

秋田港の状況と対岸諸国との交流について

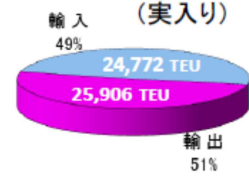
1. 秋田港コンテナ取扱量

平成29年 75,184 TEU (速報値)

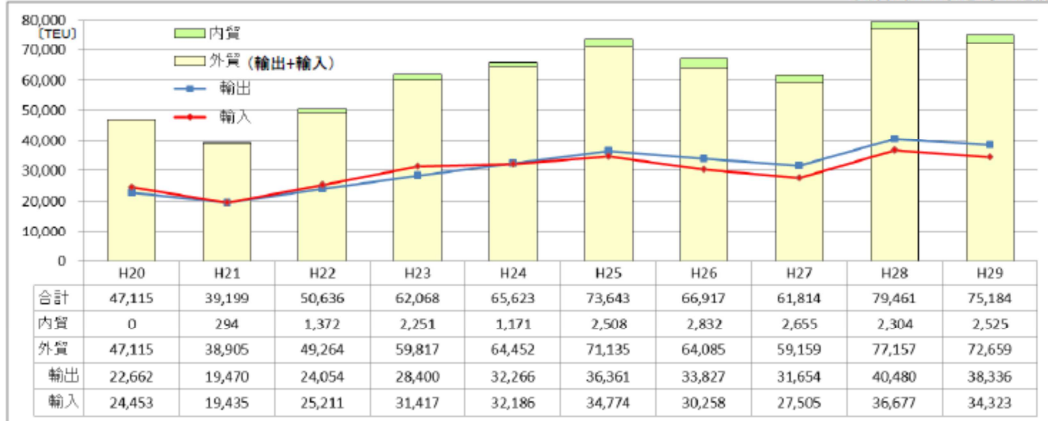
※実入りコンテナ数：50,678TEU

コンテナ取扱量は、前年比5%の減となったが、実入りでは、ほぼ横ばいでした。また、県内事業者の輸出拡大によって、実入りの輸出取扱貨物量は過去最高を記録し、初めて輸出量が輸入量を上回りました。

コンテナの輸出入比率



(資料)秋田県港湾空港課



※参考 秋田県の貿易額 (函館税関発表資料)

[単位：千円]

	平成29年	前年比	平成28年
輸出	67,313,894	130.9%	51,404,903
輸入	168,482,556	107.1%	157,295,471
合計	235,796,450	113.0%	208,700,374

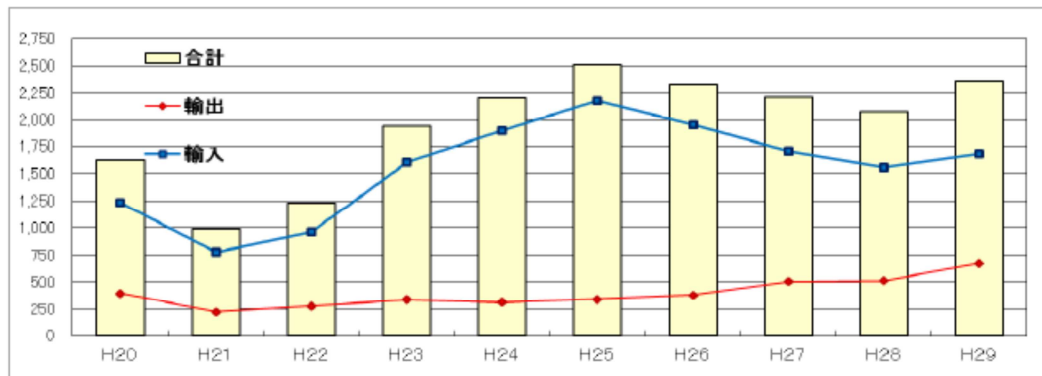
●主要品目の実績

[単位：千円]

輸出品目	金額	前年比	輸入品目	金額	前年比
(1) 一般機械	19,874,867	150.3%	(1) 非鉄金属鉱	60,008,416	116.7%
(2) 非鉄金属	18,388,128	133.1%	(2) 石炭	28,657,192	103.4%
(3) 紙及び板紙	10,440,333	131.2%	(3) 木材	13,342,561	102.0%
(4) 自動車の部分品	5,658,679	102.7%	(4) 電気機器	10,313,423	105.3%
(5) 金属鉱及びくず	3,629,858	121.2%	(5) ウッドチップ	5,467,618	131.6%

●輸出入額の推移

[単位：億円]



2. クルーズ船の寄港

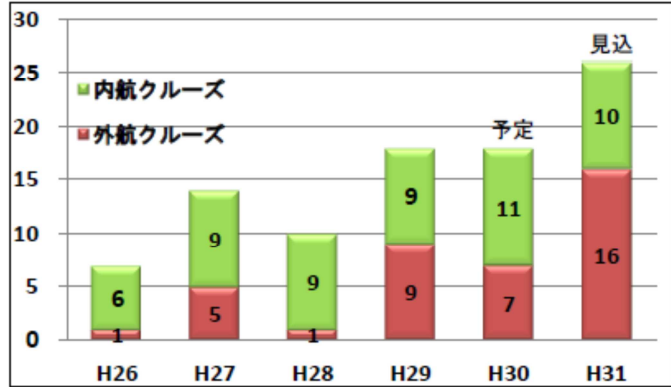
平成29年は18回寄港しました。
平成30年4月にはクルーズターミナルの供用を開始し、今後もクルーズ船の誘致を進めることにしています。



