



北陸地域国際物流戦略于一ム  
H19第2回幹事会資料

# 北陸地域国際物流戦略チームの経緯

## 平成18年度

H18.8：第1回本部会〔新潟〕

今年度の戦略チームの進め方について提案・審議

H18.11：第1回幹事会〔新潟〕

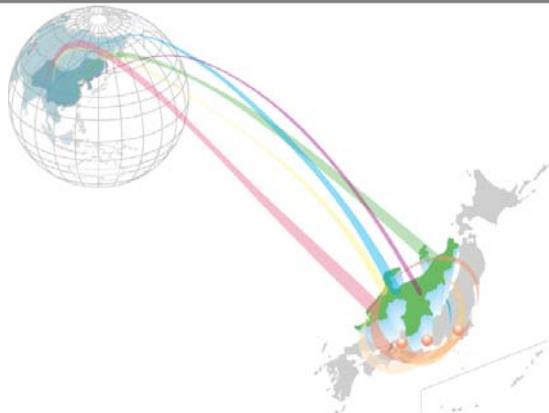
- ・現状認識と方針の確認
- ・今年度の取り組み状況
- ・第2回本部会への提案事項

H18.12：第2回本部会〔富山〕

- ・地域毎の取り組み状況報告
- ・北陸の国際物流機能の充実と利用促進方策の提案(中間提言)

H19.3：シンポジウム〔金沢〕

戦略チームの提案の検証



## 平成19年度

H19.8：幹事会〔新潟〕

事務局による提言素案作成＋各機関幹事に対する個別確認

H19.10：東部ブロックワーキング〔新潟〕

南東北・北関東を背後圏とする企業のシーズ・ニーズの把握

H19.10：西部ブロックワーキング〔敦賀〕

中部・近畿を背後圏とする企業のシーズ・ニーズの把握

H19.11：幹事会〔金沢〕

最終提言の確認

H19.11：本部会〔金沢〕

戦略チームの最終提言

本日

H19.12：シンポジウム〔富山〕

戦略チームの活動広報  
(基調講演、パネルディスカッション)

【機関別取り組み】～実践



## 8/23幹事会での主な意見と対応

# 8/23幹事会での主な意見と対応(1)

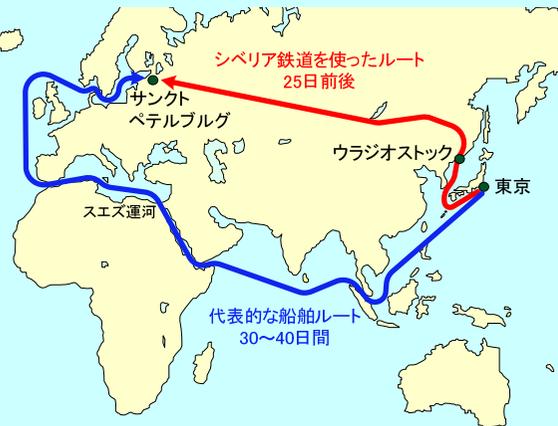
## ①対岸諸国の物流課題の整理

- ・港湾施設の不足
- ・不連続輸送地点の存在
- ・ロシア、中国間における通関のトラブル

対岸にある極東ロシアや中国東北部は今後、著しい経済発展が見込まれており、それに伴い物流事情も改善することが期待されている。

## ③シベリア鉄道の今後の展望

- ・近年、輸送時間の短いシベリア鉄道を使った東欧方面への輸送が注目されている



シベリア鉄道輸送が活性化すれば、地理的に近い北陸地域を経由して輸送するニーズは発現する

## ②バルク貨物(原木、中古自動車等)の今後の動向把握

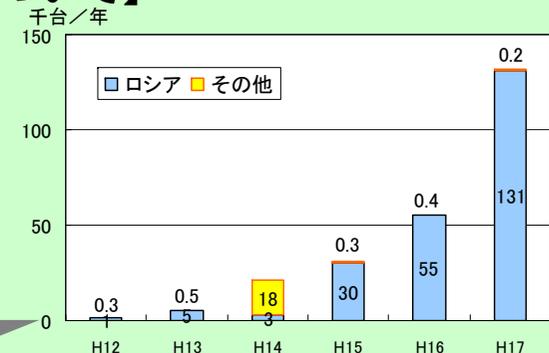
### 【原木について】

- ・ロシアの税率が80%になった場合、ロシアからの原木の輸入はストップするだろう。
- ・その代替策としてはロシアから半製品を輸入、あるいは、カナダ、ニュージーランド等から原木を輸入することが考えられる。(企業ヒアリングより)

