中心とする近畿地方では、港湾の国際的な地位を高めようと地域の各港湾が役割分担を行いつつ、サービスの向上に努めている（詳細については、3節(2)表7参照）。

一方、北陸地方においては、新潟港と伏木富山港は約300km、伏木富山港と金沢港は60km、金沢港と敦賀港は150km離れている。各県がポートセールスの際に確認した企業側の要望では、企業は輸送期間の短縮を求めている。60kmという距離は、概ね1時間で行き来が可能な距離である。企業は1日でも速い輸送を望んでいるにもかかわらず、石川・福井両県は150km、特に、富山・石川

両県は僅か60kmの距離で、北陸3県内及び東海地方の貨物の取り扱いを行なっていることになる。

(3) 国の政策

港湾施設の設備を行い、物流政策全般を統括している国の政策と国が北陸各県の港湾振興策に参与していく過程を考察することにする。

1) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進による国際競争力の強化

東アジア地域の経済発展に伴い、シンガポール、香港、上海、釜山港は、アジアの主要港としての地位を確立していった。こうした中、北米に向かう航路は日本国内の主要港から、アジア主要港への寄航数が増加し、日本の港湾への寄航数が減少するものとなった。こうした現状への対策として、港湾のサービスや機能の向上や臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成を促進させるスーパー中枢港湾プロジェクトの推進が進められることになった。国は、東京港・横浜港・大阪港・神戸港・名古屋港・北九州港・博多港¹⁴をスーパー港湾に指定し、プロジェクトの推進を行っている。

2) 国際物流戦略チームによる各地方の港湾の国際物流機能の促進

スーパー港湾以外の港湾については、国際物流戦略チームにより港湾の国際物流機能の促進を図ることとなる。国際物流戦略チームは、2005年11月に閣議決定された総合物流施策大綱(2005-2009)に基づいたものである。

いずれも日本企業のアジアへの進出が進み、東アジア地域との交流が拡大したことにより、釜山港をはじめとする東アジア諸国のハブ港湾から日本国内に財が流れる物流への対応が迫られたことが背景にある。

北陸地方においては、新潟県、長野県、富山県、石川県、福井県を対象エリアとして、2006年8月23日、北陸地域国際物流戦略チームが設立さ

れた。

北陸地域国際物流戦略チームに参加している団体は、国土交通省北陸地方整備局・北陸信越運輸局、対象エリアにある県、新潟県及び長野県の商工会議所連合会・北陸経済連合会、各県トラック協会、物流関係の企業、各港湾空港の管理会社となっている。4つの提言は次のとおりである。①北陸地域の国際物流機能の改善・強化②多様な輸送経路への対応③企業の立地促進に向けた取り組み④北陸地域の国際物流機能の利用促進である¹⁵。

3) 環日本海圏複合一貫輸送網の構築の検討

国は、2009年度から新規事業として、環日本海圏複合一貫輸送網の構築を検討することとしている。

環日本海圏複合一貫輸送網とは、ロシア経済の発展により、我が国との間の輸送需要の増大が見込まれており、日本、ロシア両国内の鉄道輸送網の活用も視野に入れ、新しい環日本海圏の複合一貫輸送網の強化のための検討を行うものである¹⁶。

新規事業のため、詳細を確認することはできなかったが、今後の取組みを注視していく必要がある。

以上、国の政策について整理を行ったが、国の政策の特徴は、国内の中核港湾に貨物を集中させようとする政策と、各地方の港湾の国際物流機能を向上させ貨物を分散させようとするそれぞれ相反する政策が同時並行で進行していることである。国の相反する政策は、自国の中核港湾を1980年代のように競争力のある港湾にしたいという意思がありつつも、東アジア諸国の台頭という現実を前に、これらの諸国との交流の軸とする港湾にするという方針も掲げざるを得ないという、国際的な物流をめぐる競争の激化を反映したものであると考える。

一方、国の政策を地方の港湾の視点から考察すると、これまで中核港湾の整備を軸とした港湾政策から、国が直接的に地方の国際物流政策に関与

していく環境が作られ、地方の間でも本格的に競争が始まることを意味している。

しかしながら、北陸各県のポートセールスからは、北陸地域国際物流戦略チームの位置付けがどうなっているのかを確認したが、各県のポートセールスに関する文書からは、各県のポートセールスに関する政策には北陸地域国際物流戦略チームで協議されてきたことを反映したものは認められなかった。各県は連携が必要であることを確認した段階にとどまっているのである。北陸地域国際物流戦略チームは、北陸の港湾の現状と課題について整理を行い解決に向けた提言を行なったにもかかわらず、各県によるポートセールスの重複や競合は解消されていないというのが現状である。各県が競合することの背景については、4節において考察を行う。

