

### 3. 国・自治体・関係団体からの情報

#### Information provided by agencies concerned including central/local governments

- |                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| (1) 国土交通省としての取り組み            | 国土交通省総合政策局海外プロジェクト推進課 |
| (2) 秋田港の現状と対岸諸国との交流について      | 秋田県産業労働部商業貿易課         |
| (3) 酒田港の現況等について              | 山形県県土整備部空港港湾課         |
| (4) 新潟県の取組                   | 新潟県交通政策局港湾振興課         |
| (5) 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             |
| (6) 金沢港 貨物、クルーズの状況           | 石川県商工労働部港湾活用推進室       |
| (7) 福井県内港湾の現況                | 福井県土木部港湾空港課           |
| (8) PORT OF KYOTO (京都舞鶴港)    | 京都舞鶴港振興会              |
| (9) 境港の港勢〈平成30年1-12月速報値〉について | 境港貿易振興会               |

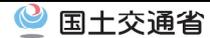
# 国土交通省の取り組み

国土交通省  
平成31年5月17日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

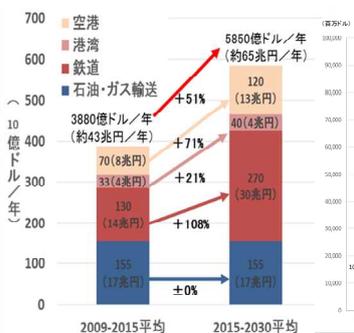
## インフラシステム海外展開行動計画2019 概要①



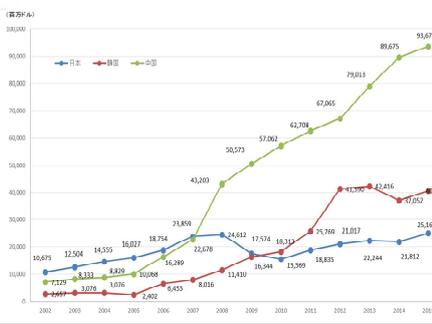
### 〔1〕インフラシステム海外展開の現状

- 世界のインフラ市場は、2016年～2030年のアジアにおけるインフラ整備需要が約3,000兆円に上るなど、莫大なインフラ需要が予想されている。世界の交通インフラ市場は全体で1.5倍、特に鉄道は2倍以上の伸びが予想されている。こうした世界の旺盛な需要を我が国の持続的な経済成長に盛り込むことが必要不可欠。
- 中国主導の下でアジアインフラ投資銀行が2015年に設立され、さらに昨年2月にトランプ大統領が今後10年で1.5兆ドル規模のインフラ整備を実施する旨発表するなど、インフラ市場の国際競争は熾烈化。特に、近年では、中国や韓国の受注実績が急激に伸びている。
- 他方、鉄道車両や建設工事等、本邦企業の売上高は諸外国の競合企業に比して小さいのが現状。

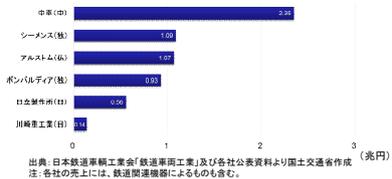
世界の交通インフラ市場の伸び



日・中・韓の海外受注実績推移 (世界シェア上位250社受注実績※)



世界の鉄道車両メーカー売上高(2017年度)



建設工事の海外売上高(2016年)

順位	会社名	海外売上高 (億円)	総売上高 (億円)	海外比率 (%)	主要受注分野
1	ACS(スペイン)	32,598	37,234	87.3%	建築(34%), 交通(30%)
2	Hochtief(ドイツ)	22,927	24,022	95.4%	建築(46%), 交通(25%)
3	China Communications Construction Group(中国)	21,201	70,780	30.0%	交通(79%), 製造業(12%)
4	VINCI(フランス)	17,467	42,868	40.7%	交通(46%), エネルギー(15%)
5	BECHTEL(アメリカ)	16,406	24,251	67.7%	交通(59%), 工業/石油(40%)
30	大塚	4,008	19,270	20.8%	交通(58%), 製造業(27%)
40	住友建設	3,202	14,300	22.4%	建築(74%), 製造業(17%)
60	五洋建設	1,528	4,000	38.2%	交通(55%), 建築(37%)
74	清水建設	1,259	12,258	10.0%	製造業(24%), 建築(20%)
75	住友商事	1,255	9,490	13.2%	製造業(41%), 交通(25%)
135	大成建設	454	12,130	3.7%	交通(47%), 建築(17%)

出典: OECD「Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030」(2011)  
※為替レートは2017年11月時点

出典: Engineering News-Record「The Top 250 International Contractors」より作成  
※(注) 2017社のアンケートにより算出された各年の世界シェア上位250社(2011年までは225社)の受注実績を個別に集計したものであり、集計対象となる企業は各年ごとに異なる。  
※(注) 対象分野は一般建築、プラント(素材系)、製造工場、上下、下水廃棄物、運輸/交通、有害廃棄物、発電、プラント(石油系)、通信 等

**〔2〕 基本的な方針**

**1. 「川上」から「川下」までのすべての段階を通じた政府の関与の強化**

- 我が国企業が獲得する案件増のため、案件形成前の「川上」段階から、施設の維持・管理や運営等の「川下」段階のすべての段階を通して政府の関与を強化
- 円借款手続の迅速化やJICAのF/Sに先立ち早期かつ機動的に案件発掘を行うことで、競合国に対抗
- 国土計画・地域開発計画、都市開発・都市交通マスタープラン等の「川上」段階の計画策定に積極的に貢献
- 日本の「質の高いインフラ」のコンセプト(低廉なライフサイクルコスト、人材育成・制度構築支援、安全や環境への効果等)を明確にし、効果的にPR
- 高い技術力等の我が国の「質の高いインフラ」の強みを相手国のニーズに対応してカスタマイズして提案
- 都市開発と公共交通の分野横断的な一体的整備、住宅供給制度、防災対策、省エネ・環境配慮の低炭素型社会への対応等、我が国が急速な成長の中で蓄積してきた課題解決の知見・ノウハウを活かして相手国の社会課題解決に貢献
- 相手国からの要請に応じて「川上」から「川下」に至る各段階で人材育成を実施

**2. 我が国企業がプロジェクトに参入しやすい環境構築に向けた政府の取組**

- プロジェクトの組成や円滑な推進のためにトップセールスを積極的に実施
- 円借款手続きにおいて、我が国に優位性のある技術のスペックインの検討等の取組を強化
- 8分野(高速鉄道、水資源、都市開発、住宅、下水道、空港、道路、港湾)15の独立行政法人等に蓄積された知見や、公的機関としての中立性・交渉力を活用して、企業の海外展開を強力に後押し
- 政府系金融機関等との連携によるファイナンス提案等による価格競争力の向上

2

**2. 我が国企業がプロジェクトに参入しやすい環境構築に向けた政府の取組(続き)**

- PPP案件への参入を促進するため、相手国政策決定者に対する適切な官民のリスク分担についての理解を求め働きかけやマーケットサウンディングへの関与を実施
- 我が国初のハンズオンのインフラファンドである株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)の積極的活用を図るとともに、JOIN法が施行後5年経過することを踏まえ、施行状況について検討の上、必要な措置を講じる
- 競合国と差別化を図るために、相手国における制度構築支援や人材育成支援をパッケージ化

**3. 我が国企業の競争力強化に向けた取組**

- コンサルタントの提案力強化
- 相手国ローカル企業との協業、海外生産拠点の活用によるコスト縮減
- 米国、英国、仏国、EU、インド、中国等の外国企業との連携による第三国への展開の推進
- 中小企業の海外進出支援等による海外展開を担うプレイヤーの拡充
- 新技術の積極活用と国際標準化の推進を通じて「質の高さ」を不断に向上