従来の原木輸入からコンテナ輸送にシフトすることが予想されており、北陸地域として対応できるようにする必要がある

### 【中古自動車について】

- ・近年ロシア向けの中古自動車輸出が急増しており、全国の中で北陸港湾のシェアは約5割を占める



今後も中古車輸出の需要は増加することが見込まれており、国際フェリーや自動車運搬船のニーズは増加するものと推測される。

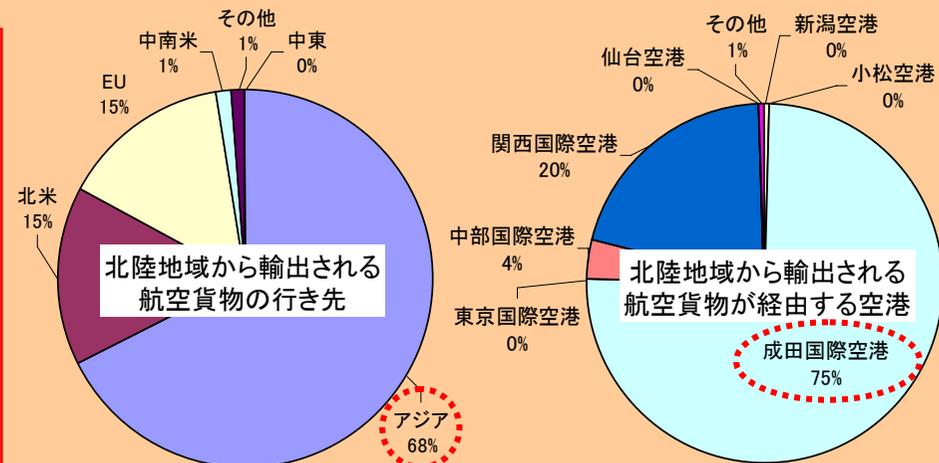
## 8/23幹事会での主な意見と対応(2)

### ④ 国際航空輸送の動向

- ・北陸地域を発着する航空貨物の大半はアジア方面(中国、香港、韓国、台湾が全体の6~7割占める)である。
- ・北陸地域の航空貨物の大半は成田国際空港や関西国際空港を經由しており、地元の北陸空港の利用状況は極めて小さい。

北陸地域から発生する貨物の大半が中国などの東アジアであり、国際航空輸送における北陸空港の潜在的ニーズはある。

国際航空輸送のトレンドである『ハブ&スポークス』の中で北陸地域の空港がハブ空港にダイレクトに繋がる空港として機能するように貨物の集約と航空会社・インテグレーターにPRを行っていくことが重要である。



出典) 物流動向調査、財務省関税局、H18.9.1~7

### ⑤ 国際物流ロジスティクス会社へのヒアリングを実施しニーズを把握

- ・「新潟港ーロシア・東南アジア」との航路を希望する。
- ・北陸地域から関西まで陸送して、フェリーを使っている企業も多いので、北陸地域と北東アジアとの間の国際フェリーは有効なのではないか。
- ・新潟県は、首都圏に近いというロケーションの良さが魅力である。(企業ヒアリングより)

