

はじめに

アジアの経済発展は国際分業構造の変化を通じて日本の産業構造にも大きな影響を及ぼしつつあり、県央地場産業もこうした影響を受けて再編成の過程が進行している。だがアジアの経済発展は国際分業構造の変化に止まらず国際物流構造をも揺り動かしつつあり、日本もこうした変動の波に晒されているが、それはある意味では日本海地方にとっては大きなメリットに繋がる可能性を秘めている。ここではこうしたメリットを県央地場産の活性化に結びつけうる方途を探ってみよう。

1. 県央地域（中越地域）の物流システム

(1) 新潟県物流システムの特徴と課題

新潟県の貨物流動状況における特徴をまずみておこう。第一に県外移入が県外移出をかなり大幅に上回っていることを挙げなければならない。すなわち、1990年度における総貨物流動量は移出が15万9793トンに対して移入は18万3879トンに達している。第二に品目別にみると、移入は専ら重化学工業品を主体としているが、移出はそれに加えて軽工業品のウエイトが高いことが特徴的である。すなわち、同じく90年度における主要貨物量構成比をみると、移入については化学工業品が51.3%、金属機械工業品が22.8%と7割以上を占めているのに対して、移出の場合には化学工業品37.9%、金属機械工業品27.4%、鉱山品12%に加えて軽工業品が12.1%と健闘している姿が浮かび上がる。では同県が純移入に陥っている理由は何かという点、それは、地域的には対関東臨海に対して大幅な純移入にあるからであり、さらに品目別には同県の純移出品目が軽工業品及び雑工業品さらには鉱山品のみすぎないからである。この点が第三の特徴として挙げられる。すなわち同県の地域別・品目別移出入バランスを調べてみると、地域別には対関東臨海が移出3万5000トンに対して移入は6万9000トンとほぼ2倍に達しており移出バランス悪化の主因をなしており（図表5-5-1参照）、品目別には関東臨海からの金属機械工業品純移入と中部・東北からの金属機械化学工業品、農水産品及び林産品等の純移入が移出バランスを悪化させている。すなわち、移出が移入を上回っているのは関東臨海向けを中心とする軽工業品及び雑工業品と北陸・甲信及び東北向けを主体とする鉱山品だけであるのに対して、金属機械工業品は関東臨海から移入しそして関東並びに北陸・甲信へ移出することによって辛うじて移出がバランスしており、そこに主として関東臨海や中部、東北から移入している化学工業品、農水産品及び林産品の移入が移出を大きく上回るという事情が加わることによって、全体としての移出バランスが大幅に悪化しているのである（図表5-5-2参照）。最後に同県は一方で主として関東臨海地方から移入し他方で主として北陸・甲信地方へ移出するという意味で首都圏と日本海地方とを結ぶ物流拠点の役割を果たしているということも指摘しておかなければならない。すなわち移入地域については関東臨海が4割弱と最も大きな比重を占めており、東北、関東内陸等がそれに続いており、移出の場合には北陸・甲信がやはり4割弱と最大のウエイトを持っており関東臨海、東北、関東内陸等がその後を追っている（図表5-5-1参照）。

このように、新潟県物流システムの特徴は同県物流システムが首都圏と日本海地方とをT字型に結ぶ基幹的物流システムの中軸を担っているという点で極めて有利な構造すなわち「拠点性」を備えているという点に求められうるのであるが、同時にそれが純移入構造の上に築かれている限り、

そうした構造の下では同県物流システムの「有利性」は同県の「拠点性」には必ずしも結びつかず逆に同県から首都圏へ所得を漏洩させるための「不利性」へと転化しかねないのであって、その意味では物流システムは所得漏洩システムに変質しかねないという側面を持っているという点にも注意を払っておく必要がある。従ってこうした側面すなわち「逆流性」を払拭し文字通り「拠点性」を発揮するためには、金属機械工業品や軽工業品の競争力自体を強化することも必要であるが、同時に物流システム自体における「逆流性」の克服もまた求められているのである。

## (2) 中越地域の物流システムとその特質

それでは、こうした中において中越地域（以下では統計上の制約から新潟県内の地域区分を新潟県商工労働部「物流基本構想策定調査報告書」に沿って下越地域、新潟地域、中越地域、魚沼地域、上越地域、佐渡地域とするが、この場合中越地域には長岡・小出圏、三条・燕圏、柏崎圏が属する）の物流システムはどのような特質を備えているのだろうか。まずこの地域の物流動向を知るために1990年度における貨物流動状況を調べてみよう（図表5-5-3参照）。地域別移出構成はやはり関東が41.3%と最も大きく、そして中部が32.2%とそれに次いでおり、さらに近畿（9.7%）、東北（7.3%）等がその後を追っている。移入構成もまた関東が40.3%と圧倒的な比重を占めており、そして中部（14.1%）、東北（13.6%）、九州（11.3%）、近畿（8.9%）等がそれに次いでいる。要するにその構造は、主たる移出入対象地域が関東地方であるという点で新潟県の場合とほぼ同様のパターンであると言ってよいであろう。

しかしながら品目別構成とりわけ移出におけるそれをみるとこの地域の特徴がはっきりと浮かび上がってくる。すなわちこの地域は新潟県における金属機械工業品、軽工業品さらには雑工業品等の移出の最も重要な担い手なのである。このことは新潟県における地域別・品目別卸売り販売額構成からも明らかである。例えば同県の機械器具の販売は新潟地域と並んで中越地域が担っている（図表5-5-4参照）。そこでこれらの製品について同地域が果たしている役割をやや詳しくみてみよう。まず金属機械工業品について。この地域は移出については県全体の中で約6割と最も大きな比重を占めており特に電気機械、金属製品、一般機械等の出荷額が多い。また移入についても新潟地域と合わせれば県全体の8割を占めている。軽工業品についても、この地域は新潟地域と合わせれば県全体の移出入の約85%を占めている。最後に雑工業品も、やはりこの地域からの移出が県全体の7割強を占めており、特に衣類・その他の繊維、家具・装備品等の出荷額が大きい。要するに、この地域は金属機械や軽工業等の移出において県の中では最も重要な地位を占めているということになる。その結果この地域の移出入バランスは全地域に対してもまた対関東に対しても若干ではあるとはいえ純移出を記録している。そのことは新潟県物流システムにおける「拠点性」を辛うじて支えている地域が他ならぬ中越地域であるということをお話しているとえよう。

## 2. 物流システムにおける構造変化と新潟県

### (1) 国際物流システムの構造変化

ところで新潟県を取り巻く物流構造は現在大きな変容を見せ始めている。この点をまず国際物流の面からみておこう。

現在アジア特に東アジアは急速な経済成長を背景にして国際分業を発展させているが、それはアジア物流システムを大きく変容させている。すなわち物流の量的拡大のみならず質的な発展もまた著しいのである。その代表的なものは海上貨物輸送におけるコンテナ化の流れである。すなわち、