秋田港クルーズターミナル



寄港を歓迎する“なまはげ太鼓”



「ダイヤモンド・プリンセス」の寄港(平成30年4月)

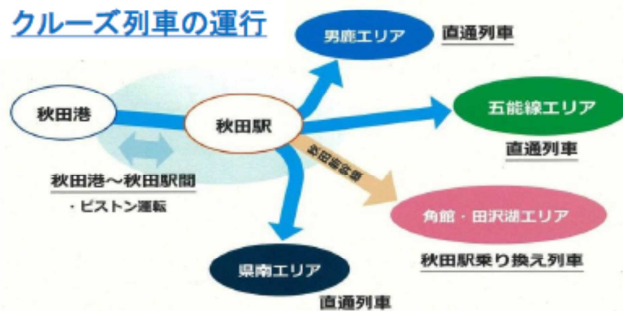
秋田港クルーズ列車が本格運行を開始！

平成30年4月から、JR東日本秋田支社が運行するクルーズ旅客向けの専用列車「秋田港クルーズ列車」が、本格運行を開始しました。同列車の運行により、県内観光地へのアクセス向上と、それに伴う地域活性化の効果が期待されています。



秋田港駅を出発するクルーズ列車
(貨物専用線を活用)

クルーズ列車の運行



【クルーズ・オブ・ザ・イヤー2017を受賞】

平成29年度に実施した、関係機関の連携によるクルーズ列車の試験運行の取り組みが評価され「あきたクルーズ振興協議会」が『クルーズ・オブ・ザ・イヤー2017』の特別賞を受賞しました。



クルーズ列車本格運行開始式典

3. 秋田港の整備計画案

産業界の要望等を踏まえ、平成30年度内に港湾計画を改訂し、整備を進めます。



4. 対岸諸国との交流

吉林省など経済交流の覚書を締結している地方政府等と、人脈形成も踏まえた長期的な視点での経済交流を継続し、ビジネスの活性化を図ります。

● 日中露3カ国地域経済交流会議

秋田商工会議所、中国国際貿易促進委員会延辺支会、ロシア沿海地方商工会議所による貿易や観光分野等に関する交流会議が秋田市で開催されました。平成30年度は、中国(延辺)で開催される予定です。

● 中国華北地域との経済交流

平成29年11月、県や経済団体等からなる訪問団が天津市を訪問したほか、平成30年4月の秋田港クルーズターミナルの供用開始にあわせ、天津市旅遊局一行が来県し、観光地等の視察を行いました。

平成 30 年 3 月 26 日
新 潟 県

日本海横断航路事業に係る対応方針

1 経緯

日本海横断航路事業について、平成 29 年 5 月に日本海横断航路のあり方検討委員会を設置し、これまでの取り組みにおける反省点を踏まえ、あらゆる可能性を排除せずに、事業の可能性やスキーム、実施手順、役割分担など事業のあり方について検討してきた。

この検討委員会は 6 回開催され、平成 30 年 3 月に報告が取りまとめられた。同報告においては、現時点での採算性の確保は困難であるものの、新潟港の拠点性を高めるために短・中期に取り組むべき航路の一つとして可能性を見極めていくことが適当であること、現状においては運航収支を黒字にするに足る十分な需要は確認できなかったが、今後更なる情報収集等の諸策の実施等によって貨物量の見込みを積み増す可能性があることから、荷主訪問等を通じた貨物の情報収集・創貨・掘り起こしを行うとともに、船会社に貨物量等のデータを提示しながら働きかけを行うことが必要とされた。

県では、県議会での議論も踏まえ、日本海横断航路事業に係る対応方針について、次のとおりとした。

2 対応方針

日本海横断航路事業のあり方検討委員会の報告を尊重し、中国東北部・ロシア極東地域との間の航路を、取り組むべき航路の一つとして位置づけ、既に外航航路を有する船社による運航を模索することとする。

このため、まずは平成 30 年度において、中露関係者との協議を継続するとともに、貨物量調査等及び船会社等への働きかけを行い、航路の実現性や課題を確認したうえで、航路の可能性を見極めることとする。

日本海横断航路のあり方検討委員会報告書（概要版）

1 新潟港における日本海横断航路の位置づけ

- ・新潟港は、我が国日本海側の国際海上輸送の拠点として高い優位性を有しているが、港湾利用者のニーズや、首都圏の代替港湾としての期待に応え、地域経済の一層の発展に貢献するためには、航路の一層の充実や利用促進に取り組み、新潟港の国際物流の拠点性向上を図ることが重要。
- ・日本海横断航路は、新潟港が有する潜在的な強みを活かすとともに、地域の一層の発展につながる可能性がある動きが見られる中国東北部・ロシア極東地域とを直接結ぶ航路として位置づけられ、当該地域との間の貨物の新潟港への集積や新たな貿易・物流の創出につながる可能性があるほか、地域間交流拡大の起爆剤となることが期待される。