三大都市圏と東アジアの間に挟まれている地の利と国際フェリー・RORO船といった従来とは異なる輸送手段などを活用し、北陸地域の独自性を示すことが求められている。



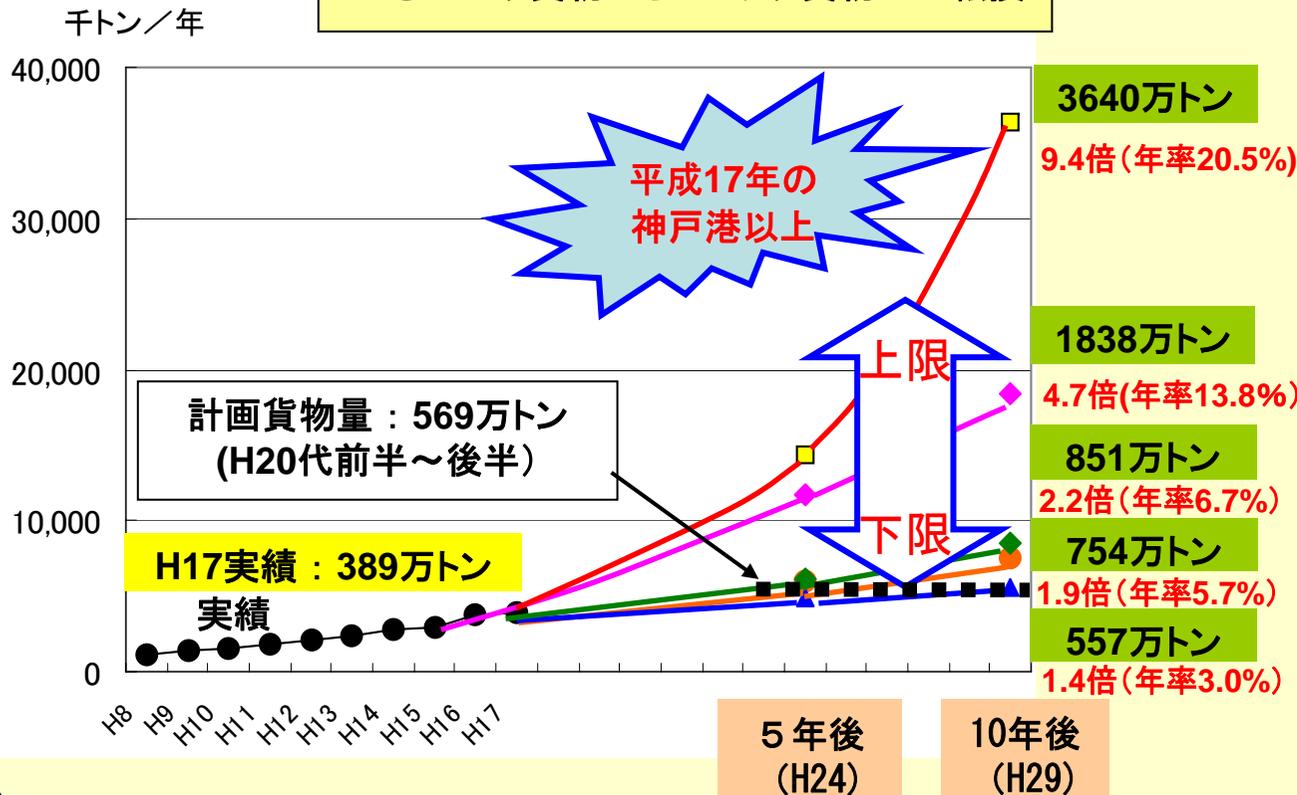
## 北陸地域の貨物需要予測

# 輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

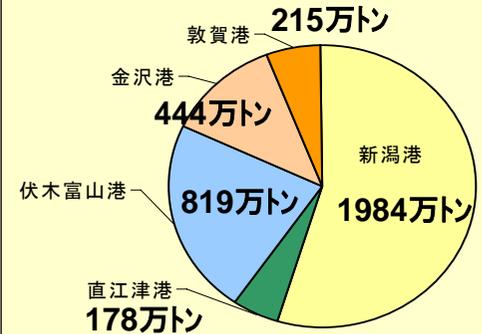
統計的な予測に加えて、北陸港湾の背後圏のコンテナ貨物に転換する貨物を考慮した場合など、幅を持たせた需要推計を実施した。