アジア・太平洋地域におけるコンテナ化率（但し、保有船腹量に占めるコンテナ船腹量比率）は1987年時点で既に18.4%に達しているが、それは今後も急速に上昇しそうである。例えば運輸省の試算によれば、世界の外貿コンテナ化率は2010年には1992年に比べて2.4倍増加するが、近海・東南アジアのそれは同じく3.8倍増加するとされている。こうしたコンテナ化を中心とするアジア物流システムの構造変化は日本に対しても二つの意味で重要な影響を及ぼし始めている。

一つは日本の対アジア・コンテナ貨物輸送の発展である。すなわち日本の外貿コンテナ貨物量の推移をみると1983年から93年迄の10年間に約2.3倍に増大しているが特にアジアとの輸送量は3.7倍に迄急増している。しかもこうした傾向は今後も持続するものと考えておかなければならないであろう（例えば、運輸省は日本の航路別外貿コンテナ貨物量の将来予測を行っているが、それによれば1992年から2010年にかけて航路全体のコンテナ貨物量は2.4倍に増加するがアジア向け航路は3.8倍に増加すると予測している）。

もう一つはアジア物流市場における日本の競争力の著しい低下である。すなわちアジアにおけるコンテナ化はアジアにおける主要港の地位の大幅な変動と表裏の関係で進展しており、その結果それは日本の主要港の地位の著しい後退と密接に関連しているということを見落としてはならないのである。例えばアジア主要港のコンテナ取り扱い量の推移をみると、香港、シンガポール、高雄、釜山等の台頭が目覚ましいのに対して神戸、横浜等日本の主要港は大きく後退している（図表5-5-5参照）。そして日本の主要港後退の背景にはその競争力が大幅に低下しているという事実が存在していることもまた見落とせない（図表5-5-6参照）。（それに加えて陸上輸送費の差も日本の競争力低下に拍車をかけている。例えばジェトロの調査によれば、日本の主要港とアジアのそれを比較した場合、港迄のトラックによる輸送費で約2倍、倉庫での保管を含む輸出通関費で2倍から6倍日本の方が高いとされている〔朝日新聞1996年1月1日より〕。また日本の港とアジア主要港との間に存在している港湾労働者の労働条件の相違も無視できない。例えば日本の場合には殆どの港では日中のみの稼働体制であるのに対してアジア主要港は終日稼働体制を敷いているケースが多い。こうしたことも競争力の相違に繋がっているものと考えられる。）。従って、国際物流システムにおける構造変化の一環としてアジア物流市場における日本の主要港の国際競争力が著しく後退しつつあるという事態を看過することはできないのである。

## (2) 新潟県物流システムの構造変化

### A. 物流環境の悪化

新潟県の物流システムもまた転換を迫られている。それは二つの意味で生じている。一つは物流環境の悪化であり、もう一つは国際物流基盤の脆弱性である。

前者の物流環境の悪化とは何か。まず現在日本の物流システム自体が幾つかの要因によって構造変化を迫られておりそうした影響が新潟県の場合にも及んでいるということを指摘しておかなければならない。すなわち構造変化要因とは、(イ)物流原単位の低下傾向、(ロ)物流需要の波動性、(ハ)消費財の多様化、(ニ)物流部門における労働力不足等であるが、これらの諸要因は結局物流コストの上昇に繋がり、物流部門の収益性を圧迫している。それは新潟県の場合も例外ではない。すなわち、同県の卸売り業の配送コストを2年前と比較してみるとおよそ60%の事業所がコスト上昇を指摘しているが、その要因を調べてみると、配送頻度の上昇、配送単位の増加、配送期間の短縮、そして商品アイテムの多様化、さらには時間指定納品件数の増大、緊急納品依頼件数の増加等を訴えているケースが多いことが判明する。しかも同県が抱える物流環境の悪化はこうした

構造変化を背景とするコスト上昇問題だけではない。バブル経済崩壊後運輸業取り扱い貨物量が大きく減少しており、こうした経済動向の悪化による影響がさらにそこにオーバーラップしている。従ってこうした短期・中長期要因により卸売り業や運輸業の収益は著しく圧迫されており、それは流通部門の再編成を促している。

## B. 国際物流基盤の脆弱性

後者の国際物流基盤の脆弱性も見逃せない。第一に対アジア国際分業への参入が著しく立ち後れていることを指摘しなければならない。すなわち新潟港の1992年における主要貿易相手国構成をみると、輸入ではインドネシアが43.5%と最大の比重を占めており、次いでアメリカが11.4%、韓国が8.2%、マレーシアが5.6%、そしてロシアが3.2%というように比較的アジアが健闘しているが、肝心の輸出ではロシアが33.8%と最も大きくアジアの場合は辛うじて韓国が15.8%を占めているにすぎない。さらに航路の開設状況をも対アジア航路は発展しているとはいえまだまだ不十分である。要するに、新潟県は目下のところアジアにおける国際分業や物流システムのダイナミックな発展からは必ずしも十分な利益を引き出しているとは言い難いのである。にもかかわらず、新潟港の今後の発展が専ら対アジア航路如何に掛かっているということは、その水準が低いとはいえコンテナ貨物量が大幅に増加しているのは対アジア航路のみであり、他の航路は停滞ないし落ち込んでいるということからも明らかであろう。(例えば、新潟港の航路別コンテナ貨物取り扱い本数の推移をみると、1991年から94年にかけての年平均伸び率は東南アジア航路が493.7%、釜山航路が34.9%に対してTSCA航路(トランス・シベリア・コンテナ航路)は17%に止まっており、しかも次に述べるように最も重要な輸出に関しては、それは東南アジア航路が409.5%、釜山航路が203.3%であるのに対して、TSCA航路は逆に2.3%減少している。なお、95年5月に開設されその動向が注目される中国航路も順調な足取りで拡大しつつある。)

第二に、第一の問題にも係わるのだが、輸出入があまりにもアンバランスである。すなわち新潟港の輸出入バランスをみると、輸入が圧倒的な比重を占めておりその結果著しいインバランスが生じている。例えば、1994年についてみると、取り扱い貨物量のうち輸入が98.5%と圧倒的な比重を占めており、これに対して輸出の場合はわずか1.5%にすぎない。こうしたインバランスは同県の輸出競争力の弱さを反映しているだけでなくコスト上昇を通じて物流競争力低下にも繋がっている。すなわち、帰り荷の不足(例えば新潟港のコンテナ実入り率は輸入が93.6%に対して輸出は44.2%に止まっている)から輸送コストもその分上昇することになり、後述する新潟港のコスト高を促進している。