2～3 日本海横断航路の需要及び運航経費の見込み、事業スキーム

- ・想定される運航条件では旅客需要を見込むことは難しく、貨物によって採算を見込むことができるかどうか検討する必要がある。
- ・航路を運航する場合の体制等は、貨物量の状況に応じて異なる対応が考えられるが、それを整理したものが別紙の図である。
- ・新潟県が実施した調査結果をもとに本委員会において検討した範囲では、現状において運航収支を黒字にするに足る十分な貨物量は確認できなかったが、今後更なる情報収集等の諸策の実施等によって貨物量の見込みを積み増す可能性がある。

4 日本海横断航路に係る当面の対応

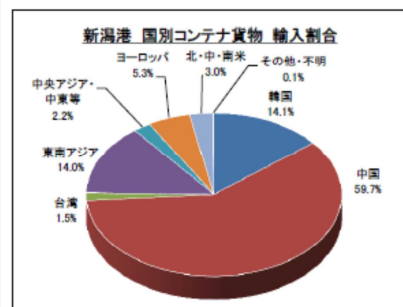
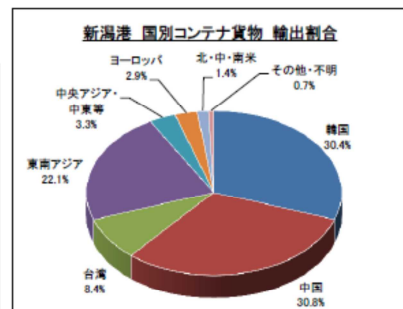
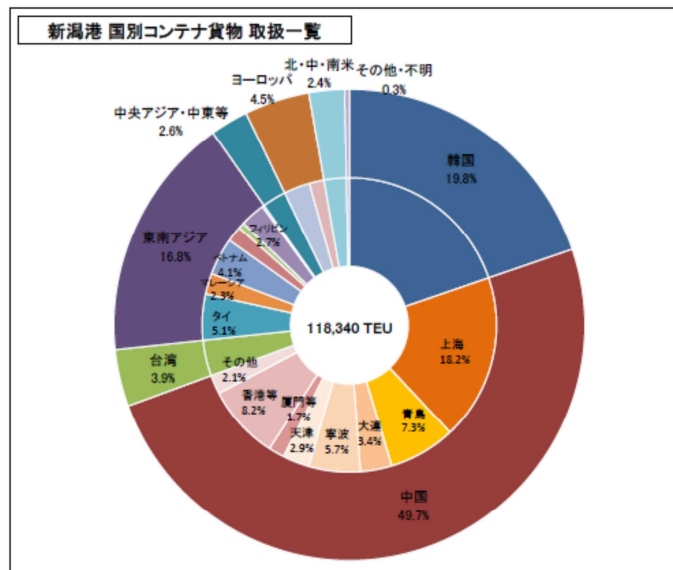
- ・新潟の地域経済にとって新潟港の拠点性向上は重要であり、拠点性を高めるために短・中期に取り組むべき航路の一つとして、中国東北部・ロシア極東地域との間の航路の可能性を見極めていくことが適当。
- ・現状では、航路の実現性を調査するため、荷主訪問等を通じた貨物の情報収集・創貨・掘り起こしを行うとともに、船社に貨物量等のデータを提示しながら働きかけを行い、船社の採算性の確認作業に協力していく必要。
- ・外航航路の運航は複雑高度なものであり、現実的な運航主体としては、国際海運を専門とする既存の船社を想定することが適当。
- ・行政からの支援については、船社の要望や航路開設を検討する上での課題等を確認しながら可否を判断することが適当。
- ・航路の誘致に取り組む場合には、経済合理性や他港との差別化の観点等を勘案して、専門家の意見を聴きながら取り組んでいくことが不可欠。
- ・他港の動向を注視するとともに、これまでに築いた対岸地域との協力関係を活用した対応をとることが望ましい。

新潟港・仕向地・仕出地別コンテナ取扱実績(2016年1月～12月)全航路合計(実入り)

(単位:TEU、%)