**4. プロジェクト獲得後の継続的関与に向けた取組**

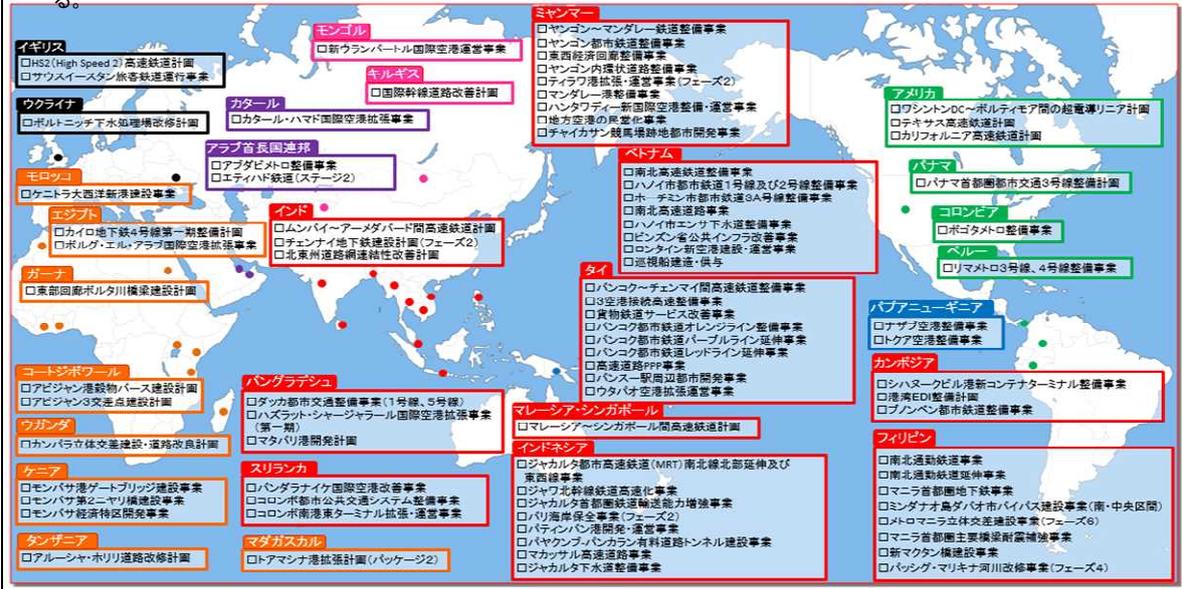
- 政府間協議の実施、JOINによる出資等のリスク軽減のための支援により、「川下」段階である運営・メンテナンス(O&M)や経営への参画を促進
- 関係省庁とも連携して、受注後も継続的に日本企業をサポートしていく姿勢を明確にすることで、我が国企業の海外展開の不安を低減
- 「川下」段階において技術移転や人材育成を行うことで、我が国の「質の高いインフラ」の海外展開を促進

3

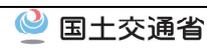
# インフラシステム海外展開行動計画2019 概要③

## 〔3〕地域・国別の取組方針

- 行動計画2019では、今後3～4年に注視すべきプロジェクトとして、83件のプロジェクトを選定。
- 昨年度の行動計画2018の83プロジェクトから18件を削除（10件は本邦企業が受注、1件は外国企業が受注、7件は入札時期の遅れ等）、65件は引き続き取組を継続、新たに18件を追加。
- アジア（東南アジア46件、南アジア9件等）が最多であり、競合国との競争が熾烈化。アフリカ、欧米等でも重要プロジェクトが動いている。



# インフラシステム海外展開行動計画2019 概要④



## 〔4〕分野別の取組

### ① 鉄道

#### 市場の動向

- ・ 国内市場は大幅な需要増加は望めない。海外市場は年間24兆円規模の需要があり、年率2.7%で成長中。  
(出典: UNIFE(欧州鉄道産業連盟) WORLD RAIL MARKET study)
- ・ 車両製造では、中国中車が売上高約2兆円超、ビッグ3(シーメンス・アルストム・ボンバルディア)の売上高が各約1兆円であるのに対し、日本は日立の約5,600億円が最大。

#### 我が国の強み・弱み

- ・ 安全性・定時性・大量輸送、駅周辺開発や駅ビル開発との連携等が強み
- ・ 車両、電機品、信号等に専門分化しており、総合的な提案・サービス提供体制が不十分
- ・ 車両の供給力に制約

#### 今後の展開の方向性

- **我が国の強みの売り込み**  
→ 安全性、信頼性、低廉なライフサイクルコスト等の日本の鉄道の強みのプロモーションや、日本が優位性を有する都市交通システム(AGT・モノレール)の海外展開を推進。また、海外向け車両の標準仕様の検討等、車両メーカーの負担軽減に向けた取組を実施するとともに、各プロジェクトにおける車両の発注時期等を的確に把握し、関係企業の車両の供給能力・体制の確保・拡大を図る。
- **案件形成段階からの参入・パッケージ型需要への対応に向けた取組(川上・川下への関与)**  
→ 海外インフラ展開法に基づき、鉄道・運輸機構が昨年度に引き続きインド等の高速鉄道事業に係る調査、設計等に取り組むとともに、プロジェクトマネジメント業務への参画も検討。  
運行、保守等の業務に日本企業が参画できるよう、官民連携協議会の活用を含め、官民一体となって連携を強化。
- **海外展開に向けた人材育成**  
→ 鉄道分野における海外展開に必要な人材を確保・育成。相手国が自ら適切に鉄道を運行、保守できるようにするため、インド、フィリピン等における研修所設立、研修実施支援等の取組により相手国の人材育成を強化。

〔4〕分野別の取組

②港湾

市場の動向

・ 世界のコンテナ取扱個数は2020年に2017年対比で18%増加、2015年から2030年の世界の港湾インフラ需要は400億USD/年と見込まれるなど、海外市場が拡大。  
(出典: OECD(2015), Drewry (2018))

我が国の強み・弱み

・ 整備面では厳しい自然環境や施工条件に対応した環境に配慮した施工、地盤改良、急速施工等の高い技術等に強み  
・ 運営面では荷役効率の高さ、狭いターミナルでの高度な運営等に強み  
・ COSCO SHIPPING(中)、Hutchison(香)、APMT(蘭)、PSA(星)等のメガターミナルオペレータが世界の港湾で多数の運営実績を持つ中、我が国企業の海外での港湾運営実績は限定的

今後の展開の方向性

- **トップセールス等を活用した川上から川下までの一貫した取組**  
→我が国の質の高い港湾建設技術、効率的な港湾運営ノウハウ、臨海部の産業立地と港湾整備・運営を一体的に行う面的・広域的開発等の強みのプロモーションを行う。  
→官民連携体制の強化のため、「海外港湾物流プロジェクト協議会」等を活用する。  
→我が国の基準、制度等の国際標準化のため、ベトナム港湾技術基準の制度構築支援、カンボジアへの港湾EDIの展開や、国際航路協会(PIANC)等の国際組織との連携を行う。
- **我が国企業の海外展開に向けた環境整備**  
→2018年、阪神国際港湾株式会社がシハヌークビル港湾公社(カンボジア)の株式取得を行った。シハヌークビル港の運営への参画を通じて、我が国のノウハウを活かした川上から川下までの支援を促進する。これを好例とし、官民一体となったインフラシステム輸出の拡大を一層推進する。

〔4〕分野別の取組

③空港

市場の動向

・ 国内航空市場の伸びは緩やか。国際航空市場は旺盛な需要があり、2019年から2023年の5年間に計画・事業中の空港建設事業規模は49兆円、空港運営案件も各国で増加中。  
(出典: CAPA-Centre for Aviation)

我が国の強み・弱み

・ 過密ダイヤの中で定時制を確保する空港運用能力、清潔さ、商業施設の充実、安全性等の高品質なサービス提供が強み  
・ フラポート(独)、ADP(仏)、チャンギ(星)等が世界的な空港オペレータとして活躍している中、我が国の空港オペレータは少数にとどまり、海外展開の実績も限定的

今後の展開の方向性

- **海外インフラ展開法施行後の本邦空港オペレータによる海外空港運営事業への本格的な参入の実現**  
→成田空港(株)等、我が国空港オペレータによるハンタワディ国際空港(ミャンマー)に関する調査を実施するとともに、出資や技術協力を行うことで、ウランバートル国際空港運営事業(モンゴル)等への本格的な参入を実現する。
- **ODA等の支援国における海外空港案件獲得の拡大**  
→ODA等による支援国など参入しやすい地域において、これまでの当該国への参入実績や経験から得られるノウハウや認知度等を活用し、既得案件のある国での更なる案件獲得に向けた取組を推進する(ヘホー空港(ミャンマー)等)。
- **官民一体となった取り組みの推進**  
→航空インフラ国際展開協議会による情報共有・意見交換を行うとともに、案件発掘調査や官民連携ミッションを推進し、トップセールス、航空セミナー等において空港運営ノウハウや、顔認証技術等の先端技術をアピールし、我が国企業が持つ優れた技術や知見等への理解の深化を図る。

〔4〕分野別の取組

④都市・不動産開発

市場の動向

・ 国内市場は少子高齢化の進展により新たな開発需要が減少、海外市場は**アジア新興国を中心に市場規模が拡大するとともに、渋滞、大気汚染等の都市問題や住宅不足が深刻化**

我が国の強み・弱み

・ **公共交通指向型都市開発、スマートシティ、区画整理・市街地再開発等の法制度、住宅整備・金融制度、耐震・省エネ建築基準・施工技術等**、我が国が様々な課題に対処する中で蓄積してきた知見やノウハウが強み  
 ・ シンガポール、韓国等と比較して**官民一体となった取組体制の構築が課題**

今後の展開の方向性

○ **スマートシティの海外展開**

→ASEANスマートシティネットワークハイレベル会合を開催し、我が国の技術・ノウハウを活かしたスマートシティ化を促進。

○ **我が国の知見やノウハウを戦略的に売り込むための二国間プラットフォームの構築・活用等**

→独立行政法人等が参画し、分野を横断した官民二国間プラットフォームをカンボジアに続いて他のASEAN諸国と設立。  
 →我が国不動産企業の進出意欲が高いASEAN諸国において、相手国政府と連携した不動産開発投資セミナーを開催。