第三にコンテナ化率が低いということも見逃せない。前述したように、現在アジアのコンテナ化率は既にかなり高い水準に達しているが、それに対して新潟港のコンテナ化率(但しこの場合のそれは外貿貨物に占めるコンテナ貨物比率)は比較の基準が異なるとはいえ1994年現在2.6%とその水準は決して高いとは言えない。(因みに日本全国でのそれは93年現在13.3%である。)第四に拠点性の弱さも指摘しておかなければならない。すなわち、新潟県を消費地とする輸入貨物量や同県を生産地とする輸出貨物量において新潟港の占めるシェアが低くとりわけ後者の場合に極めて低いということを見落とすわけにはいかない。例えば前者の新潟県を消費地とする海上輸入貨物取り扱い港をみると、新潟港が71%(金額ベースでは60.8%)、直江津港が14.3%(金額ベースでは6.8%)であり一見大きな比重を占めているかに見えるが、それは新潟港を通じての大量のインドネシア産LNG輸入を含んだ話であり、それを除けば新潟港におけるその比率は一

挙に32.4%（金額ベースでは29.1%）に迄低下してしまうのである。一方、後者の新潟県を生産地とする海上輸送貨物の取り扱い港の場合には、横浜港が断然大きく56%（金額ベースでは62.7%）を占めており、新潟港は14.5%（金額ベースでは4%）であり東京港（14.2%、金額ベースでは18.7%）や神戸港（9%、金額ベースでは9.3%）を辛うじて越えているにすぎない。このように新潟県の拠点性は輸出入とも必ずしも十分に発揮されているとは言えずその改善が必要とされているが、とりわけ輸出における脆弱性の克服が求められているということを指摘しておくなければならないであろう。

最後にコストの面での割高も見落とせない。すなわち、新潟港の海上運賃及び港湾使用料が太平洋側の主要港に比べて割高となっており、そのことが新潟港の国際競争力を相対的に不利にしている。

### 3. 日本海主導物流システムと県央地場産業

以上から明らかなように、新潟県の物流システムは内外ともに大きな構造変化を迫られているのであるが、それでは新たな物流システムとしてはどのような姿を想定しうるのであるのか。またその場合県央地場産業の課題は何か。まず新物流システムから検討してみよう。

#### (1) 新物流システムの姿

まず日本の国際物流システムにおける構造変化を背景にして政府自らが国際物流政策の転換に踏み出したということに注目しておくなければならない。すなわち、運輸省は「香港、シンガポール、釜山等の港湾が急速にその機能を拡充し、欧米等と結ぶ基幹定期航路において我が国に寄港しない航路が生じるなど、日本の港湾の地位が相対的に低下しつつある。我が国の貿易が海外の港湾に依存することは、輸送時間やコストの増加を招き産業活動に大きな影響を及ぼす。このような脆弱な構造にならないため、国際貿易の拡大と質的变化や輸送技術の革新に 대응得る港湾施設の拡充とサービスの向上により、国際港湾としての競争力を強化する必要がある」（運輸省港湾局「長期港湾政策について」[1995年6月]p3）として日本の国際物流システムの競争力強化を目標に掲げ、新たにアジアとのコンテナ航路の拡充を計るべく従来の「中枢国際港湾」に加えて、さらに新潟、苫小牧（北海道）、塩釜（宮城県）、常陸那珂（茨城県）、清水（静岡県）、広島、志布志（鹿児島県）、那覇（沖縄県）の八つの港湾を新たに「中核国際港湾」として育成する方針を打ち出している（図表5-5-7参照）。

こうした国の政策転換と軌を一にして新潟県も新たな国際物流政策の方向を模索し始めているが、その中で特に注目すべきは釜山港のハブ港機能活用についてである。それは既にハブ港化している釜山港におけるフィーダー・サービス（積み替えサービス）を活用することによって新潟港の対アジア向けコンテナ航路の競争力を一挙に強化しようとするものであるが（〔財〕環日本海経済研究所「新潟県物流問題調査報告書— 国際物流の拡充に向けて —」[1995年3月] p87参照）、それを可能にする手段として打ち出されているのがトータル・コスト論である。（言うまでもなくトータル・コストとは、運賃と内陸輸送コストだけではなくロス・タイム・コストや港湾使用料金等凡そ物流に係わる全てのコストから成るのだが、ここでは論点を明確にするために運賃と内陸輸送コストのみを論議の対象とする）。すなわちそれは、内陸輸送コストを考慮すれば釜山港接続のフィーダー・サービスを利用した新潟航路の方が横浜航路よりも有利となるとする主張である。例えば、中国の大連港と新潟三条間の物流ルートについては、釜山港接続のフィーダー・サービス航路を利

用した場合新潟港ルートは海上運賃が1 TEU (Twenty Feet Equivalent Units) 当たり13万円であるのに対して、ダイレクト航路が就航する横浜港の場合にはそれは8万円であり従って新潟港が相当の割高となる。だが、内陸輸送コストをも含めたトータル・コストでは、新潟港利用ケースでは22万600円であるのに対して横浜港利用ケースは26万9900円となり、前者がかなり割安となるというものである。従って釜山港のフィーダー・サービスを利用した場合でも日本海ルートは新潟港にとって極めて有利であるという結論が引き出されるのである。(なお、釜山港におけるフィーダー・サービスの利用状況は既にかなり進展している。例えば、新潟港の航路別トランシップ・コンテナ取り扱い実績をみると、釜山航路のトランジット率は55%に達しており、東南アジア航路のそれ[22.3%]を大幅に上回っている。)

だがここで見落としてはならないのは、トータル・コスト論は単に国際物流システムの変化をもたらすだけではなく国内物流システムの変化にも繋がるという点である。例えば釜山港フィーダー・サービス利用型の場合、それは釜山港の国際ハブ機能が横浜港のそれに代替するという点を意味している。つまりトータル・コスト論は国内物流システムにおける代替効果が発揮されて初めて成立するという点である。要するにそれは内外を含む日本の物流システム全体の構造変化に結びつく可能性を持っている。しかも、ここでは中国ルートにおける釜山港のフィーダー・サービス利用ケースとしてトータル・コストを論じたが、実はそれは同ルートにおける直行便にも適用されるはずの論議であり(現に新潟港は上述したように新たに中国航路をコンテナ貨物定期航路として開設したが、それは新潟-大連-上海の直行便であり、この場合にもトータル・コスト論が適用されるはずである)且つ他の航路にも当てはまる論議である(新潟港は1991年1月にはやはりコンテナ貨物航路として東南アジア航路を開設しているが、この場合にもシンガポール港等のフィーダー・サービス利用ケース[トランジット率は22.3%]、直行便ケース共にトータル・コスト論がそれぞれ成り立つはずである)。