国名・地域名等	国名・都市名等	新潟港合計					
		合計		輸出		輸入	
		数量	全体比	数量	全体(輸出)比	数量	全体(輸入)比
韓国		23,393	19.8%	12,463	30.4%	10,930	14.1%
中国		58,764	49.7%	12,623	30.8%	46,141	59.7%
	上海	21,589	18.2%	3,755	9.2%	17,834	23.1%
	青島	8,686	7.3%	1,733	4.2%	6,953	9.0%
	大連	4,075	3.4%	559	1.4%	3,516	4.5%
	寧波	6,701	5.7%	1,154	2.8%	5,547	7.2%
	天津	3,470	2.9%	730	1.8%	2,740	3.5%
	廈門等	2,069	1.7%	25	0.1%	2,044	2.6%
	香港等(珠江デルタ)	9,712	8.2%	3,840	9.4%	5,872	7.6%
	その他	2,462	2.1%	827	2.0%	1,635	2.1%
台湾		4,613	3.9%	3,423	8.4%	1,190	1.5%
東南アジア		19,929	16.8%	9,078	22.1%	10,851	14.0%
	タイ	6,058	5.1%	2,377	5.8%	3,681	4.8%
	マレーシア	2,702	2.3%	1,435	3.5%	1,267	1.6%
	ベトナム	4,863	4.1%	3,386	8.3%	1,477	1.9%
	インドネシア	2,018	1.7%	840	2.0%	1,178	1.5%
	シンガポール	791	0.7%	402	1.0%	389	0.5%
	フィリピン	3,234	2.7%	428	1.0%	2,806	3.6%
	その他	263	0.2%	210	0.5%	53	0.1%
中央アジア・中東等		3,084	2.6%	1,370	3.3%	1,714	2.2%
ヨーロッパ		5,292	4.5%	1,169	2.9%	4,123	5.3%
	ロシア	3,386	2.9%	458	1.1%	2,928	3.8%
	その他	1,906	1.6%	711	1.7%	1,195	1.5%
北・中・南米		2,897	2.4%	588	1.4%	2,309	3.0%
その他・不明		368	0.3%	280	0.7%	88	0.1%
総合計		118,340	100.0%	40,994	100.0%	77,346	100.0%

※新潟港港務所提供データを基に港湾振興課で作成。
 ※全体比(%)については、端数処理の関係で合計と内訳の計が一致しない場合がある。



日本海側の「総合的拠点港」伏木富山港の整備促進

富山県土木部港湾課

日本海側の「総合的拠点港」伏木富山港の整備促進

- 1 新湊地区 国際物流ターミナル北4号岸壁の整備、中央岸壁の大水深化
- 2 伏木地区 臨港道路伏木外港1号線、外港緑地の整備
- 3 富山地区 2号岸壁の老朽化対策、臨港道路西宮線の整備

◆環日本海・アジアのゲートウェイ

定期コンテナ航路
 コリアンステルク線 月2便(1/22,7月 ラストポスト化)
 ロシア羅東RORO船航路の定期航路月5便(全環航)

国際定期航路 定期コンテナ航路 4航路 1/24,10月
 定期RORO船航路 1航路

1 新湊地区 国際物流ターミナル北4号岸壁の整備、中央岸壁の大水深化

2 敷地調整岸内開削費 10.6ha
 2018年4月11日 開削完成 供用開始

コンテナヤード拡張2.5ha (国事業 2.2ha H26~) 供用開始
 計画投資費83,000~115,000TEU/年
 北4号岸壁(-12m)の整備 L=75m (国事業 H27~)
 レール延伸整備 L=75m (国事業 H30~)

【新規事業採択要望】
 中央2号岸壁の大水深化 L=280m
 5万トン級の貨物船が着岸可能に(国事業)
 平成30年3月29日 県地方港湾審議会附設-審中済
 平成30年6月下旬 交通政策審議会港湾分科会附設
 予定

中央2号岸壁 L=280m (-10m ⇒ -14m)
 中央1号岸壁 L=280m (-14m)

対前年比 7.0%増

年	1H16	1H17	1H18	1H19	1H20	1H21	1H22	1H23	1H24
対前年比	-13.0%	13.0%	13.0%	13.0%	13.0%	13.0%	13.0%	13.0%	13.0%
対前年比	25,821	37,828	43,187	49,812	56,595	63,378	70,161	76,944	82,065
対前年比	10,197	13,197	16,197	19,197	22,197	25,197	28,197	31,197	34,197

北陸電力のLNG運搬船「ソレイマナ」(9万5千トン)
 2018年4月17日完成

富山湾「世界で最も美しい湾クラブ」加盟を活用した地域活性化施策の推進

2 伏木地区 臨港道路伏木外港1号線、外港緑地の整備

20万トン超級のクルーズ客船の寄港に対応した施設整備が完成(国事業 H29.12月)

伏木外港
 伏木外港1号線の整備 延長L=1000m (国事業 H29~)
 外港緑地1.5ha (国事業 H29~)
 外港の賑わい、風景やクルーズ船の利用客などがみられるよう

伏木外港の大規模な老朽化対策 (国事業 H30~)

3 富山地区 2号岸壁の老朽化対策、臨港道路西宮線の整備

RORO船への荷役状況

2号岸壁(-10m)の老朽化対策 L=185m (国事業 H25~)