○ **新興国における法制度整備支援、専門家派遣等のビジネス環境の整備**

→ベトナムで我が国の土地評価制度の導入に向けたパイロット事業を実施。  
 →ミャンマーで都市開発関連制度構築・運用支援を専門家と連携して実施。

○ **案件形成段階における都市再生機構によるマスタープラン策定への参画や、住宅金融支援機構による融資制度ノウハウの提供**

→都市再生機構はタイのバンスー地区でのマスタープラン策定支援、豪州ニューサウスウェールズ州と西シドニー新空港周辺地区での覚書に基づく技術協力を推進。住宅金融支援機構は東南アジア等の新興国に対して融資制度ノウハウを提供。

〔4〕分野別の取組

⑤水

市場の動向

・ 世界の水需要は急増し、2030年には水資源40%が不足 (出典：JICA)  
 ・ 水ビジネスの市場規模は2015年で約84兆円、2020年には100兆円を超えると予想 (出典：経済産業省)

我が国の強み・弱み

・ 既設ダムを運用しながら機能向上を図るダム再生の実績、ダム等の維持管理、点検、地震対策等のノウハウに強み。  
 ・ 汚水・汚泥処理技術や管路の施工・更生技術等に優位性あり。法整備や事業運営の体制構築、啓発、人材育成等に豊富な実績。

今後の展開の方向性

○ **水資源機構及び日本下水道事業団が有する公的な信用力や専門的な技術・ノウハウを活用して相手国政府に対して具体的な提案等を実施**

→「水資源分野における我が国事業者の海外展開活性化に向けた協議会」(事務局：水資源機構、関係省庁、業界団体等から構成)を活用し、上流段階からの案件形成を促進(ミャンマー等)  
 →下水道事業団を活用し、案件形成段階から関与して日本企業の海外展開を促進(カンボジア、インドネシア、ミャンマー、フィリピン、ベトナム等)

○ **水分野において我が国の主導的な立場を担うための戦略的取組や政府間の取組を実施**

→第4回アジア太平洋水サミット(2020年10月 熊本開催)に向け、各省と連携した取組を推進

○ **カンボジア、インドネシア、ミャンマー、フィリピン、ベトナム、日本が参画するアジア汚水管理パートナーシップ(AWaP、2018.7設立)を活用し、新たな下水道整備に関するニーズを発掘、下水道分野のインフラ輸出を促進**

〔4〕分野別の取組

⑥防災

市場の動向

- 世界全体の自然災害による死者数は約60万人(2017年)、過去20年間で約2倍に増加 (出典:国連国際防災戦略事務局(UNSIDR))
- 全災害のうち、水関連災害(洪水、暴風雨)が約7割を占める (出典:国連国際防災戦略事務局(UNSIDR))

我が国の強み・弱み

- 世界各国と比較して非常に多くの水災害、地震等を経験しており、これらの災害から培った防災に関する優れた技術や知見を有する。
- ハード・ソフト対策の一体的な実施、ダム等の既存施設の有効活用(ダム再生)による対策などに強み。

今後の展開の方向性

- **防災協働対話の実施**  
→インドネシア、ベトナム、ミャンマー等で実施
- **ダム再生、危機管理型水位計(3L水位計)及び水位情報システムの海外展開の促進**  
→インドネシアやマレーシア等で促進
- **固体素子気象レーダー、ラジオゾンデ等の海外展開の促進**  
→東南アジアの気象機関を対象とした技術セミナー等、観測機器と技術支援をパッケージにした取組の実施
- **住宅、建築物、橋梁、空港、港湾の耐震・免震技術の海外展開**  
→インドネシアにおいて本邦の耐震技術を活用して岸壁を整備中

〔4〕分野別の取組

⑦道路

市場の動向

- 道路インフラへの投資需要は拡大傾向
- アジアを中心とした新規道路の整備の計画
- 民間資金を活用する道路PPP案件の増加
- メンテナンスへの取組は道路行政の共通の課題 (出典:ADB、世銀、各国政府資料等)

我が国の強み・弱み

- 「国土」「防災」「渋滞」「事故」「環境」「老朽化」等、様々な課題を解決してきた「実績」とそれを支える「技術力」や「制度」が強み
- ＜具体例＞
  - 長大トンネル、長大橋梁技術
  - 狭隘空間施工や急速施工技術
  - 地震等自然災害の対応と基準類の制定
  - ビックデータを活用した渋滞・交通安全対策
  - 道路構造物の点検・診断やメンテナンス技術

今後の展開の方向性

- **川上段階からの戦略的な案件発掘**  
→官民連携による全体構想段階(マスタープラン策定等)からの関与と国による基礎データの収集・分析による案件発掘支援
- **ニーズに応じた対象事業や対象国の拡大**  
→ITS技術をコンサルティングし、ローカライズするビジネスを土木研究所と民間企業等が連携して推進  
→相手国訪日時に高速道路会社のSA/PA事業の視察を組み込みPR(日インド道路交流会議等の活用)
- **海外道路PPP案件の形成**  
→高速道路会社は国内で培ったメンテナンス、料金徴収等のO&Mのノウハウを活かして、ブラウン案件への参入を通じて経験を積みつつ、今後はグリーン案件についても参入を検討(ベトナム、インドネシア、タイ等)
- **人材育成と体制づくり、国や高速道路会社が率先して現地企業と連携促進、積極的な情報収集と情報発信**  
→JICA研修事業等との連携、トップセールスや二国間対話(ミャンマー、インドネシア等)、世界道路会議アブダビ大会の活用等

〔4〕分野別の取組

⑧建設産業

市場の動向

- ・ 米国・欧州・アジア太平洋地域等の海外建設市場を合計すると国内の10倍以上の市場規模
- ・ 今後も経済成長著しいアジアの新興国等を中心にインフラ需要が顕在化

(出典:(財)建設経済研究所)

我が国の強み・弱み

- ・ 我が国建設業の受注は、日系製造業及びODA案件が大きなウェイトを占め、地理的にはアジア・北米に集中、また、PPP事業が求められる中、建設請負工事が中心
- ・ 「高い技術力」が評価される前提としての価格競争力の強化、国際的なビジネス慣行への順応促進、ファイナンス等も含めた総合的な提案力の強化が課題

今後の展開の方向性

○ 市場環境整備及び我が国建設企業の競争力強化

- 法制度整備・普及支援(ベトナム、カンボジア等)、トップセールス・国際交渉等による市場環境整備
- 国際人材の育成・確保、パートナー国企業(トルコ等)やローカル企業との連携、ファイナンスツールの活用等による競争力強化

○ 多様な発注者資金源への対応、未進出国への進出、PPP等の新たなビジネスモデル展開による新市場獲得

- タイドODA以外の案件の受注獲得に向けた、発注者側の能力強化や入札制度の改善を含めた公正な競争環境の確保
- 現地政府や民間企業の自己資金案件の受注獲得に向けた、長期的な事業展開に裏打ちされた企業のローカル化の促進
- パートナー国企業との連携による第三国への展開、有望な市場に関する調査やビジネスマッチング
- PPP(バングラデシュ等での具体的案件形成)、請負工事に留まらない多様な形態での事業モデル、不動産開発投資等の新市場への進出支援

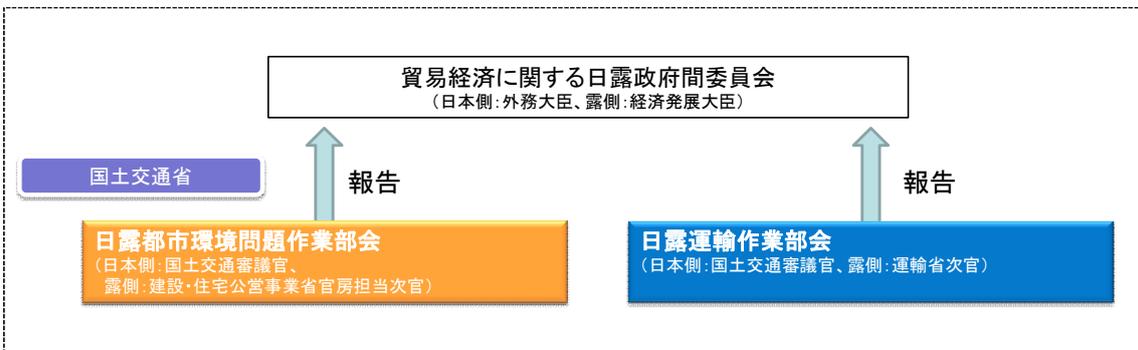
○ 中堅・中小建設企業支援

- 「中堅・中小建設業海外展開推進協議会(JASMOC)」を通じた海外展開に取り組む中堅・中小建設企業の裾野拡大

日露運輸作業部会・都市環境問題作業部会について

○鉄道・港湾をはじめとするロシアにおける運輸インフラの改善・近代化を十分に議論すべく、日露運輸作業部会を2012年6月に設置。同作業部会での議論の結果については、政府間委員会に報告。

○都市・環境・インフラ等に関するロシアにおける諸課題について、日露の官民が協議し、解決するための枠組として、日露都市環境問題作業部会を2013年4月に設置。同作業部会での議論の結果については、政府間委員会に報告。