このようにトータル・コスト論は本来日本海ルート全てに当てはまる極めて汎用性の高い論議なのであり、従ってその意義は大きいのである。かくして、新潟県がトータル・コスト論に基づく物流システムの導入を今後さらに押し進めようとするならば、それは同県が国際物流システムにおける構造変化を活用することによって自らの物流システムをこれ迄の太平洋主導物流システムから日本海地方主導物流システムへと転換することに成功を収めるということの意味していると言えよう。

このように新潟県が想定しうる新物流システムとは、日本の物流システム全体の構造変化に基礎を置く日本海地方主導物流システムの出現に他ならないのである。(もっとも、それが日本の国際物流システムの競争力強化を計らんとする運輸省の政策とどう繋がるのかという論点はここではひとまず置いておくことにしよう)。

## (2) 日本海主導物流システムと県央地場産業

このように新物流システムは新潟県が本来持っている有利性すなわち「拠点性」を飛躍的に高める可能性を秘めている。その場合、既にみたように同県の「拠点性」をこれまで辛うじて支えてきたのは県央地場産業を含む中越地域の産業であったが、そうした点からみても同県物流システムにおける「拠点性」発揮の機会が新たに誕生することは県央地場産業に対しても活性化のための大きな機会が与えられるということをも意味している。そうした観点に立って県央地場産業の課題を考えればそれは次の三点であろう。

まず、物流システムが太平洋地方主導から日本海地方主導へと転換することによって生ずる物流

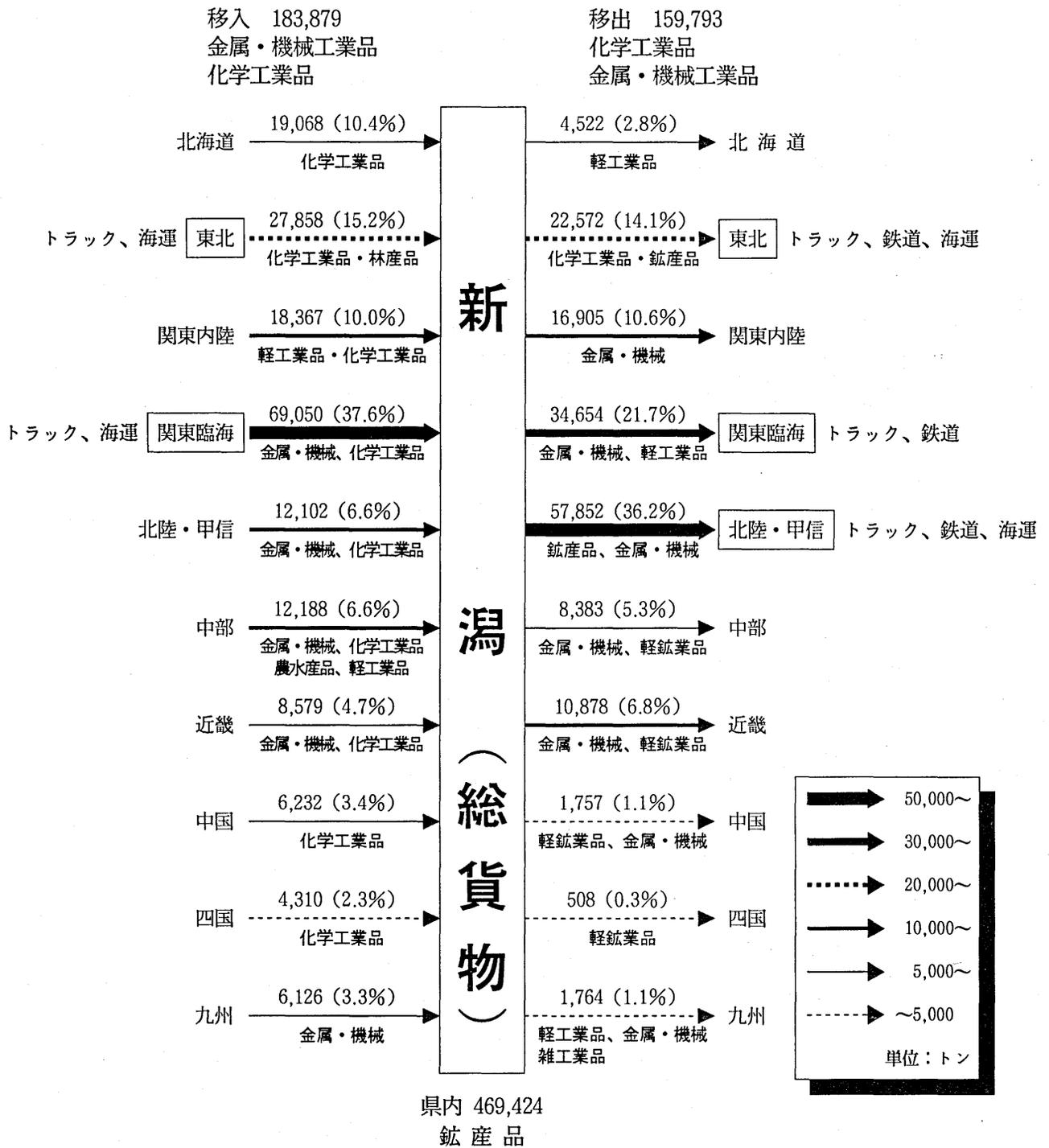
コスト引き下げ効果を有効に活用することである。新潟県が幾つかの要因によって物流コスト上昇圧力に晒されているということは前述した通りであるが、物流システムの転換が新たに物流コスト引き下げ要因を生むことによってこうした圧力を相殺する上で大いに貢献することは想像に難くない。従ってこうした有利な条件を県央地場産業が有効に活用することができれば、それを自らの製品競争力強化にも繋げうる筈である。そこで物流コスト引き下げ効果を県央地場産業として如何に有効に生かすかが第一の課題とされよう。

第二は輸出入関連企業立地の促進を計ることである。新潟県を生産地、消費地とする国際物流を発展させるためには同県の生産地・消費地機能自体を強化しなければならないが、そのためには海外から原材料を輸入し、そして製品を海外に輸出するという機能の強化を計る以外にない。従ってこうした観点から県央地域においても輸出入関連企業の立地を積極的に計る必要がある。