3節 北陸地方の港湾の課題と対策

北陸地方の港湾の課題について、北陸地域物流戦略チームの取組みを中心に、便数・航路、設備、港湾の整備を行う行政側の課題から考察を行なった。北陸地方の港湾の課題は、便数が少ないこと、太平洋側の港湾よりリードタイムが長いこと、ガントリークレーンをはじめとする施設が十分に整備されていないことに集約される。行政側の課題としては、今後、北陸各港湾の役割や具体的な連携策の検討を行い、具体的な取組みを行うことである。また、近隣の港湾が少ない貨物を取り合う横並び競争からの脱却と各港湾の具体的な役割分担を決定していくことが必要であると考え。サービスおよび設備の課題は、北陸地方の各企業に、より多くの輸送費をかけて太平洋側の港湾に貨物を運送する状況を生み出している。施設が十分に整備されていない環境は、コンテナの搬入に時間を要すことによって、沖待ちを引き起こし、船主に大きなコストを課す状況を生み出しているが、各県の取組みにより対応が図られつつある。

(1) 便数・航路、設備における問題点と対応策

1) 企業が求めるサービス

北陸各県及び国は、北陸地方の港湾に対する企業の要望の把握を行っている。本論を論じるにあたり、各機関の協力を賜り、これらのアンケート結果を提供していただいた。それらをまとめると表5のとおりとなるが、どの県においても、便数の拡充、施設の充実を求めていることが認められた。また、富山県が行った調査では、輸出の管理

を本社が行っているため、地元の港湾を利用するかを決定できない環境があることも認められた。福井県については、パブリックコメントからの抜粋により把握を行ったため、国交省や他県と単純な比較はできないものの、港湾振興に厳しい意見を確認することができた。

2) 小口貨物になるほど利用率が低い

北陸各県に共通することは、中小企業が地域経

表5 企業が北陸地方の港湾に求めるサービス

国交省	富山県	石川県	新潟県	福井県
36 (複数回答)	20 (複数回答)	回答が多かった順に列挙	要望については、日々把握している	パブリックコメントから一部抜粋 ¹⁷⁾
コンテナ航路の開設・増便 25 社	トータル輸送コストで現在の利用港湾より安くなること 15 社うち 県内 13 社 県外 2 社	便数が少なく、目的地へ(から)の直行便がない。	釜山トランシップの場合、トランシップ後のスケジュールが読めない。釜山港で混載するLCL貨物は外国での混載であり不安がある(輸出)	経営者の立場で敦賀港の置かれている現実を考えると、今後の利活用推進は、非常に困難ではないかと言わざるをえない。日本海側の港が競争しているというより、足の引っ張り合いをしているように見る。金沢港に富山と敦賀に入る荷物を集中させることで、航路の拡大や大型船の就航や便数の増加を図っていただきたいと思います。(筆者が要約)
リードタイムの短縮 23 社	トータル輸送時間の面で、現在の利用港湾より短縮されること 14 社うち 県内 12 社 県外 2 社	小口貨物の場合、混載取扱が必要となるが、現在、釜山直行貨物以外の取扱いはいできない。	県内の梱包業者が少ないので、京浜港から輸出せざるを得ない(輸出)	貨物量を伸ばしていくためには、今後、中国航路の誘致、週2便(※)の韓国航路の維持が最大のキーとなる。県知事をトップにしたポートセールス営業活動が、重要である。(※意見募集期間中は週2便)
物流センターの整備 14 社	貿易相手先との直行航路が開設されること 13 社うち 県内 11 社 県外 2 社	海上運賃だけでなく、陸送運賃を含めた輸送費のトータルで勝負する必要あり。	中国、東南アジアからの直行便を充実してほしい(輸入)	
トータルコストの削減 12 社	港湾周辺の施設使用料やバンニング・デバンニング費用が安くなること 8 社うち 県内 6 社 県外 2 社		輸入のLCLサービスの充実(輸入)	
荒天時の航路の安定性の確保 10 社	定曜日サービスが確保され、定時性が向上すること 6 社うち 県内 6 社 県外 0 社			
トランシップの安定性の確保 8 社	小口貨物の取扱いサービスが充実すること 6 社うち 県内 6 社 県外 0 社			