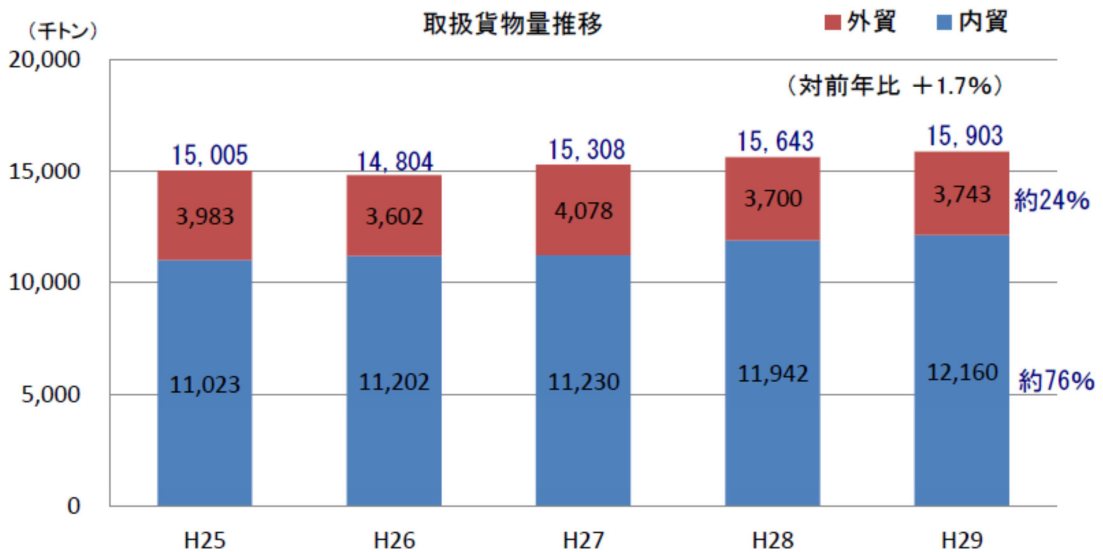
臨港道路西宮線の整備 延長L=800m (国事業 H26~)

福井県内港湾の近況

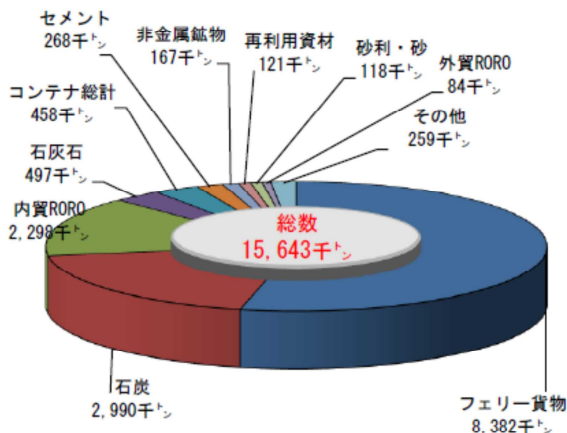
○敦賀港

1) 平成29年港湾取扱貨物量と内訳

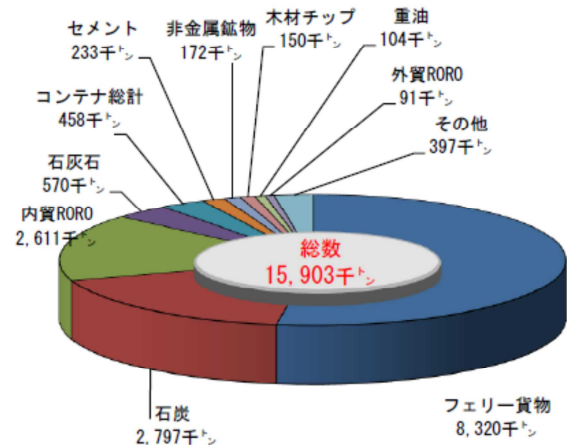
- ・H29年の取扱貨物量はH20年以降で最高となる1,590万トン（速報値）（前年比+26万トン +1.7%）
- ・外貿では、石炭（輸入）が19万トン減少したが、新たに発電用木材チップ、その他林産品の輸入が19万トン加わるなど全体では増加している
- ・内貿RORO貨物が堅調に伸びている
（H28：230万トン → H29：261万トン 31万トン増）