第三に流通加工型基地としての機能を強化することである。前述のように、県央地域は金属機械工業品や軽工業品さらには雑工業品等の生産・供給基地としての機能をこれまでも発揮してきたのであるが、国際物流システムの発展は否応なく輸入製品の拡大を招くものと考えられる。だが従来この地域が生産・供給してきた製品はこうした輸入品浸透の影響を最も大きく蒙るものであると想定しておかなければならない。従って従来のような中付加価値レベルを中心とした製品に特化していたのでは生産・供給基地としての役割を今後も維持することは次第に困難になるものと考えざるをえない。従って今後も生産・供給基地としての役割を引き続き担って行くためには、県央地域としては、製品自体の付加価値を高める等の努力を払うとともに、低・中付加価値輸入製品を活用し輸出製品の付加価値化を計るという意味で国際加工基地としての機能を強めて行く必要があるだろう。

最後に日本海物流システムの下で県央地域が国際加工基地就中輸出加工基地機能を強化するならばそれは、新潟港の物流拠点機能強化にも貢献するということを強調しておく必要がある。前述したように新潟港の拠点機能は輸出競争力の面で著しく脆弱であるが、県央地域が輸出加工基地としての機能を強化するならばそれはこうした脆弱性を克服することに大きく寄与し、ひいては日本海物流システムの発展にも繋がるであろう。

図表5-5-1 新潟県の発着地別総貨物流動状況



資料：「1990年度全国貨物純流動調査」運輸省

注) 地域区分については以下の通りである。

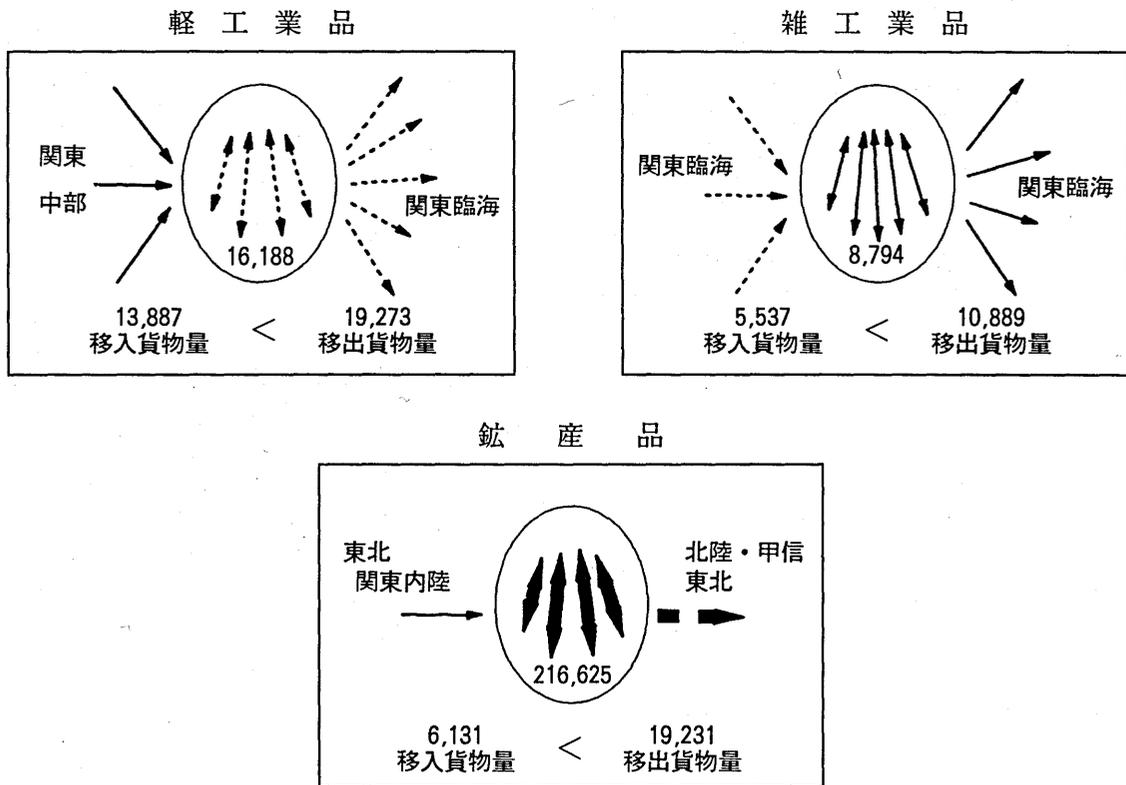
東 北	青森、岩手、宮城、福島、秋田、山形	関東内陸	茨城、栃木、群馬
関東臨海	東京、神奈川、千葉、埼玉	北陸・甲信	富山、石川、福井、山梨、長野
中 部	岐阜、静岡、愛知、三重	近 畿	滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
中 国	鳥取、島根、岡山、広島、山口	四 国	徳島、香川、愛媛、高知
九 州	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄		

(出所) 新潟県商工労働部「物流基本構想策定調査報告書」(1994年3月) P31より。

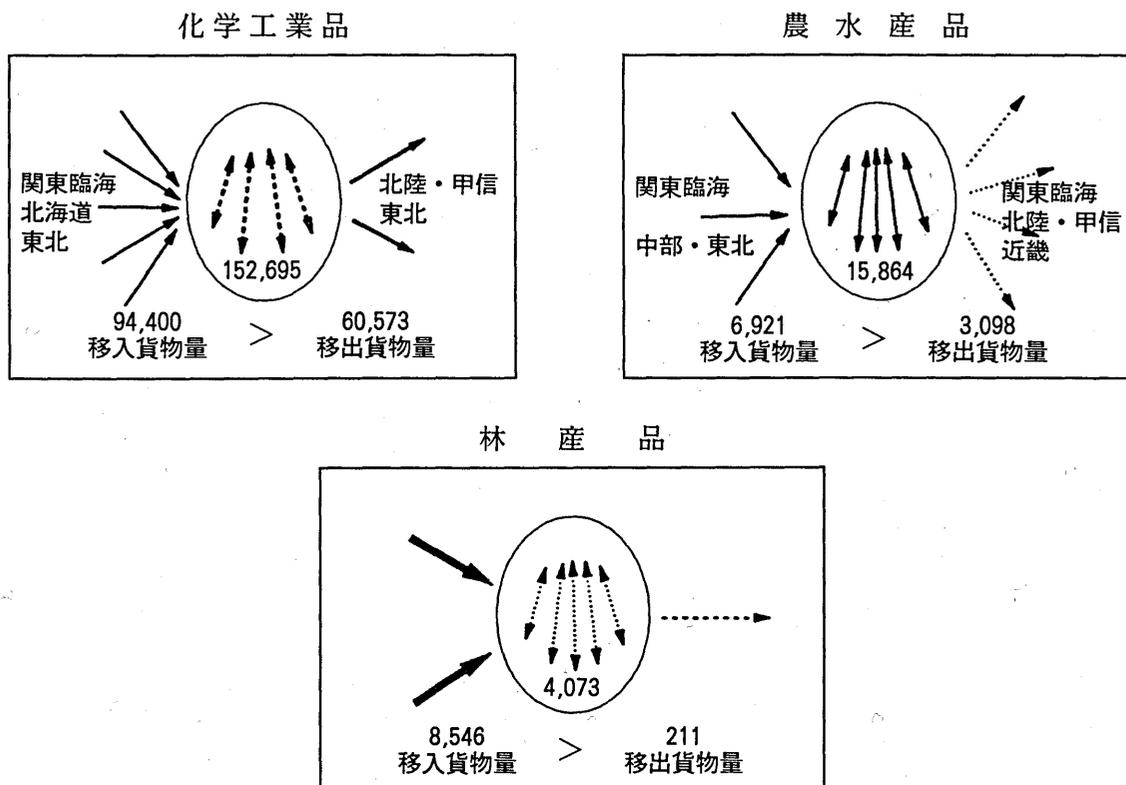
図表5-5-2 品目別流動パターン

(単位：トン)