○8項目の協力プランに含まれる港湾の高度化や空港の近代化・運営をはじめとする運輸分野における日露の協力案件について意見交換を実施。

日時：平成31年3月12日(火)12:00～17:00  
場所：ロシア(ヴォロネジ)

出席者：【日本側】 篠原 康弘 国土交通省 国土交通審議官ほか  
【ロシア側】 トカレフ 運輸省 運輸次官ほか

1. 8項目の協力プラン関係

①極東港湾の高度化

○ロシア極東港湾の高度化について、本年3月11日に行われた第4回日露港湾当局間会合での議論について確認するとともに、今後の更なる港湾プロジェクトの具体化に向けて、引き続き協力を進めていくことで一致。

②航空分野における協力

○昨年12月に株主間協定の締結が行われたハバロフスク国際空港新ターミナル建設・運営事業について、事業の具体化に向けて、引き続き日露双方で取り組んでいくことを確認。



2. その他の主な協力関係

①鉄道分野における協力

○昨年実施したシベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業の結果を共有するとともに、シベリア鉄道の更なる利用促進に向けて、引き続き両国で協力を進めていくことを、日露双方で確認。

②ヴォロネジ都市鉄道の整備

○ヴォロネジ都市鉄道整備に向けた調査実施について、引き続き協力を進めていくことで一致。

③海技資格の相互承認に関する約束

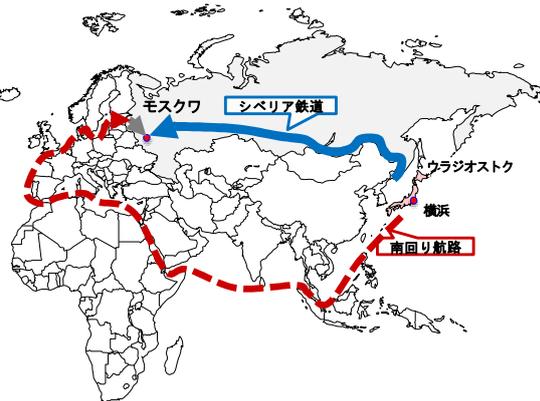
○ロシア北極海域で採掘された天然資源の輸送をロシア籍船に限定する法律及び今後新たに検討されている規制について、我が国の懸念を伝え、我が国海運企業の参画に悪影響のないよう対応を要請。ロシア側からは本法律の趣旨等について説明があり、今後も必要な情報提供を行っていく用意がある旨回答。

シベリア鉄道の利用促進について

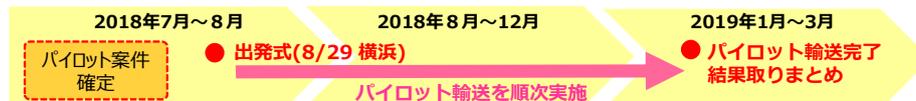
- ▶ 国土交通省では、ロシア鉄道と協力し、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢としてのシベリア鉄道の利用促進に向けて取組を実施しているところ。
- ▶ シベリア鉄道を利用した貨物輸送については、最近では輸送力増強や輸送時間の短縮等の改善がなされているものの、さらに利用を促進するために克服すべき課題について、継続して議論を進める必要。

□ これまでの取組

- ✓ 2017年8月：第4回日露運輸作業部会等にて、日本からロシア側に対し、税関手続きの改善や日本企業向け問い合わせ窓口の設置等を要望
- ✓ 2017年10月：ロシア側が日本企業向けワンストップヘルプデスクを設置
- ✓ 2017年12月～2018年1月：横浜からモスクワまで実際に貨物運び、税関手続等の現場での運用等を確認
- ✓ 2018年4月：第5回日露運輸作業部会において、同年秋にも日露で共同してパイロット輸送を実施することについて合意
- ✓ 2018年5月～6月：パイロット輸送企画を公募・選定



▷ スケジュール



H30年度は、利用促進に向けた課題を現場レベルで検証するとともに、荷主企業等にシベリア鉄道の利用をPRするための実証事業を複数回実施。

## シベリア鉄道による貨物輸送に関する課題

- 輸送中の振動や温湿度の変化により貨物が損傷
- リードタイムが長く、トータル輸送時間の予測がつかない
- 極東港湾でのトランジット手続が煩雑
- ドライコンテナによる食料品輸送の可否確認が煩雑
- 重量物のラッシング（積付け、固縛方法）に関する手続が不明確



## 実証事業一覧

	事業者	輸送品目
1	三菱商事ロジスティクス株式会社	日用品
2	東海運株式会社	住宅・ビル建設用資材
● 3	株式会社東洋トランス	精米
4	株式会社東洋トランス	電子ピアノ、工具、電動工具
5	株式会社 日新	飲料製品
6	日本通運株式会社	雑貨及び食品等
7	日立建機ロジテック株式会社	建設機械部品

●：出発式対象案件

## 出発式の様子（2018年8月29日 横浜港）

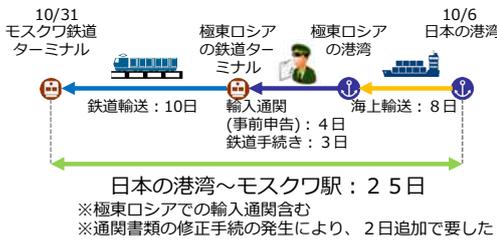
- 松本物流審議官の開会の辞に始まり、日露側来賓からの祝辞の後、伊藤国際物流課長より事業概要説明を実施。
- 出荷されるコンテナを背景にテープカット及び記念撮影
- 主な参加者
  - 日本：国土交通省大臣官房物流審議官、総合政策局国際物流課長、荷主企業、物流事業者他
  - ロシア：ロシア連邦経済発展省次官、ロシア大使館臨時大使、ロシア通商代表部首席代表、ロシア鉄道関連会社他



- 輸送日数は海上輸送に比して**約2分の1～3分の1に短縮可能**で、以下の効果が期待できる。
  - 在庫圧縮を通じたコスト削減
  - 食品輸送における販売可能日数の延長
  - 海上輸送では間に合わない貨物の輸送（※現行は高コストな航空輸送を利用）
- 危険品**は中欧班列では鉄道輸送不可とされるが、**シベリア鉄道では必要な手続を行えば可能**（一部の危険品を除く。）

今後は、利用条件によっては**航空輸送や海上輸送に対抗しうる主要輸送手段**として期待される

## ○海上輸送では間に合わない貨物の輸送手段としての優位性（東海運/ケイミューの例）



海上ルートとの比較では、**日数は約2分の1程度に短縮**  
**航空輸送に代替する緊急輸送手段**としての優位性あり

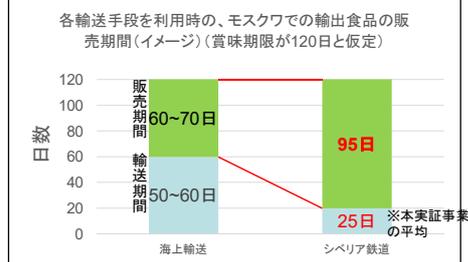


危険品も輸送可能  
（建材のタッチアップ用塗料）

写真：バンニング写真

## ○食品輸送手段としての優位性

○鉄道輸送への切り替えにより、輸送日数が削減されることでモスクワでの輸出食品の**現地での販売期間を延長可能**



○**ドライコンテナによる輸送**により、コストを抑えつつ、**更なる現地での販売期間の延長が可能**

※リーファーコンテナ利用時に比して、リードタイムを約4日短縮、コストを約1/2に削減（日新/ダイードリンコの例）

食品輸送を海上ルートから鉄道ルートに切り替えた場合、**航空輸送に比して安価なコストで販売期間を大幅に延長可能**

### 1. 募集企画の概要

- 日本、ロシアの西側に位置する欧州諸国を結び、ロシア極東港を経由するルートで、輸送手段の一部にシベリア鉄道を利用した貨物輸送の実証（東向き輸送を含む）。
- 3件の企画を選定予定。

### 2. 実施時期

【公募期間】 19年5月13日（月）～6月7日（金）

【実施時期】 企画選定：19年夏頃まで、輸送実施：夏～秋頃から実施し12月までに完了

### 3. 検証事項

- 詳細コスト（鉄道運賃、海上運賃等の内訳を含む）
- リードタイム（速達性及び定時性）
- 複数国を通過するトランジット輸送に係る手続き
- その他（各種手続き情報（複合一貫輸送、混載等）、食品、重量品、危険品輸送 等）

### 3. 費用負担

- 実証事業に要する費用について、120万円を上限に、その一部又は全部を国費で支出

### 4. 応募方法

- 「募集要項」を確認の上、「応募様式」を下記までメール又は郵送、宅配便等で提出  
【メールによる提出先】 E-mail：[hpt-kokubutsu@ml.mlit.go.jp](mailto:hpt-kokubutsu@ml.mlit.go.jp)  
【郵送、宅配便等による提出先】 国土交通省総合政策局国際物流課  
住所：〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

※募集要項、応募様式等につきましては、以下の国土交通省HPにて詳細をご覧ください。

[http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_tk1\\_000140.html](http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000140.html)