取扱貨物内訳（平成28年）



取扱貨物内訳（平成29年）

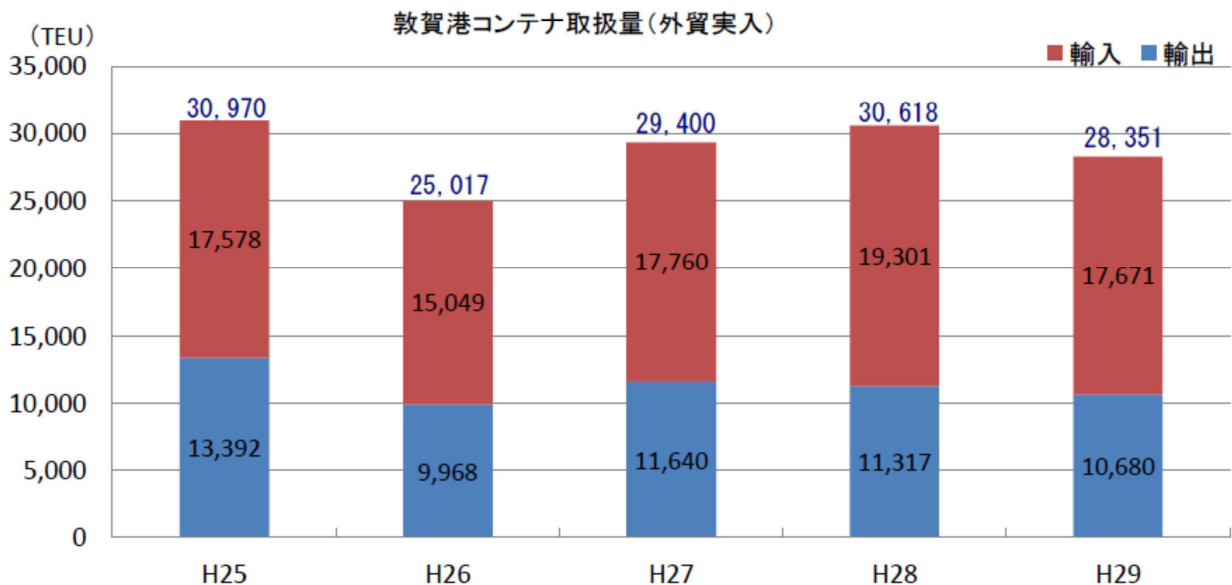
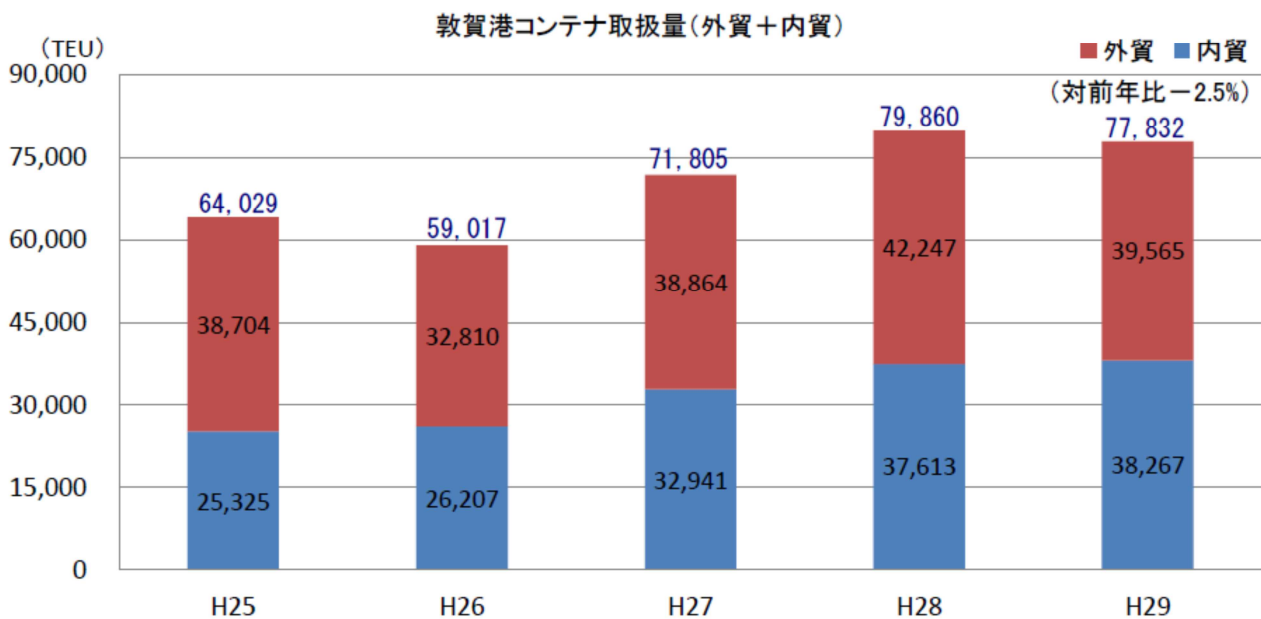