## コンテナ貨物の需要予測結果

**コンテナ貨物の上限値の推定**  
 ○さらなる背後圏の拡大  
 ○バルク貨物からコンテナ貨物への転換



**A: 北陸及び3大都市圏貨物の東アジア諸国経済成長率の伸び**



**B: 北陸地域・周辺地域貨物の北陸港湾利用率アップ**

**C: 北陸地域貨物の北陸港湾利用率アップ**

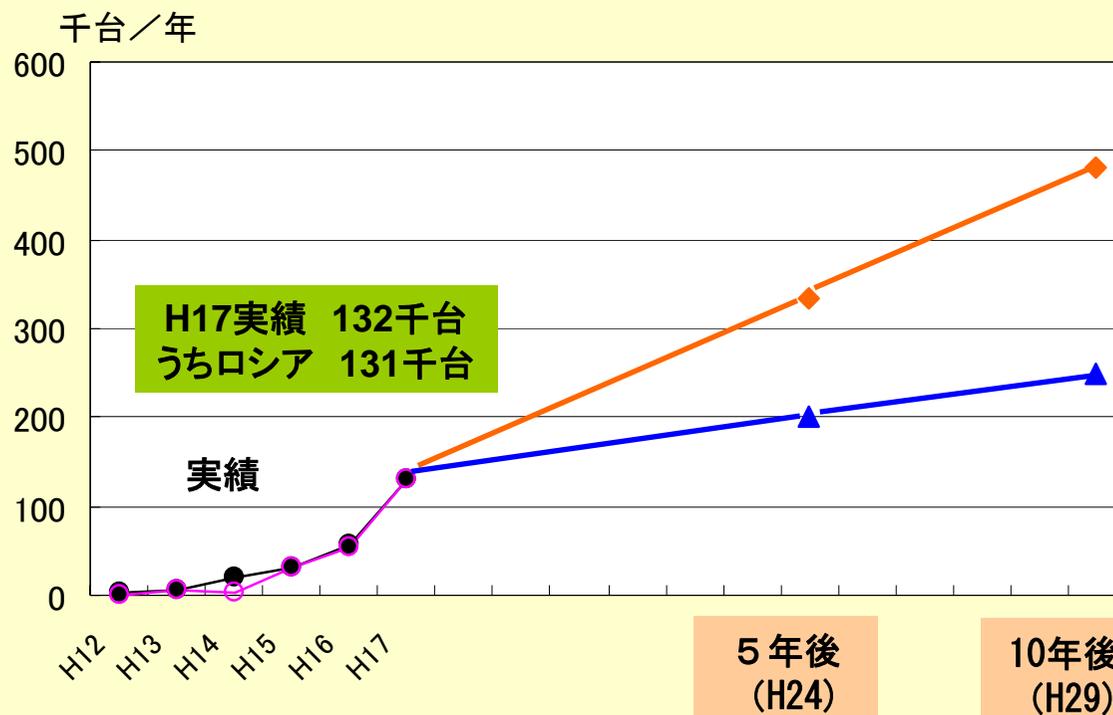
**D: 北陸港湾貨物のトレンド推計**

**E: 北陸港湾貨物の全国の伸び率による推計**

# バルク貨物{中古自動車(輸出)}の需要予測結果

ロシアへの中古自動車の輸出では、貨物船のほか、コンテナ、フェリー、RORO船による輸送が見込まれる。

## 中古自動車(対ロシア)の需要予測



H17実績 132千台  
うちロシア 131千台

480千台

- ・日本からロシア向け中古自動車の輸出台数はロシアのGDPの伸びで増加(748千台)
- ・このうち首都圏、中部圏、近畿圏及び北陸分を北陸港湾で分担

注) 今後10年は現在の経済情勢が続くものとする。

250千台

- ・日本からロシア向け中古自動車の輸出台数は現況値(390千台)
- ・このうち首都圏、中部圏、近畿圏及び北陸分を北陸港湾で分担

注) 実績は、北陸港湾7港(新潟、直江津、伏木富山、七尾、金沢、福井、敦賀)の完成自動車の輸出台数。10トンを1台に換算。ロシア以外も含む。



企業ヒアリングならびに  
東部・西部ブロックワーキングでの主な意見



# 企業ヒアリングならびに東部・西部ブロックワーキングでの主な意見(1)

## ○バース不足による沖待ちが発生

- ・新潟東港は、バース不足により頻繁に船の沖待ちが発生している。特に近年はコンテナ船の大型化でクレーンが小型で水深の浅い岸壁での対応ができず、使える岸壁に限られることも影響して沖待ちの発生頻度が増加しており、水深深い岸壁の延長が必要不可欠である。〈荷役会社〉

## ○2バース2ガントリーの整備が必要

- ・伏木富山港は、コンテナ航路の増加に伴い、月間33便を1バース1ガントリーで対応しているため、頻繁に沖待ちが発生している。〈荷役会社〉
- ・新潟港以外の北陸諸港は、1基のガントリーで対応しているため、故障への対応が十分ではなく、危機管理に問題があるといえる。〈船社〉

## ○静穏度が確保されていない

- ・伏木富山港では、大水深バース不足と静穏度が悪いことにより、3~4日の沖待ちが発生しており、他社との競争力の足かせになっている(沖待ち1日で約200万円のロスが発生)。〈製紙会社〉