# 秋田港の現状と対岸諸国との交流について

## —— 日本海側拠点港、秋田から世界へ



令和元年5月17日

秋田県産業労働部  
商業貿易課 貿易・流通班

主査 木村 裕介

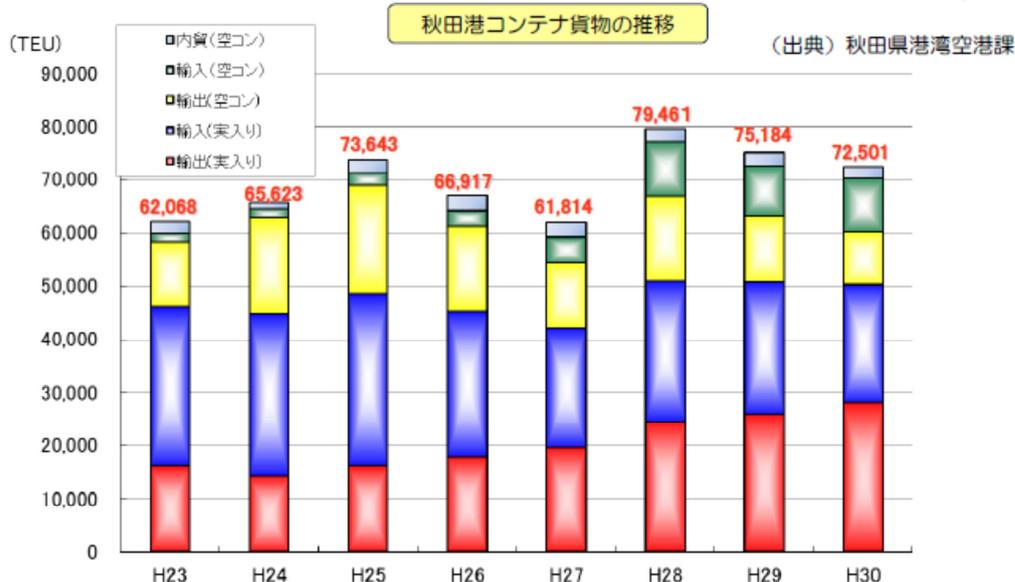
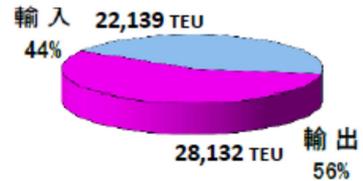
### 1. 秋田港のコンテナ取扱量

平成30年 72,501 TEU (速報値)

※実入りコンテナ数：50,271 TEU

実入りコンテナについては、3年連続で5万TEUを超えた。また、平成29年に初めて輸出コンテナが輸入を上回り、平成30年には輸出コンテナが過去最高を記録した。

実入りコンテナの輸出入比率



※参考 秋田県の貿易額 (函館税関発表資料)

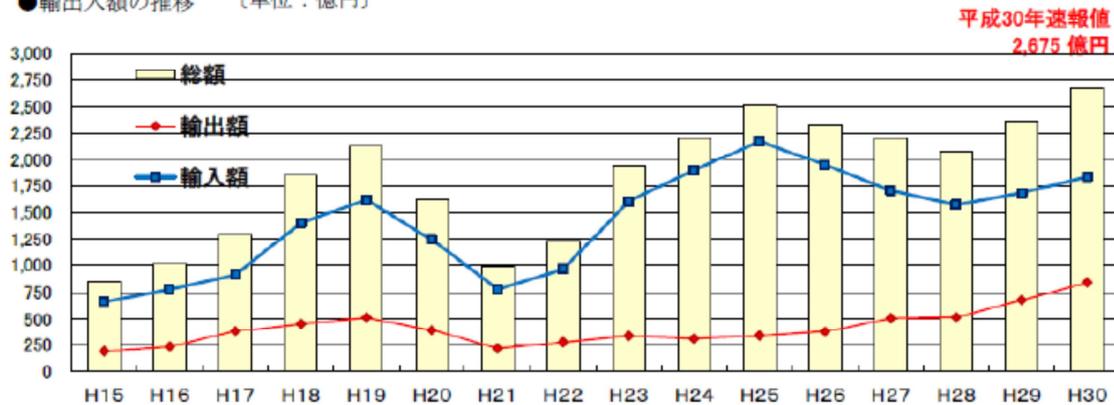
(単位: 千円)

	平成30年速報値	前年比	平成29年
輸出	83,837,151	124.5%	67,313,894
輸入	183,707,404	109.0%	168,482,556
合計	267,544,555	113.5%	235,796,450

●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	29,949,230	150.7%	(1) 非鉄金属鉱	61,904,362	103.2%
(2) 非鉄金属	20,227,187	110.0%	(2) 石炭	37,308,868	130.2%
(3) 紙及び板紙	12,045,953	115.4%	(3) 木材	12,450,571	93.3%
(4) 自動車の部分品	4,847,209	85.7%	(4) 電気機器	10,321,311	100.1%
(5) 金属鉱及びくず	4,844,483	133.5%	(5) ウッドチップ	5,134,758	93.9%

●輸出入額の推移 (単位: 億円)



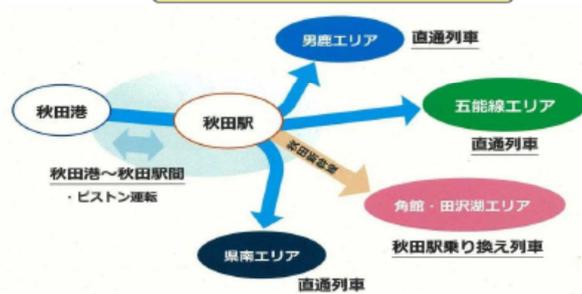
2. クルーズ船客の寄港とその効果

- 外国人旅行客の増加により、大型バス、タクシー、レンタカーの利用が増えたほか、県内での食事や買物、観光などにより地域経済が活性化
- 官民連携組織「秋田クルーズ振興協議会」を中心に、今後も受入態勢の充実を図り、寄港効果を広域的に波及させる取組を実施する予定

秋田港へのクルーズ船の寄港推移 (出典) 秋田県港湾空港課



クルーズ列車の運行と観光客の動き



豪華客船が平成31年から3年連続で秋田港に寄港



## 主な受賞歴

クルーズ・オブ・ザ・イヤー2017 特別賞 主催 日本外航客船協会  
 日本港湾協会 企画賞（2018） 主催 日本港湾協会  
 プリンセス・アワード2018 ポート賞 主催 プリンセス・クルーズ



クルーズ・オブ・ザ・イヤー授賞式



日本港湾協会授賞式

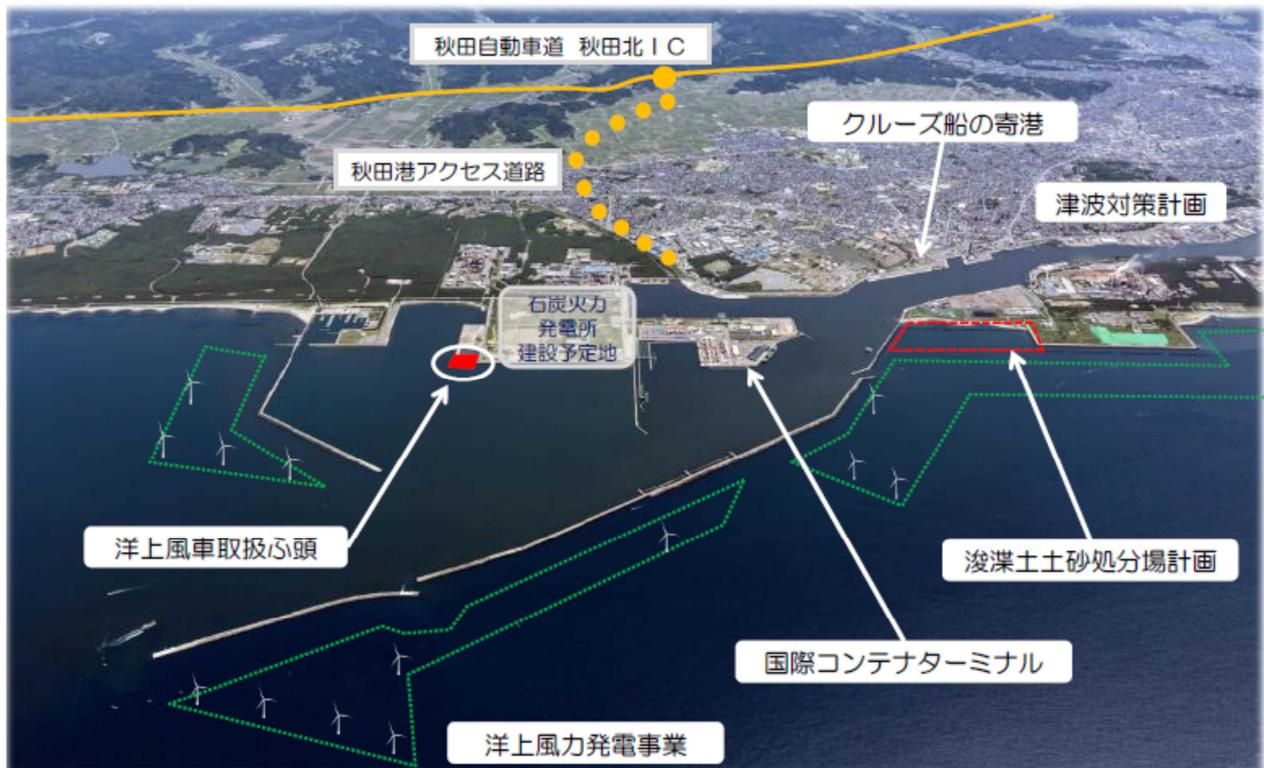


プリンセス・アワード授賞式



## 3. 今後の秋田港の整備計画

- 国際コンテナターミナルの岸壁延伸、新たなクルーズ船専用岸壁の新設を計画（H30.7港湾計画改訂）
- 秋田港から高速道路へのアクセス道の建設を推進
- 洋上風車取扱ふ頭の整備を始め、令和4年頃の洋上風力発電の運転開始を予定