1. 移入貨物が少なく、県外流動において貨物量の不均衡を生じる品目

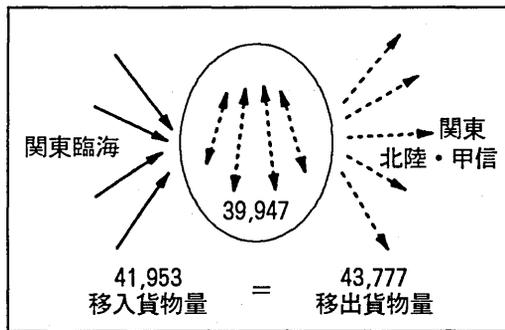


2. 移入貨物が多く、県外流動において貨物量の不均衡を生じている品目



3. 移出入貨物量が均衡している品目

金属・機械工業品



(出所) 図表5-5-1に同じ(P42より)。

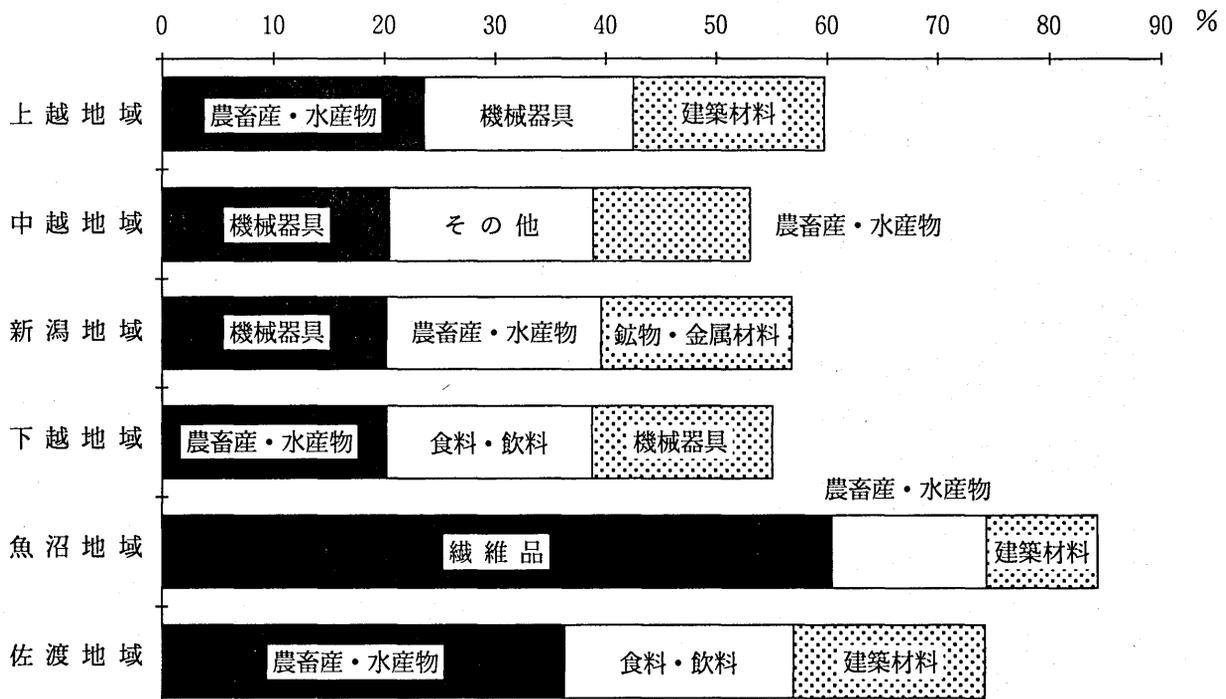
図表5-5-3 新潟県の移出入状況

単位：トン、%

対象地域	合 計		下越地域		新潟地域		中越地域		魚沼地域		上越地域		佐渡地域	
	移 出	移 入	移 出	移 入	移 出	移 入	移 出	移 入	移 出	移 入	移 出	移 入	移 出	移 入
北海道地方	4,503	19,068	245	204	3,823	18,123	336	654	8	10	90	76	0	0
	2.9	10.4	2.4	1.2	7.2	17.4	0.7	1.5	0.3	0.2	0.2	0.6	0.0	0.0
東北地方	22,438	27,858	4,270	1,460	10,208	18,148	3,340	6,080	13	506	4,606	1,651	0	12
	14.2	15.2	42.1	8.9	19.2	17.4	7.3	13.6	0.5	10.8	10.3	12.3	0.0	6.1
関東地方	501,104	87,300	3,762	9,127	13,491	51,582	18,924	17,994	1,523	3,643	12,353	4,838	51	117
	31.8	47.5	37.1	55.3	25.3	49.5	41.3	40.3	53.8	78.1	27.5	36.0	8.2	59.7
北陸地方	19,932	5,838	72	104	9,830	1,475	1,757	3,169	1	88	8,272	979	0	22
	12.7	3.2	0.7	0.6	18.5	1.4	3.8	7.1	0.0	1.9	18.4	7.3	0.0	11.2
中部地方	45,654	18,429	890	4,859	11,116	4,651	14,764	6,293	1,157	223	17,726	2,375	0	28
	29	10.0	8.8	29.5	20.9	4.5	32.2	14.1	40.9	4.8	39.5	17.7	0.0	14.3
近畿地方	10,879	8,578	594	390	3,709	2,626	4,456	3,988	114	160	1,435	1,400	571	15
	6.9	4.7	5.8	2.4	7.0	2.5	9.7	8.9	4.0	3.4	3.2	10.4	91.7	7.7
中国地方	1,756	6,232	163	26	423	3,298	878	1,051	3	22	289	1,833	0	2
	1.1	3.4	1.6	0.2	0.8	3.2	1.9	2.4	0.1	0.5	0.7	13.6	0.0	1.0
四国地方	508	4,310	3	318	252	3,373	238	369	4	8	12	243	0	0
	0.3	2.3	0.0	1.9	0.5	3.2	0.5	0.8	0.1	0.2	0.0	1.8	0.0	0.0
九州地方	1,763	6,127	148	1	357	1,012	1,133	5,052	10	3	116	58	0	0
	1.1	3.3	1.5	0.0	0.7	1.0	2.5	11.3	0.4	0.1	0.3	0.4	0.0	0.0
全 国(A)	157,537	183,740	10,147	16,490	53,210	104,288	45,825	44,649	2,832	4,665	44,900	13,452	623	196
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
新潟県(B)	457,669	457,669	61,391	38,977	64,326	96,737	137,277	131,175	44,864	44,503	110,863	107,229	38,948	39,049
(A/C)	25.6	28.6	14.2	29.7	45.3	51.9	25.0	34.0	5.9	9.5	28.8	11.1	1.6	0.5
合 計(C)	615,206	641,409	71,538	55,467	117,536	201,025	183,102	175,824	47,696	49,168	155,763	120,681	39,571	39,245