## ○国際フェリー、RORO航路就航に期待

- ・新潟港は対岸に近く、首都圏も背後に控えていることから国際フェリー・RORO船は将来有望と考えている。〈物流会社〉
- ・地元港湾に韓国向けの国際フェリーがあれば、陸送分のコスト負担がなくなる。〈電子部品メーカー〉

## ○国際フェリーを誘致したいがインフラが整備されていない

- ・新潟港の国際フェリーは、新潟西港での開設を予定しているが、用地不足や貨物の横持ちの発生のため将来的には東港への展開が必要である。〈物流会社〉
- ・金沢港では、釜山や上海とのホットデリバリーサービスの充実に向けて、国際フェリーやRORO船の誘致に力を入れたいが、これを受け入れるインフラが整備されていない。〈荷役会社〉

## 企業ヒアリングならびに東部・西部ブロックワーキングでの主な意見(2)

### ○多岐にわたる物流ニーズに対応

- ・コンテナに満たない小口貨物を混載で運ぶサービスは魅力的。〈機械部品メーカー〉
- ・LCLは結構ある。1～5トン程度で輸入できるとありがたい。〈化学メーカー〉
- ・コストが合えば、検品や配送作業を3PLへアウトソーシングしたい。〈眼鏡メーカー〉
- ・3PLで一括で倉庫管理をしてほしい。〈食品流通会社〉
- ・新潟東港に開設した物流センターでは、多岐にわたる荷主のニーズに対応するため、荷主の商売のタイミングによって仕分け・輸入通関・配送をするなどフレキシブルな対応が可能。〈物流会社〉
- ・見附市に開設したインランドデポは、京浜港に流れている輸出貨物を新潟港へシフトすることを視野に入れている。〈物流会社〉
- ・ハイウェイオアシス周辺にインランドデポを整備してほしい。〈総合物流会社〉

### ○地元港湾の利用促進に向けて

- ・地元港湾の利用を促進するためには、1社だけではなく、多くの企業が協力して貨物を集めることが必要。〈製紙メーカー〉
- ・FOBで取引先による積港指定のケースで、中国での金沢港の知名度が低いことから断われたことがあるので、知名度がアップすることを期待。〈工作機械メーカー〉
- ・自治体、港運、船社、税関、荷主など関係するステークホルダーが一体で利用促進活動を行うことが大事。〈電気部品メーカー、福井〉
- ・ゲート管理を以前はFAXで行っていたが、新潟東港に「コンテナヤード管理システム」が導入されたことにより便利になった。〈総合物流会社、新潟〉

### ○地元港湾の利用を拡大したい

- ・陸上輸送コストや環境負荷低減の観点から、地元港の利用拡大に向けて取り組んでいる。〈建機メーカー、工作機械メーカー、樹脂メーカー〉

## 地域別取り組み状況報告

地 域	取 り 組 み 内 容
新潟県	新潟県内港についての企業ヒアリング
富山県	富山県における企業ニーズ把握の取り組み
石川県	石川県における企業ニーズの聞き取り
福井県	企業訪問で得られた要望と対応



# 北陸地域国際物流戦略于一ム 最終提言

# 最終提言(案)

## 提言1 北陸地域の国際物流機能の改善・強化

- 1-1 国際物流機能の強化による沖待ち等の解消
- 1-2 北陸地域の厳しい自然条件に負けない国際物流機能の改善
- 1-3 効率的な集荷・集配を可能とする高機能物流センターの整備