## 4. 対岸諸国との交流

中国吉林省など経済交流の覚書を締結している地方政府機関等と、長期的な視点での経済交流を継続し、県内経済の活性化を図る

### 『中国延辺州・経済交流ミッション（H30.8）』

秋田商工会議所と中国、ロシア、韓国の各商工団体は、4地域間における貿易や物流等の分野での協力を促進するため、経済交流事業に関する合意書を締結した。今後も民間レベルでの交流を継続していく予定である。



### 『中国吉林省・経済交流（H30.10）』

吉林省と秋田県の経済友好交流の覚書締結20周年となることから、副知事を団長とした県内経済団体等からなる訪問団が同省を訪問。現地企業の視察のほか、地元政府を表敬訪問した。



## 目 次

- 1 貨物取扱量の推移
- 2 コンテナ貨物の増加に対応する対応
- 3 外航クルーズ船の状況
- 4 酒田港港湾計画の改訂について  
～ 酒田港中長期構想 ～

# 山形県の港湾



山形県が管理する港湾

(重要港湾)  
酒田港

(地方港湾)  
加茂港

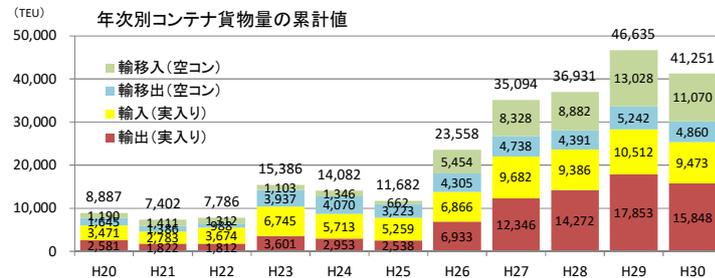
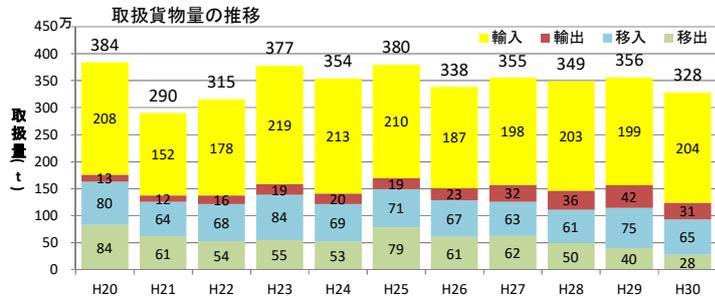
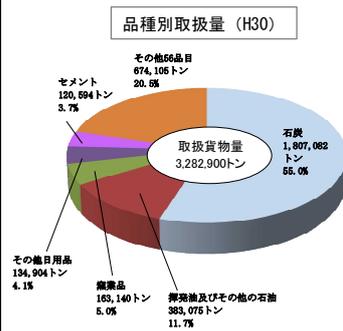
(避難港・地方港湾)  
鼠ヶ関港



## 1 貨物取扱量の推移

### (1) 取扱全貨物量

- ・例年300~400万トンを推移
- ・主要な品種：石炭、石油製品、窯業品（石灰灰）、石材、セメント



### (2) コンテナ貨物

- ・H30 41,251TEU (過去2番目)
- ・(25,321TEU 実入り)

- ・主要な品種
- ・その他日用品 (中国向けオムツ等)

## 2 コンテナ貨物の増加に対応する対応

### (1) 荷役機械の配備

- H25. 4 トップリフターの代わりにリーチスタッカーを配備
- H25.11 コンテナクレーン2基目整備
- H26.12 リーチスタッカー2台目配備
- H27.11 リーチスタッカー3台目配備

### (2) コンテナヤードの拡張（コンクリート舗装化）

貨物量の更なる増加を想定し、平成28年度にコンテナヤードの拡張工事した。（3.0ha）  
また、平成28年度から平成29年度に舗装の打換工事（As→Con）を実施。（2.0ha）

### (3) ターミナル設備の強化

コンテナターミナルの荷役、コンテナ管理の効率化を図るため、平成29年度に管理棟及び入出場ゲートを新設した。令和元年度には資材庫を整備予定。

### (4) ふ頭用地造成

高砂第2号岸壁の延伸（直轄）に合わせ、岸壁背後のふ頭用地について、造成工事を実施する。  
(R2完成予定)

### (5) 1号コンテナクレーンの更新・大型化

コンテナ貨物船の大型化により、船舶によっては、揚程が不足し利用が制限されることや、設置から15年以上経過し老朽化が著しいため、更新・大型化を図る。（R1完成予定[H29～R1債務]）

### (6) 臨港道路の拡幅

取り扱い貨物量の増加に伴い、コンテナターミナルの周辺の交通量が増加し、渋滞が発生することが予想されるため、臨港道路の拡幅を行う。（港湾改修補助事業：H30完成[H29～H30]）



## 4 外航クルーズ船の状況

### (1) 誘致体制

#### “プロスパーポートさかた”ポートセールス協議会

代表 山形県知事  
 副代表 酒田市長  
 幹事長 山形県 商工労働部長  
 副幹事長 国土交通省 東北地方整備局 酒田港湾事務所長  
 “ ” 酒田市 地域創生部長  
 委員 関係官公庁、商工会議所、観光・交通団体 等

#### 外航クルーズ船誘致部会

事務局長 県 観光文化スポーツ部  
 インバウンド・国際交流推進課  
 事務局次長 国 酒田港湾事務所 企画調整課  
 県 空港港湾課、港湾事務所  
 酒田市 商工港湾課、観光振興課

#### コンテナ航路部会

### (2) 活動実績

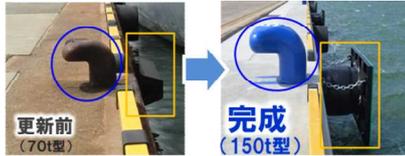
	セールス		招請・ 現地視察	計
	船社	代理店		
平成27年度	3	1		4
平成28年度	7	4	6	17
平成29年度	12	1	3	16
計	22	6	9	37

※ 主なセールス先: コスタクルーズ日本支社、プリンセス・クルーズ、MSCクルーズジャパン、ロイヤル・カビアン・インターナショナル、セブリティ・クルーズ日本代理店等