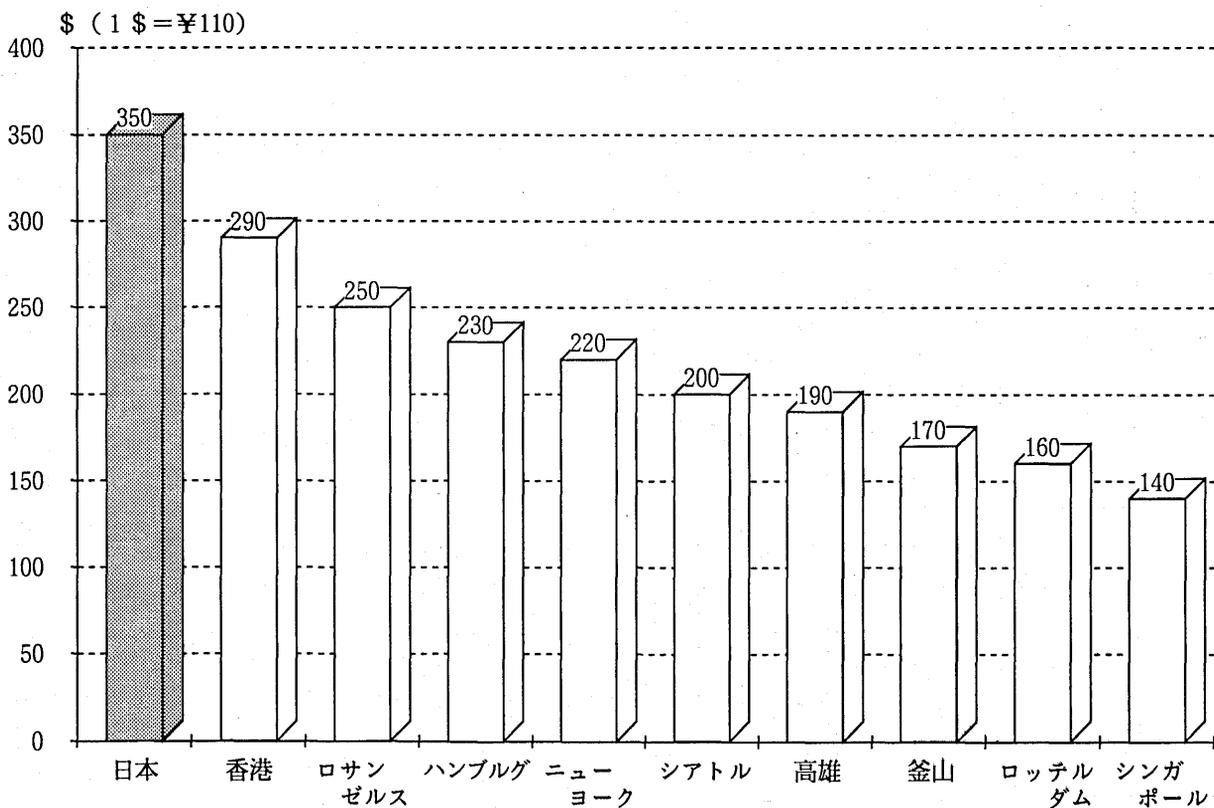
A/C=移出入率 下段は全国を100とした比率 総貨物量 1990年 新潟県商工労働部資料より作成

図表 5-5-4 新潟県における卸売業の地域別販売額数 上位3業種 (1991年)