表6 各県の小口貨物の発生状況¹⁸⁾

	新潟県内	富山県内	石川県内	福井県内
5トン以下の小口貨物がコンテナ取扱件数に占める割合	4割	5割弱	5割強	6割
主に輸出に利用される港湾とその割合	7割が京浜港	9割が大阪港湾・京浜港	9割が大阪港湾	9割が大阪港湾
5トン以下の小口貨物が取扱全体に占める割合	3%	4%	4%	9%
10トン以下の小口貨物が取扱全体に占める割合	6%	8%	7%	17%

済において産業を支える中核にあることである。このため、1社の1回の貨物量がコンテナ1個に満たない小口の貨物の件数が多くなる傾向がある。こうした小口の貨物の多くは京浜港や阪神港から輸出される。北陸の港湾では便数が少なく安定性に欠けるため、納期に影響を及ぼすからである。このため、輸送費用をかけても太平洋側の港湾を利用している。表6に示すように、北陸各県で発生する貨物の約10%が小口貨物であり、その多くが太平洋側から輸出されている。地元の企業が地元の港湾を利用するより多くの輸送コストをかけて製品を輸出していることになる。

これに対して、新潟県と石川県が、それぞれ新潟港と金沢港小口貨物混載サービスの情報発信に努め、利用を促している。

3) 沖まちの状況

沖待ちとは、悪天候で貨物船の到着が遅れたり、大量の貨物で積み下ろしに時間を要したりすると生じる。沖待ちが生じると、船の用船料がその分余分にかかるため、船会社や荷主への悪影響が大きくなる。沖待ちの1日当たりのコストは200万円ともされている¹⁹。北陸地方の港湾においても、沖まちにつながるケースが確認されている。新潟港では、2004年で34隻最大25時間待ち、2005年で57隻最大33時間待ち、2006年で69隻最大55時間待ちの沖待ちが発生している²⁰。伏木富山港では、沖待ちとは年間運航本数の2割近くに達している。2006年度は65隻生じ、平均9.8時間。中には20時間以上待ったケースもある²¹。

しかしながら、沖待ちや各種施設の整備については、特に近年、国及び各県が積極的に対策に着手している。

国は、2009年度から、新潟港において多発する沖待ちを解消するために、新規事業として国際海上コンテナターミナルを整備することとしている。これにより、効率的な荷役機能の確保と入港船舶の安定就航を図ることとしている。

新潟県は、県の新規事業として、2009年度から国際物流拠点化事業を拡充し、国内・国際鉄道網等活用による物流回廊形成事業を実施することとしている。

伏木富山港では新湊地区において、2007年に多目的国際ターミナル拡張工事が完成したが、さらに、増加する貨物に対応するため、2007年9月にはコンテナヤードを約2.1ha拡張し、施設の拡充が行われた。2009年度にはガントリークレーンの増設を予定している。さらに、2009年度からは、富山県の単独事業として、環日本海シーアンドレール構想検討調査事業を開始することとしている。富山県は、当事業において、伏木富山港の港湾機能向上化策として既存の港湾施設と鉄道施設を活用した複合一貫輸送の実現化を調査・検討することとしている。

金沢港においては、2008年11月2日、金沢港の大浜多目的国際ターミナルの供用を開始した。当ターミナルの水深は-12m（暫定水深であり今後-13mとなる）となり、大型の船舶の寄港が可能となる。

敦賀港では、慢性的な埠頭用地不足の解消や、

表7 各地方の国際物流戦略チームの概要²²

北 陸	京 浜	中 部	阪 神
①北陸地域の国際物流機能の改善・強化②多様な輸送経路への対応③企業の立地促進に向けた取り組み④北陸地域の国際物流機能の利用促進。	「関東版国際物流戦略チーム」は、京浜港を核とした海上貨物輸送対策の検討を行っている。海上貨物については「京浜港物流高度化推進協議会」が中心になって「京浜港物流高度化行動計画」の策定とこれに基づく取り組みを行っている。	伊勢湾スーパー中枢港湾連絡推進協議会で進められている「シーアンドレール物流戦略」、他の輸送機関を活用し名古屋、四日市、三河港間の内航海運の連携を図ることで伊勢湾内の港湾の一体化を推進すること、中部空港の物流機能を活かした戦略が考えられている。	広域連携による国際競争力強化に向けた提言」をまとめ政府に提出した。大阪湾内にある神戸港や大阪港を「阪神港」としてひとつの港湾に位置づける“一開港化”の実現に向けた具体的な対応策の検討を行っている。