## 提言2 多様な輸送経路への対応

- 2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築

## 提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

- 3-1 SCMの構築に適した北陸地域の企業立地の促進
- 3-2 効率的な企業活動を支援するためのターミナルと近隣地の一体的な利用

## 提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

- 4-1 地域間・港湾間連携による国際物流機能の利用促進
- 4-2 ITを活用した国際物流機能の利用促進

# 『提言1 北陸地域の国際物流機能の改善・強化』

## 1-1 国際物流機能の強化による 沖待ちの解消

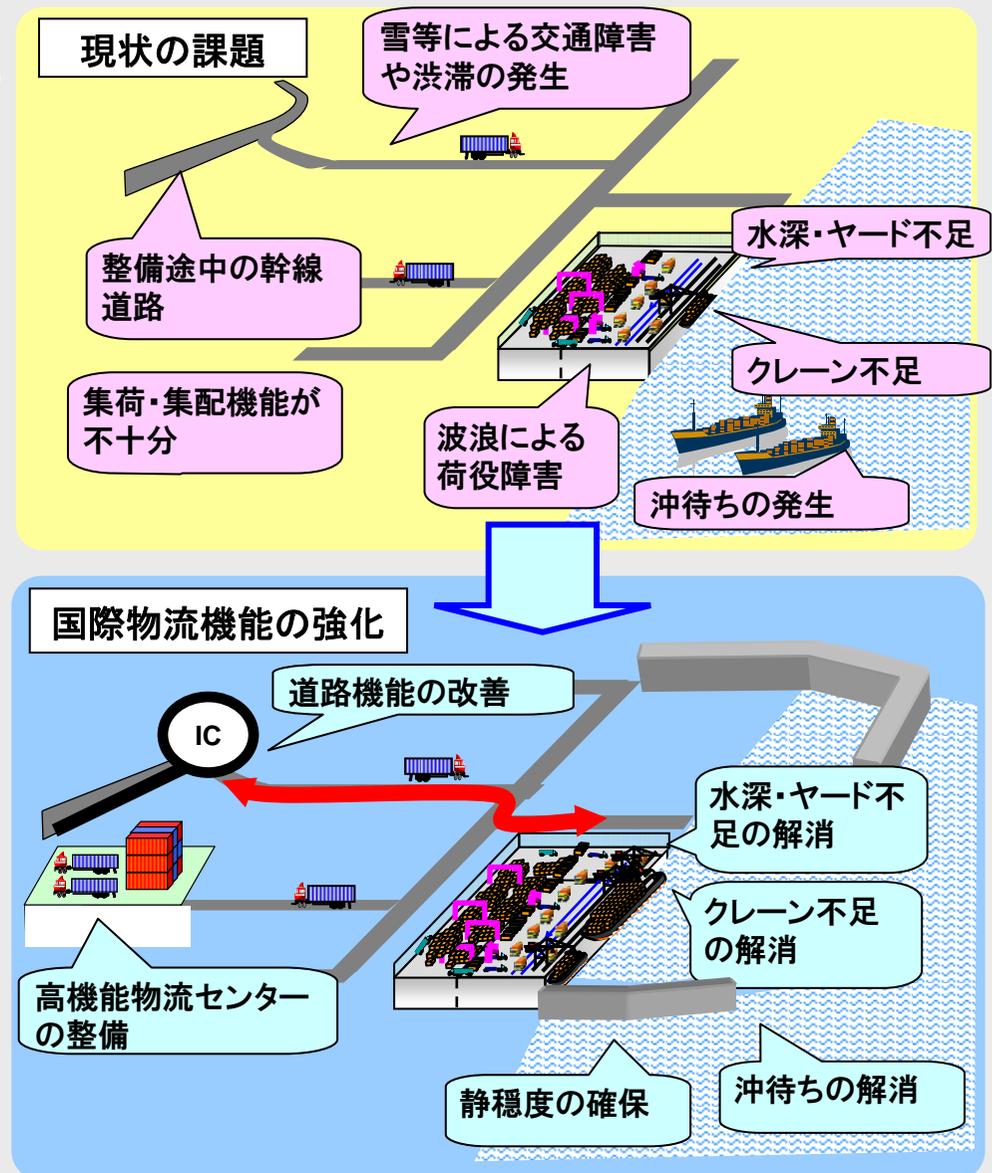
→岸壁やクレーンなどの不足に対応する施設を整備する。

## 1-2 北陸の厳しい自然条件に 負けない国際物流機能の改善

→防波堤や道路の整備を行い、国際物流輸送における定時性の確保を図る。

## 1-3 効率的な集配を可能とする 高機能物流センターの整備

→臨機応変な輸送モードの選択ができる柔軟な対応が可能な物流センターを整備する。



# 『1-1 北陸物流機能の強化による沖待ち等の解消』の 具体策と効果

## 沖待ち解消のための岸壁、クレーンなどの施設整備

### ●期待される効果

- ・沖待ちの解消と滞船コストの削減