(資料)「商業統計表」通商産業省  
 (出所) 図表 5-5-1 に同じ (P20より)。

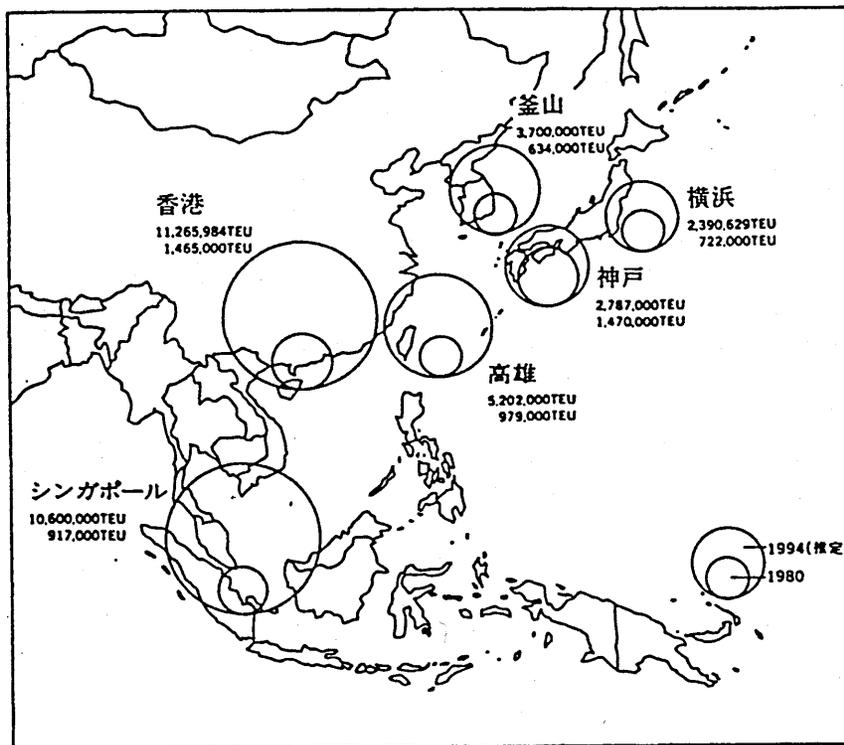
図表 5-5-6 港湾関係料金の国際比較



(出典) 運輸省調べ  
 (出所) 運輸省「日本海運の現況」(1995年7月) P28より。

図表5-5-5 アジアにおける主要港の地位の変動

(1) アジア主要港のコンテナ取扱量



(出典) Containerisation International Year Book

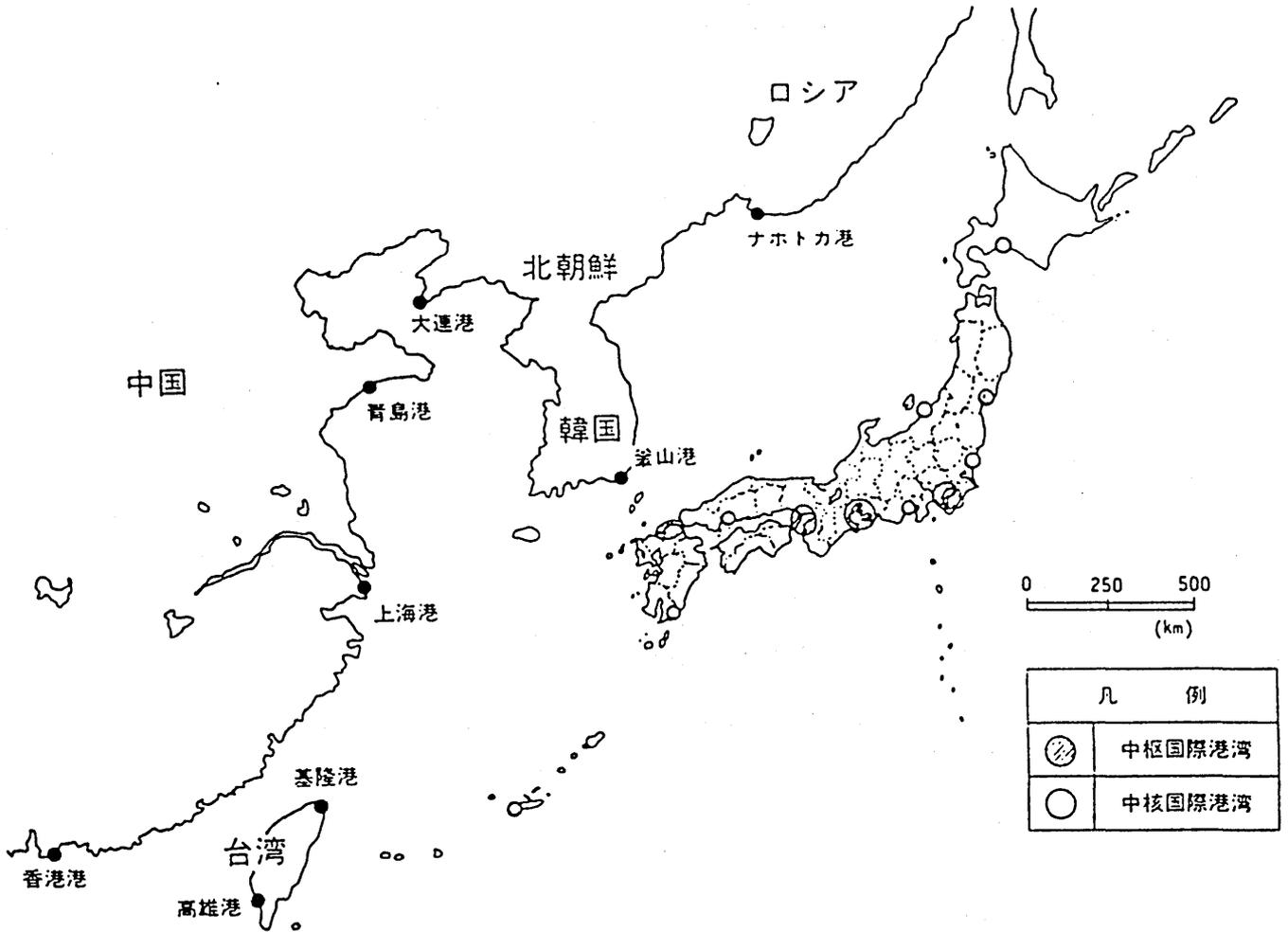
(2) コンテナ取扱量上位20港

昭和50年(1975年)		昭和60年(1985年)		平成6年(1994年)(見込み)				
港	取扱量 (TEU)	港	取扱量 (TEU)	港	取扱量 (TEU)			
1	ニューヨーク	1,621,800	1	ロッテルダム	2,654,906	1	香港	11,265,984
2	ロッテルダム	1,078,661	2	ニューヨーク/ニュージャージー	2,404,872	2	シンガポール	10,600,000
3	神戸	904,549	3	香港	2,288,953	3	高雄	5,202,000
4	香港	802,283	4	高雄	1,900,853	4	ロッテルダム	4,475,000
5	オークランド	522,355	5	神戸	1,852,397	5	釜山	3,700,000
6	シアトル	481,094	6	シンガポール	1,698,803	6	神戸	2,787,000
7	サンファン	452,375	7	ロングビーチ	1,444,294	7	ハンブルグ	2,700,000
8	ボルチモア	419,829	8	アントワープ	1,350,000	8	ロスアンゼルス	2,575,443
9	ブレーメン	409,791	9	横浜	1,327,352	9	ロングビーチ	2,550,000
10	ロングビーチ	390,689	10	ハンブルグ	1,158,776	10	横浜	2,390,629
11	ジャクソンビル	377,323	11	基隆	1,157,840	11	アントワープ	2,250,000
12	メルボルン	364,752	12	釜山	1,148,000	12	ニューヨーク/ニュージャージー	2,169,961
13	東京	358,744	13	ロスアンゼルス	1,103,722	13	基隆	1,899,268
14	ハンブルグ	322,328	14	東京	1,004,390	14	ドバイ	1,870,313
15	横浜	328,592	15	ブレーメン	986,265	15	フェリックストウ	1,800,000
16	ロスアンゼルス	327,177	16	サンファン	881,629	16	東京	1,720,000
17	アントワープ	297,268	17	オークランド	855,642	17	サンファン	1,550,000
18	ハンプトンローズ	292,051	18	フェリックストウ	850,000	18	オークランド	1,504,718
19	シドニー	262,166	19	シアトル	845,027	19	ブレーメン	1,423,505
20	ロンドン	260,040	20	ボルチモア	706,479	20	シアトル	1,369,890
上位20港合計		10,273,867	上位20港合計		27,620,200	上位20港合計		65,803,711

(出典) Containerisation International Year Book

(出所) 運輸省「日本海運の現況」(1995年7月) P16より。

図表 5-5-7 国際海上コンテナターミナルの配置構想



(出所) 運輸省港湾局「長期港湾政策について」(1995年6月) P12より。