船舶の大型化に対応するため、鞠山南地区で多目的国際ターミナルの整備を行っている。2008年9月に、岸壁（水深－14m）と埠頭用地の一部を供用開始している。今後はコンテナの取扱いに関連する機械等の施設の整備を推進することとしている。

(2) 行政側の取組みに関する課題

行政側の課題は、北陸各港が担うべき役割について十分に検討されていないことから、広域連携に関する具体的な施策が決められていないことである。

国際物流戦略チームは国内各地に設置されている。表7は主な地域の国際物流戦略チームの戦略をまとめたものである。

北陸国際物流戦略チームと京浜、中部、阪神の物流戦略と異なる点は、具体的な取組みが必要であることを認識したことに留まり、具体的な対応策を検討するに至っていないことである。また、これらの地域は、具体的な広域連携を謳っており、近隣の港湾が連携することを目的に具体的な役割を検討している。これらの港湾が港湾の振興について具体的な取組みの検討を行い、広域連携を模索した背景には、国際競争の中で勝ち残れないという危機意識があるものと考えられる。すでに本論2節において論じたように、北陸の各港湾は、いずれも単独で航路を開設することはできない。3つの港湾が貨物を取り合うことは、航路の拡充には繋がらないにもかかわらず、各県の間で競合が発生している。ある行政機関にインタビューを行ったところ、北陸国際物流戦略チームでは、各港湾の具体的な役割が決まっていないとのことであり、連携が必要であることを確認した段階であり今後検討していくとのことであった。

また、例えば、新潟港と伏木富山港はライバル意識が強いが、一つの港湾に肩入れを行うようなことはできない。国際的な視点で見れば、北陸の港湾は全体で一つということである。全体の拠点

性を高める必要があるとのことであった。

行政側の取組みに関する課題については、自治体が政策を決定する過程からも分析を行う必要があると考える。次節では、北陸各県において広域連携が行われない要因について、考察を行いたい。

4節 北陸各県の港湾振興に関する政策の考察

北陸各県において広域連携が行われない要因について、行政側の港湾振興に関する政策を中心に考察を行いたい。

北陸各県は、自県が環日本海交流の拠点となることを目指し、港湾の振興は重要な政策として位置づけられている。また、地元企業や議会から港湾の振興を望む声がある。各県では、北陸各県の港湾振興に関する政策は、各県の政策の細部においてそれぞれ違いは認められるものの、県域を越えた貨物の取込みと小口貨物の取込みという共通の目的がある。

では、国が設置した北陸地域国際物流戦略チームにおける国の対応はどうであろうか。国は、北陸地域国際物流戦略チームにおいて、4つの提言を記した提言書を発信した。国は地方の港湾振興に一定の関与を行なっていることは確認できた。

しかしながら、2節(4)において論じたように、各県の取組みは北陸地域国際物流戦略チームの議論を反映したものであることは確認することが出来なかった。国は各県の港湾の振興について、一定の関与は行ったが、調整は行っていないのである。北陸国際物流戦略チームの提言は、法令上においても予算措置においても、地方の政策を拘束するものではない。各県は、独自に港湾を振興するために各種取組みを実施している。新潟県が実施しているインランド・デポ、富山県の伏木富山港利用拡大支援事業実施要綱、石川県の混載貨物取扱企業の誘致、福井県の敦賀港コンテナ貨物集荷事業についても、県独自の取組みである。加えて、ある行政機関に行ったインタビューでは、こ

こ最近は、関係機関が集まる会議で隣県と一般的な話をすることはあっても、広域地域間競争が激しくなっていることもあり、情報交換を行うことは少なくなった、との話があった。広域地域間競争の中で地域の振興を独自に行おうとする意識が働いていると考えられる。