主な内訳：

- フェリー、内貿RORO貨物が約69%（1,093万トン）
- 石炭が約18%（298万トン）

2) コンテナ貨物の動向

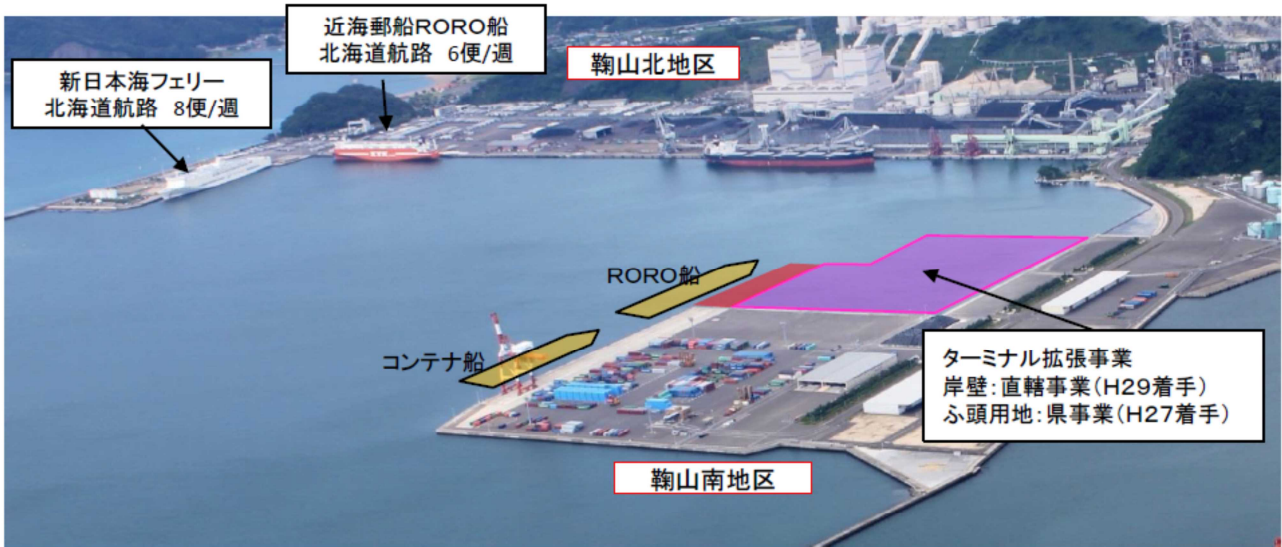
- ・コンテナ取扱量は77,832TEUであり、前年に引き続き本州日本海側第2位
(1位 新潟港 232,137TEU)
- ・内貿 RORO船(苫小牧航路)が好調に推移(H25以降4年連続増)
(H28:31,445TEU → H29:31,973TEU 528TEU増)
- ・外貿 ガラス製品の輸出が減少
(H28:15,056TEU → H29:13,668TEU 1,388TEU減)
化学工業品の輸入が減少
(H28:2,179TEU → H29:1,899TEU 280TEU減)



○敦賀港のトピックス

1) 鞠山南地区国際物流ターミナルの拡張整備

- ・敦賀港の機能を強化し、ふ頭を再編するため、岸壁（水深14m）の延伸（130m）およびふ頭用地（5.7ha）の造成に着手している。



2) 日本海側初の北海道～本州～九州輸送網の構築

- ・近海郵船(株)は、既往の苫小牧港航路に加え、RORO船による博多港航路の新規開設を検討している。
新規航路が開設されると敦賀港を中心に北海道から九州までの日本縦断航路となる。



3) 太平洋側港湾の代替港としての機能

- ・平成29年10月、太平洋側に立地する大手自動車メーカーが、自社の事業継続計画（BCP）に基づく輸送訓練として 工場→（陸送）→敦賀港→（内航船）→新門司港 の実地訓練を行った。



金ヶ崎岸壁に着岸した自動車運搬船(H29.10.10)



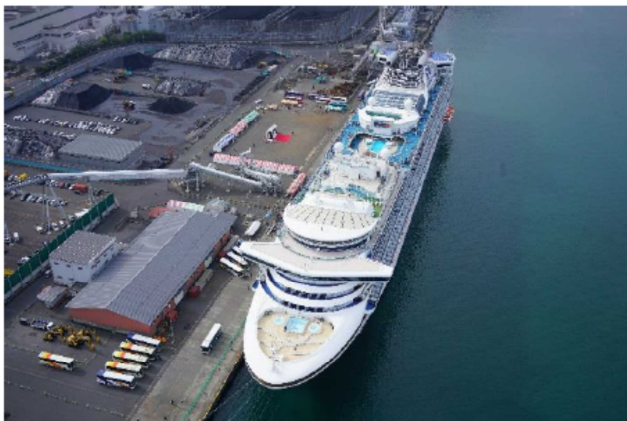
積み込み前の完成自動車(金ヶ崎岸壁)(H29.10.10)

4) ダイヤモンド・プリンセス 初寄港

- ・平成29年9月に「ダイヤモンド・プリンセス」が外国クルーズ客船として県内初寄港、鞠山北ふ頭で歓迎イベントが行われた。
- ・「ダイヤモンド・プリンセス」は平成29年10月、平成30年4月と計3回寄港し、4月の寄港は前年よりも停泊時間が延びた。また、新たなオプションツアーが設定されるなど、地域としてのクルーズ受入体制が整ってきている。

寄港実績

寄港日	乗船者数	一般見学者	経済効果
平成29年9月2日(土)	2,700名超 (外国人2,000名以上) (豪:1,200名、米:500名など)	約6,000人	約4,100万円
平成29年10月14日(土)	2,700名超 (外国人2,000名以上) (豪:700名、米:700名など)	約5,000人	約4,500万円
平成30年4月17日(火)	2,700名超 (外国人2,000名以上) (英:500名、米:500名など)	約2,500人	集計中