※ その他、セミナー開催、他港現地視察、勉強会等実施。

### (3) 誘致事業

- ①大型クルーズ船に対応した係船柱、防舷材の増設【H28：直轄事業】
- ②大型クルーズ船の航行安全対策検討等の調査実施 【H28】



5

### (4) 寄港実績及び予定

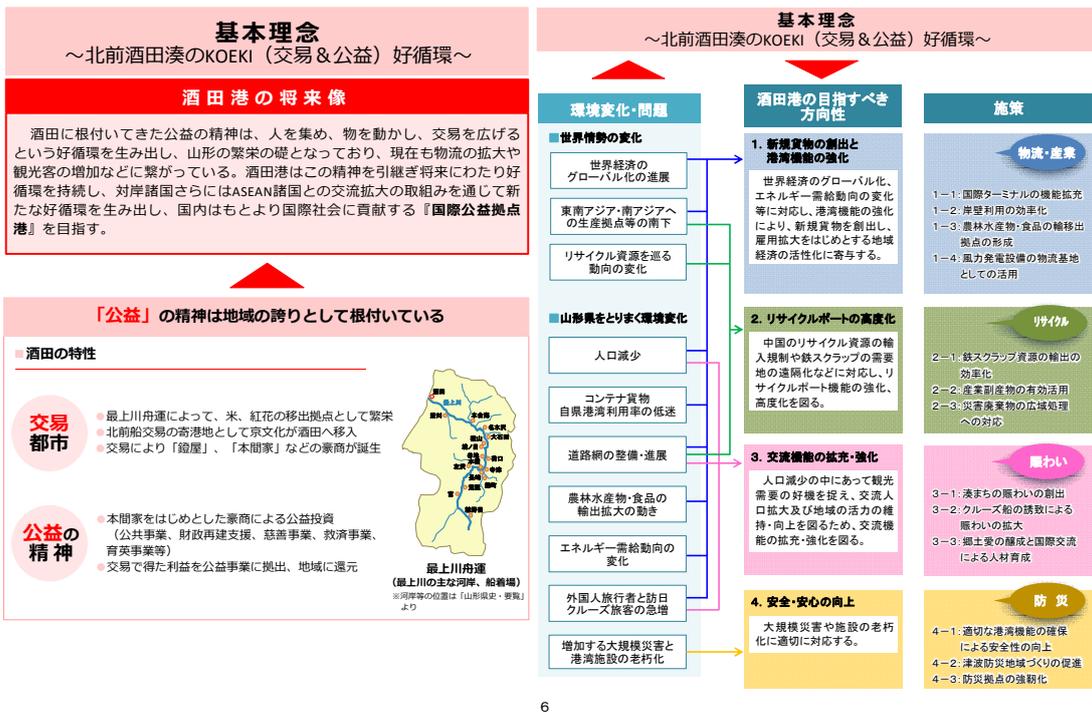
年	月日	船名
H29	4. 1、9. 8	飛鳥Ⅱ
	5. 3、7. 8、7. 10	にっぽん丸
	8. 2	コスタ・ネオロマンチカ
H30	7. 10、7. 12	にっぽん丸
	7. 1、7. 17	ダイヤモンドプリンセス
	8. 2	コスタ・ネオロマンチカ
H31	5. 11	ばしふいっくびいなす
	7. 8-9、7. 11	にっぽん丸
	4. 23、6. 23、8. 30、9. 30	ダイヤモンドプリンセス
	9. 16	MSCスプレディダ

H31. 4. 23



## 4 酒田港港湾計画の改訂について ～ 酒田港中長期構想 ～

酒田港港湾計画は、平成18年7月の改訂後、軽易な変更や一部変更は実施したものの、酒田港を取り巻く環境変化もあり、平成29年度より港湾改訂を見据えた中長期構想の策定に着手し、平成31年3月に策定しました。



6

# 酒田港中長期構想 - 北前酒田湊のKOEKI (交易&公益) 好循環 -

## 酒田港の目指すべき方向性

- 方向性1 新規貨物の創出と港湾機能の強化
- 方向性2 リサイクルポートの高度化
- 方向性3 交流機能の拡充・強化
- 方向性4 安全・安心の向上

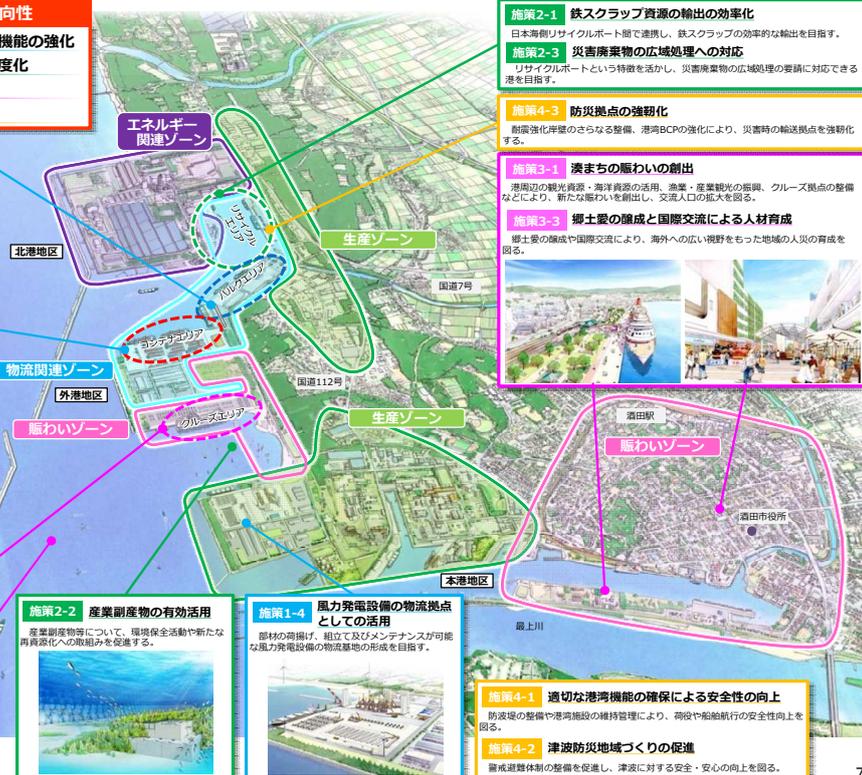
**施策1-2 岸壁利用の効率化**  
 汎用利用の見直しや新規岸壁の整備により、岸壁利用の効率化を図る。

**施策1-1 国際ターミナルの機能拡充**  
 将来の環境変化を見据えながら、物流関連施設の誘致や国際ターミナルの機能拡充を図る。

**施策1-3 農林水産物・食品の輸移出拠点の形成**  
 海上輸送に必要な施設整備やフェリー等の誘致により、山形県・近隣県の農林水産物・食品の輸移出の拠点化を目指す。



**施策3-2 クルーズ船の誘致による賑わいの拡大**  
 クルーズ船を誘致し、県内観光の振興と賑わいの拡大を図る。



**施策2-1 鉄スクラップ資源の輸出の効率化**  
 日本海側リサイクルポート間で連携し、鉄スクラップの効率的な輸出を目指す。

**施策2-3 災害廃棄物の広域処理への対応**  
 リサイクルポートという特徴を活かし、災害廃棄物の広域処理の要請に対応できる港を目指す。

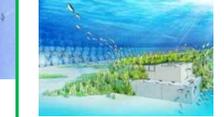
**施策4-3 防災拠点の強靭化**  
 耐震強化岸壁のさらなる整備、港湾BCPの強化により、災害時の輸送拠点を強靭化する。

**施策3-1 湊まちの賑わいの創出**  
 港周辺の観光資源・海洋資源の活用、漁業・産業観光の振興、クルーズ拠点の整備などにより、新たな賑わいを創出し、交流人口の拡大を図る。

**施策3-3 郷土愛の醸成と国際交流による人材育成**  
 郷土愛の醸成や国際交流により、海外への広い視野を持った地域の人材の育成を図る。



**施策2-2 産業副産物の有効活用**  
 産業副産物等について、環境保全活動や新たな再資源化への取組みを促進する。



**施策1-4 風力発電設備の物流拠点としての活用**  
 部材の荷揚げ、組立て及びメンテナンスが可能な風力発電設備の物流基地の形成を目指す。



**施策4-1 適切な港湾機能の確保による安全性の向上**  
 防波堤の整備や港湾施設の維持管理により、荷役や船舶航行の安全性向上を図る。

**施策4-2 津波防災地域づくりの促進**  
 備忘調整体制の整備を促進し、津波に対する安全・安心の向上を図る。

# 新潟県の取組



新潟県

令和元年5月17日  
新潟県交通政策局  
港湾振興課



150  
新潟県港  
Niigata port

## 1 新潟県総合計画の改定

「新潟県総合計画～住んでよし、訪れてよしの新潟県～」公表(平成31年3月27日)

※県政の各分野のあらゆる計画やビジョンの基本となる、県の最上位の行政計画

※計画期間:8年間(2018年度から2024年度まで)

### 政策の柱・体系(抜粋)

地域経済が元気で活力のある新潟

多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟

更なる拠点性の向上と北東アジアをはじめとする諸外国との交流の推進

└ 更なる拠点性向上に向けた交通ネットワークの整備

### 政策の展開・取組(抜粋)

#### ■ 県内港の利便性向上と利用促進

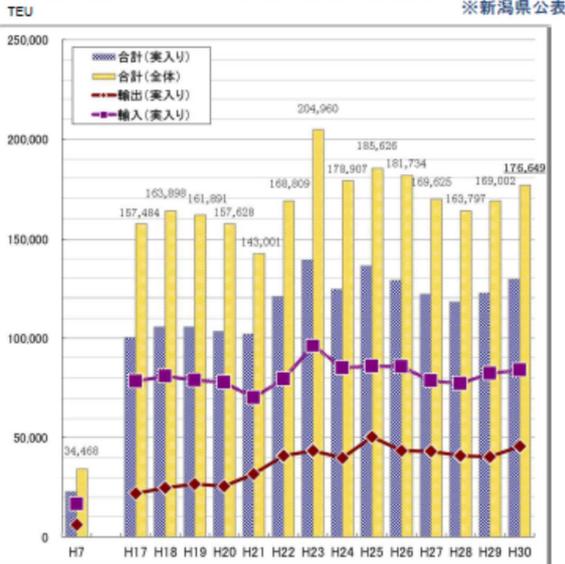
- 県内港を利用した輸出入貨物の増加に対する補助制度の活用や、大規模災害等における太平洋側港湾の代替機能のPRなど戦略的なポートセールスにより、新規荷主の獲得や現在県内港を利用している荷主の維持確保に取り組み、コンテナ貨物の利用拡大を促進する。
- 輸出入に要する日数の短縮など利便性向上につながる航路改編を船社に働きかけを行いコンテナ航路の充実を図ることとし、荷主ニーズの高い中国華南地域への航路誘致を推進するとともに、地理的特性などの観点において高い優位性を有する中国東北部・ロシア極東地域への航路誘致に向けて取組を進める。
- 地域振興や経済活性化に資するクルーズ船の県内港への更なる誘致に向け、地元自治体等と連携して海外を含めた船社や代理店に対するセールス活動を実施するとともに、官民が共同して新潟県らしいおもてなしを実施するなどクルーズ船受入れ体制の充実を図る。