では、何故、京浜、中部や阪神では連携策となる広域連携や各港湾における役割の分担が確認されたのだろうか。これらの地域も国際物流戦略チームが設置されている。横浜港、名古屋港、神戸港（阪神港）は、国内においては主要な港湾であるものの、国際競争にさらされている。国際競争という不確実性の高い状況下の中で、失敗するかもしれないというリスクを共有しつつ、港湾の振興を図っていこうとしていると捉えることができる。これに対し、北陸地方においては、広域地域間競争の中で地域の振興を独自に行おうとする意識が働くあまり、隣県の港湾をライバル視する傾向があるとも考えられる。新潟港と伏木富山港はライバル意識が強いという話や、富山県と石川県の対立が新聞で報道されることはこの証左であると考えられる。

以上の検討により、北陸各県が港湾振興において対立する要因は、次のとおりであると考えられる。

- ①北陸各県の各種港湾振興策は、対象となる貨物や地区に重複があり、重複する地区を中心に貨物の奪い合いが発生したこと。
- ②北陸地方の各港湾の広域連携について連携が必要であることを確認したことにとどまり、具体的な連携のあり方について決められていない。この背景には、各県がこれまで独自にポートセールスを行ってきたことや各県間のライバル意識が作用している。

5 節 総括

(1) 北陸港湾の振興に関する課題と対応策

北陸地方の港湾では、2007 年までは着実に輸出

入、特に輸入が増加していることが確認された。しかしながら、取扱量については、新潟・直江津・伏木富山・金沢・敦賀港のいずれの港湾も単独で航路を成立させることはできないものとなっている。加えて、2008 年後半からの世界的な景気後退により、これまで増加していたコンテナ取扱量は減少に転じた。コンテナ取扱量が景気の変動に左右されやすいことを改めて確認することができた。

北陸地方の港湾の課題は、便数・航路、施設の整備の充実を行なうことである。設備が十分に整備されていないため、時として沖待ちが発生し船主に大きな負担を課していることが確認されたが、同時に、各県が厳しい財政状況の中で埠頭整備や防波堤整備をはじめとする対策を講じていることも確認された。一方、これに対し、各県と国は積極的に港湾施設の整備とサービスの向上に努めている。今後、こうした取組みが地元企業の活動の助けに繋がることが期待される。

行政側の課題は、北陸各港湾の役割や具体的な連携策の検討が行われていないことである。企業は1日も速い輸送を望んでいる。早急な検討が求められている。

(2) 北陸港湾の利用に関する見通し

一方で、景気後退の中においても長期的な視点に立てば、北陸地方の各港湾において、明るい将来を期待することができる事情が発生していることも事実である。

例えば、金沢港においては、コマツの進出による貨物取扱量の増加が期待される。2008 年後半からの世界的な景気後退により、コマツの主力製品である機材の需要は一時的に減少することが予想されるが、長期的にはコマツの進出は金沢港の発展に資するものであると考えられる。

伏木富山港においては、ロシアへの中古車の輸出が増加し、ロシアへの輸出港として一定の地位を確立している。財務省貿易統計を確認したところ、2008 年の伏木富山港の中古車の輸出量は

130,007NO²³であった²⁴。統計を確認することができた最も古い1989年の輸出量は105Noであった。輸出量は19年で約1,238倍増加していることになる。しかしながら、円高やロシアが輸入中古車の関税を引き上げたことにより、2008年後半から伏木富山港のロシアへの中古車の輸出量は減少している。特に、2009年1月には946Noとなり、前年同月比で-709%と大きく減少している。長期的にはロシアの関税の引き上げは続くと考えられる。伏木富山港がロシアとの地理的な優位性を活かせるかが重要になると考える。

新潟港においても、高速道路網の整備により関東からの貨物の取込みを図ることが可能となる環境が充実する。北関東では数年後に北関東自動車道の全線開通を控え、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備も進んでいる。北関東における高速道路網の充実は、北関東の企業に時間がかかる横浜港からアクセスがよい新潟港への物流の移行を検討するきっかけを与えることになると思う。

(3) 北陸港湾の振興に関する提言

筆者は、各県が対立する要因のひとつに各県がこれまで独自にポートセールスを行ってきたことや各県間のライバル意識があることを挙げた。ライバル意識というのは、構造的な要因に立脚したものではないため、克服には一定の期間を要すると思われる。ライバル意識を持ちつつも、経済的な合理性を追求できる手法を検討すべきであろう。