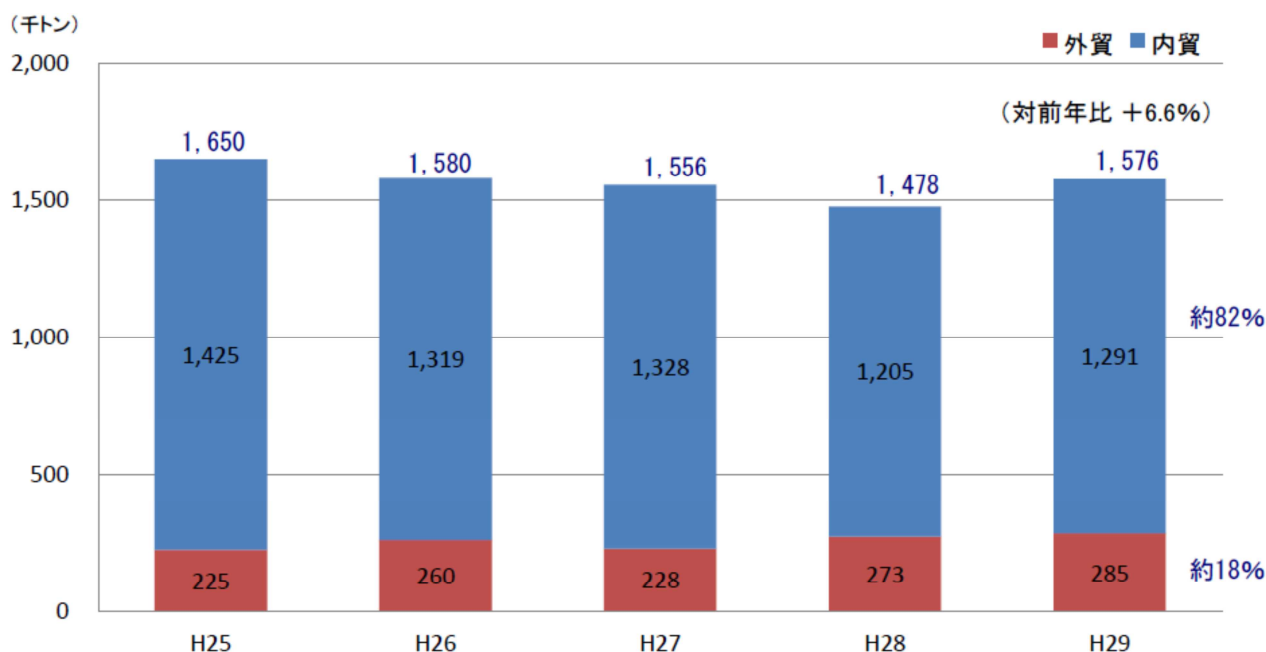


○福井港

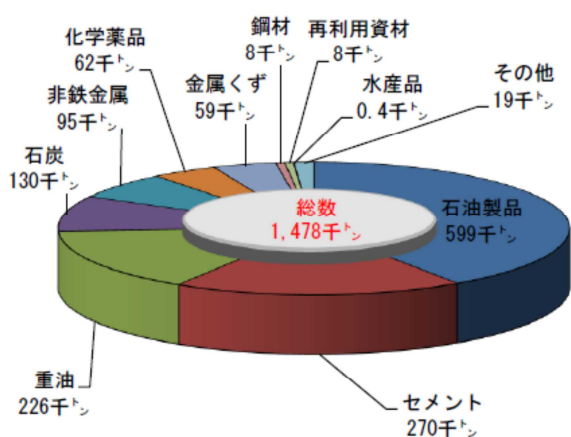
1) 平成29年港湾取扱貨物量と内訳

- ・H29年の取扱貨物量は158万トン（速報値）（前年比+10万トン +6.6%）
- ・セメントが5.1万トン、鉄鋼が0.6万トン増加した

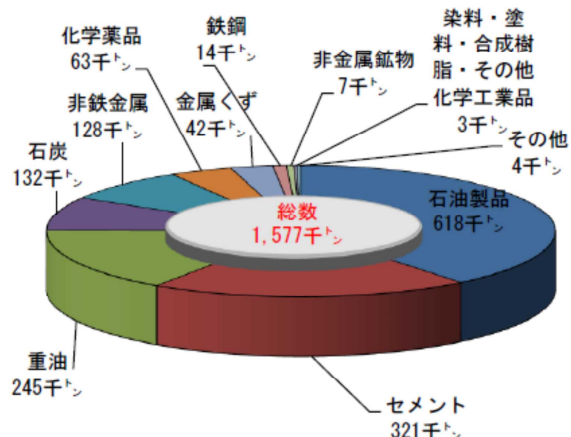
取扱貨物量推移



福井港取扱貨物内訳（平成28年）



福井港取扱貨物内訳（平成29年）



○福井港のトピックス

1) テクノポート福井立地企業の設備増強等

- 現在、テクノポート福井の分譲用地は売却率が99%を超えており新たな企業進出が困難な状況である。加えて、最近、立地企業である大手アルミメーカーが約160億円を投じて新たな生産ラインを稼働させることを決定するなど、数社が設備増強を発表している。

2) 土地利用計画の変更（H29港湾計画の変更）

- 新たな企業誘致を促進するため、南地区に確保していた公共用地（港湾開発用地）を工業用地に変更した。
- 中央地区に計画していた緑地を、将来における北地区の物流機能の拡張用用地とするため、新たな公共用地（港湾開発用地）として位置づけた。

→ 企業誘致用の売却用地約27haを確保できる。

売却地造成に中央航路の浚渫砂を利用することで処分費のコスト縮減を図れる。