## 2 新潟県内港の外貿コンテナ取扱量

【新潟港】総数で約17万7千TEUとなり、本州日本海側最大の取扱量。

【直江津港】総数で約3万3千TEUとなり、過去最高を記録。

■ 新潟港のコンテナ取扱量の推移(速報値)



■ 直江津港のコンテナ取扱量の推移(速報値)



## 3 「太平洋側港湾のバックアップ港」としての優位性をPR

※首都圏直下型地震等の発生時に備え、  
平時からの県内港の活用を働きかけ



### 1 交通アクセス等、機能面の充実

- 高速道路、幹線国道等の結節点
- 羽越本線や信越・北陸本線等在来鉄道の結節点
- 新潟港の迅速な通関・ゲート体制  
[ゲートオープン 8:30~16:30(月~土(ただし祭日を除く))]  
※ゲートオープン時間の延長を実施[要事前連絡]



### 2 本州日本海側最大のコンテナ取扱量

- 「首都直下型地震」等が発生した場合、県内港が京浜利用のコンテナ貨物輸送のバックアップ機能を発揮可能

### 3 東日本大震災発生時における実績

- 東日本大震災発生時には、東北太平洋側港湾の代替港として機能
- 県内港コンテナ取扱量(速報値)  
平成22年:192,147TEU → 平成23年:231,257TEU  
※H23.5の新潟港の取扱量は初めて2万TEUを越える(前年同月比1.5倍)

### 4 港利用の支援制度(インセンティブ)を創設し、順次、拡充

- 新潟県や地元市では荷主向け支援制度を整備
- 特に、県外荷主に県内港を「バックアップ港」として検討してもらうため、  
①初めて利用する場合に手厚く支援  
②初利用時の年間貨物量を維持すれば、更に2年間継続補助(増加不要)



太平洋側港湾の代替機能を担う十分なポテンシャル

## 4 BCP(事業継続計画)の観点からの利用促進に向けた更なる取組

### ■代替輸送基本行動計画(新潟県版)策定(平成31年3月25日公表)

今後発生が危惧される首都直下地震等の大規模災害時における、県内港(新潟港・直江津港)の代替輸送受入体制の強化を図るとともに、ポートセールス等を通じて、太平洋側の荷主企業、物流業者等に対して本県側の取組を紹介し、BCP(事業継続計画)の観点から、災害時はもとより、平時からの新潟港・直江津港の利用を促す。

### ■北陸地域国際物流戦略チームの取組(H24年度~H28年度)

H23. 3. 11 東日本大震災発生  
⇒新潟港・直江津港を含む日本海側港湾が太平洋側のバックアップ機能を果たす

H24. 12月 広域バックアップ専門部会設置  
⇒太平洋側で大規模災害が発生した際の北陸地域港湾が果たすべき役割・方策等を検討

- ・代替輸送モデルケースの検討
- ・代替輸送訓練の実施
- ・情報発信(ポータルサイトの開設)

H29. 1月『太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画』を策定  
※以降は、「北陸版計画」と表記

- ①代替輸送モデルルートの設定  
例)被災港:京浜 ⇒ 代替港:新潟、直江津
- ②貨物輸送の流れに応じた代替輸送時の対応方策の整理
- ③代替輸送時における北陸地域の物流関係者の連携内容の整理

※北陸版の詳細については、以下を参照  
<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/saigaiportal/files/1701plan.pdf>

### ■本県の取組(H29年度~H30年度)

『代替輸送基本行動計画(新潟県版)』策定着手  
①代替輸送時における新潟県内の物流関係者の連携内容の充実

⇒北陸版計画を掘り下げ、「代替港」に選定してもらうために関係者が行うべき「情報の収集・集約・発信」に関する、連携のあり方を追加

②代替輸送モデルルートの追加

被災港:仙台 ⇒ 代替港:新潟

被災港:名古屋 ⇒ 代替港:新潟

被災港:清水 ⇒ 代替港:直江津

⇒より多くの太平洋側港湾利用荷主・物流業者等に対し、新潟港・直江津港の代替性をPRするため代替輸送モデルルートを追加

③施設位置図の詳細を明示

⇒県内の「空き工業用地」、「保税蔵置場」及び新潟港・直江津港周辺の「給油施設」の一覧を施設位置図とともに掲載

④港湾関係者一覧の整理

⇒代替輸送時の対応方策に関係する、港湾関係者の連絡先等の情報を一覧として整理(別途、港湾関係者間で共有)

## 5 外貿航路の誘致に向けた取組

### 中国華南地域への航路

- 近年、中国華南地域(蛇口、香港等)からの貨物が増加傾向にあり、荷主から航路誘致のニーズが高まっていることから、貨物の掘り起こしを行いながら、船社との情報交換を通じて直行航路誘致に取り組んでいる。
- 船社の航路運行に必要な貨物量が、新潟港だけでは不足していることから、他港と連携した船社へのアプローチ等も含め、効果的な誘致方法を検討している。

### 中国東北部・ロシア極東への航路

- 荷主訪問等を通じた貨物量調査や船会社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、航路誘致に向けて取組を進めている。

### 【航路のイメージ】



### ◇中国東北部と新潟とのリードタイム

(2010年新潟県輸送社会実験結果)

#### 【現在の物流ルート】

長春→大連港→新潟(大連経由9日)

#### 【新たなルート】

5日短縮 長春→ザルビノ→新潟(ザルビノ経由4日)

### ◇新潟~ロシア極東:

#### 現在の定期コンテナ航路との比較

#### 【現在の物流ルート】

新潟→ウラジオストク(釜山経由7~14日)

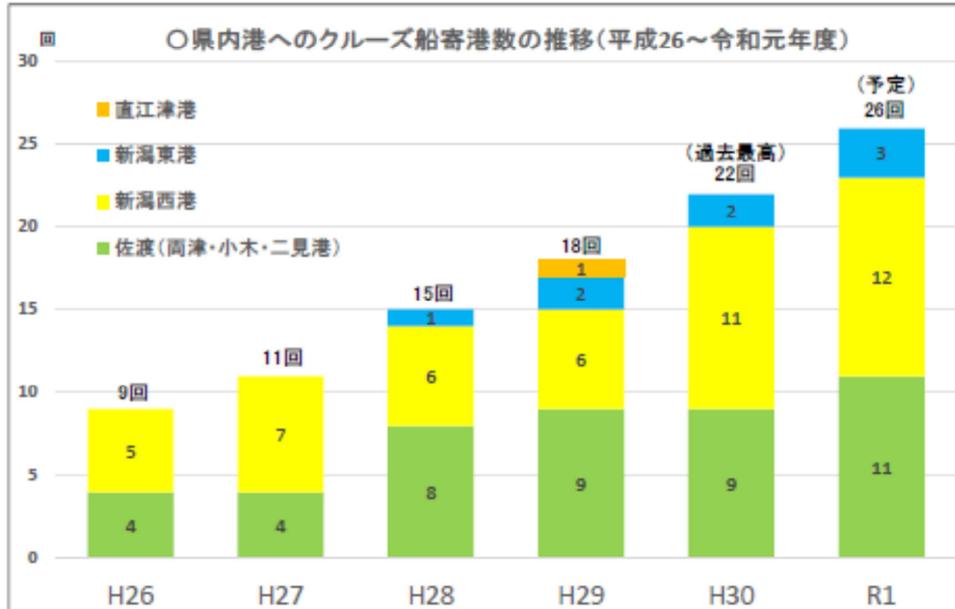
#### 【新たな航路】

5~12日短縮 新潟→ウラジオストク(直航2日)

## 6 新潟県内港へのクルーズ船寄港数の推移

- 県内港へのクルーズ船寄港数は着実に増加（5か年で約3倍に）
- 新潟東港で受け入れる大型船も徐々に増加

※新潟では、概ね5万トン以下の中小型船が西港区、大型船が東港区に入港



## 7 新潟県内港のクルーズ船の寄港状況

- 平成31年4月14日に県内寄港過去最大となる「ダイヤモンド・プリンセス」が、同月30日には、現在日本に寄港する最大の「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が初寄港
- 令和元年度は、以下の4隻が初寄港の予定

- **ダイヤモンド・プリンセス**  
(115,875トン、乗船客定員2,706名)



写真提供:プリンセス・クルーズ

- **クァンタム・オブ・ザ・シーズ**  
(168,666トン、乗船客定員4,180名)



写真提供:ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社

- **シルバー・エクスプローラー**  
(6,130トン、乗船客定員144名)



出典:Silversea Cruises HPより

- **シルバー・ミュージズ**  
(40,719トン、乗船客定員596名)



出典:Silversea Cruises HPより