北陸港湾の振興を対立から連携へ移行するにはどうすればよいか、連携を行えばどのような利点があるのか。この2点については、本論のまとめとして、広域連携の必要性和具体的な広域連携策を提唱することで論じることとしたい。

まず、北陸港湾の振興を対立から連携へ移行するにはどうすればよいかについては、北陸各県に広域地域間競争への対応が必要であることを提唱

する。国内の主要な港湾の動きと自県の状況を比較すれば、広域連携を検討することの重要性を捉えることができると考える。

また、各県は港湾の振興策や施設の設備において精力的な取組みを行っている。しかしながら、2008年後半からの世界的な景気後退によりコンテナの取扱量が減少したことからもわかるように、物流は景気の変動を受けやすい。一つの県だけで対応できることには限界があると思う。

次に、連携を行えばどのような利点があるのかについては、北陸港湾の具体的な連携策を提唱することで示すこととしたい。筆者は、効果的な貨物の取込みのために、当面の間は、各県が港湾振興の際に行っている企業へのアンケートやポートセールスを通して得た情報を一つにまとめることを提唱したい。こうした措置を講じることで、各港湾の役割が明らかになり、北陸地方の港湾の利点を一層発揮することができると考える。また、北陸経済連合会の新木会長が提唱するように北陸の港湾に広域的な管理組織を設立することも有効な手段である²⁵。特に、伏木富山港と金沢港が連携した場合、北陸の港湾はより使いやすい港湾となる。例えば、両港に寄港する航路において、寄港地及び寄港日を交互でどちらか1港に抑えた場合、便数を減らすことなくリードタイムの短縮を図ることができる。北陸地方の企業は、太平洋側の港湾を利用している。これらの貨物がたとえ隣の港湾から輸出入されたとしても、地元の企業の輸送費を圧縮出来れば、県にとっては企業の経営支援策のひとつとなるのである。

北陸地方にある港湾には、単独でコンテナ航路を維持できるだけの貨物取扱量を有する港湾は存在しない。北陸地方においても一つの北陸港として役割を分担・補完し効果的な振興を行っていく必要性を提唱したい。

参考文献

- 国土交通省北陸地方整備局・北陸信越運輸局『北陸地域国際物流戦略チーム提言事項』2007年11月
- 国土交通省北陸信越運輸局『北陸信越の物流データベース』2006年10月
- 伊藤修一郎『自治体政策過程の動態－政策イノベーションと波及－』（慶應義塾大学出版会）2002年4月
- 北東アジアグランドデザイン研究会『北東アジアのグランドデザイン－発展と共生へのシナリオ』（日本経済評論社）2002年12月
- 富山学研究グループ『環日本海、その新たな潮流』（北日本新聞社）1999年8月
- 日本海圏経済研究会『「環日本海経済圏」の見方』（創知社）1992年7月
- 小川 和男『環日本海経済圏－北東アジア・シベリア時代の幕開け』（日本経済新聞社）1991年5月
- 金田 一郎『環日本海経済－その構想と現実』（日本放送出版協会）1997年5月
- 坂田 幹男『北東アジア経済入門』（クレイン）2000年4月
- 梅津 和郎『北東アジアの経済発展と貿易』（晃洋書房）1994年2月
- 本多 健吉『北東アジア経済圏の形成－環日本海経済交流』（新評論）1995年3月
- 蛭名 保彦『環日本海地域の経済と社会－持続的発展をめざして』（明石書店）1995年3月
- 福井県立大学北東アジア研究会『北東アジアの未来像－21世紀の環日本海』（新評論）1998年3月
- 中藤 康俊『環日本海経済論』（大明堂）1999年10月

- 1 20フィートコンテナ換算個数。
- 2 新潟港 新潟県庁ホームページ新潟港の外貿定期航路 <http://www.pref.niigata.lg.jp/kowanshinko/1191256257743.html> より2008年3月22日検索
伏木富山港 特定重要港湾伏木富山港ポートセールス事業推進協議会 <http://www.pref.toyama.jp/sections/1307/portsales/> より2008年3月21日引用
金沢港 石川県庁ホームページ <http://www.pref.ishikawa.jp/kanazawakouwan/p03.html> より2008年3月22日引用
- 3 2008年の金沢港のコンテナ取扱量は、速報値であり、石川県が正式な公表値として発表する数値ではないため、変更がありうる（2009年3月3日石川県に照会）。
- 4 2009年3月6日富山県立地通商課に照会。
- 5 新潟県『新潟県統計データハンドブック（平成19年）』

- 第10章商業・貿易・金融。
- 新潟税関支署管内の港湾・空港を利用した貿易額の状況。富山県・石川県分については、『外国貿易年表』2002～2006年大阪税関の数値を基に分析を行なった。
- 6 北陸地域国際物流戦略チーム第2回本部会 新潟県の報告より
 - 7 2007年10月24日石川県港湾活用推進室に聞き取り
 - 8 石川県庁ホームページ <http://www.pref.ishikawa.jp/other/gallery/2007/11/071119.html> より2008年4月5日検索
 - 9 2009年3月3日石川県港湾活用推進室に照会
 - 10 2006年12月13日北陸地域国際物流戦略チーム第2回本部会 石川県からの報告より
 - 11 福井県庁ホームページ <http://www.pref.fukui.lg.jp/doc/kigyo/info-tsuruga.html> より2009年2月21日検索
 - 12 2006年12月13日北陸地域国際物流戦略チーム第2回本部会 福井県の報告より
 - 13 南砺市から金沢港及び伏木富山港への距離・所要時間は概ね同程度である。
 - 14 名古屋港・北九州港・博多港は、「チャレンジャー型スーパー中枢港湾」として指定されている。
 - 15 事務局は国土交通省の地方局である北陸地方整備局・北陸信越運輸局が共同で勤めている。設立以降、3回の幹事会、本部会を開催した。2007年11月12日の本部会で、今後取組むべき4つの提言を取りまとめた。
 - 16 国土交通省平成21年度予算組織別予算概要（港湾局）より
 - 17 2008年4月28日付敦賀港・山南地区多目的国際ターミナル利活用計画の策定に関する県民パブリックコメントの結果 2009年3月3日引用
http://www.pref.fukui.jp/doc/kigyo/publiccomment-result_d/fil/001.pdf より
 - 18 北陸地域国際物流戦略チーム『北陸地域国際物流戦略チーム データブック』2007年11月12日 p.66
 - 19 北日本新聞 2007年12月25日
 - 20 新潟県議会 2007年2月定例会 連合委員会 02月28日－01号
 - 21 北日本新聞 2007年12月25日
 - 22 国土交通省 物流：国際物流戦略チームの活用及び国土交通省各地方整備局のホームページを参照した。
<http://mlit.content-demo.kanata-jp.com/seisakutokatsu/freight/butsuryu03230.html> より2008年11月23日検索
 - 23 台の数量単位の略語のこと『外国貿易年表』2002～2006年大阪税関より
 - 24 財務省貿易統計
<http://www.customs.go.jp/toukei/srch/index.htm> より2008年7月5日確認
 - 25 北陸中日新聞 2009年2月10日
<http://www.chunichi.co.jp/hokuriku/article/asia/news/CK2009021002000194.html> より

Current Situation and Issues of Logistics Gateway in Japan Sea Rim Area —The logistics policies of Niigata, Toyama, Ishikawa and Fukui Prefecture —

Gen NAGATA *

This paper examines the issues of logistics policies in Hokuriku area and suggests policies of improving logistics system.

Freight flows in Hokuriku area had increased until 2006, but has been decreasing from 2008 because of recession.

In addition, because of quite a few frequencies of transportation many companies in Hokuriku area export products from harbors in Keihin or Hanshin area. I interviewed National and Local Government (Niigata, Toyama, Ishikawa, and Fukui Prefecture) about their port planning.

The interview and logistics data indicates some issues. First many companies want to improve logistics system.

Second, frequencies of transportation are

not improved, because companies do not use ports in Hokuriku area. And Local Governments are competitive each other to improve logistics system.

So this paper clarifies the issues of Local Governments' logistics policies. Then I indicate why the local governments are competitive each other, and suggest sharing and putting together all of their intelligence of logistics policies.

No ports in Hokuriku area can maintain or increase ocean freight transportation alone. Ocean freight transportations are becoming profitable by collecting freights from each port in Hokuriku. Local Governments need to corporate each other. And they need to assign parts to each port, and improve their ports as one port, "Hokuriku Port".

* March 28, 2009 Completion of Master's Course, Graduate School of The Open University of Japan