- ・荷役コストの低減
- ・地元港湾利用の促進

### ●具体的な効果

沖待ちが解消できないと、

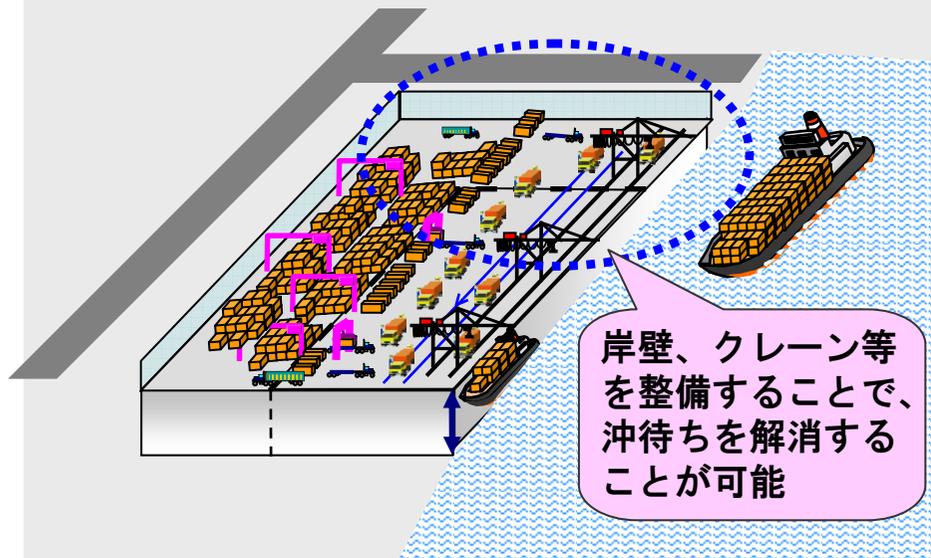
- ・航路の信頼性が低下し、荷が逃げる。
- ・滞船コストが発生し費用負担が増加する。

新潟港のコンテナターミナルの岸壁及びクレーンの整備を図り取扱能力が向上することで、沖待ちが削減される

・**沖待ち隻数削減(H18 69隻)**

伏木富山港では、岸壁の整備によりバルク船の沖待ちが解消され、滞船コストが削減される。

・**年間約1億円の滞船コストの削減**

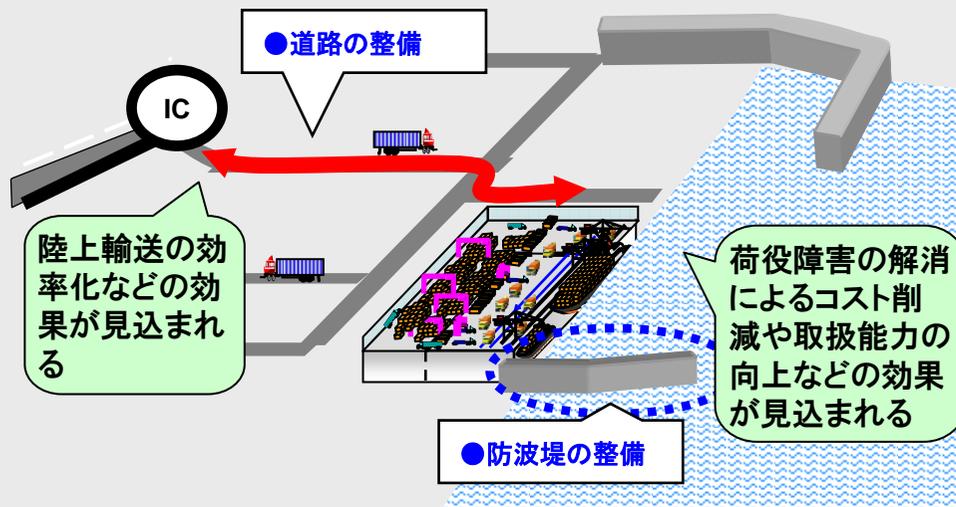


# 『1-2 北陸の厳しい自然条件に負けない国際物流機能の改善』 の具体策と効果

## 定時性確保のための防波堤及び道路の整備

### ●期待される効果

- ・荷役障害の解消とコストの削減
- ・貨物取扱能力の向上
- ・陸上輸送の効率化



### ●具体的な効果

定時性が確保できないと、

- ・航路の信頼性が低下し、荷が逃げる。
- ・余分な荷役コストや輸送コストが発生する。

#### <荷役コストの削減>

防波堤の整備により静穏性が確保されることで荷役障害が低減し、荷役コストが削減される。

- ・荷役コストの削減  
(100～500万円/年)

#### <陸上輸送の効率化>

幹線道路等の整備により、工場と北陸港湾間の輸送回数が増えることで、陸上輸送コストが削減される。

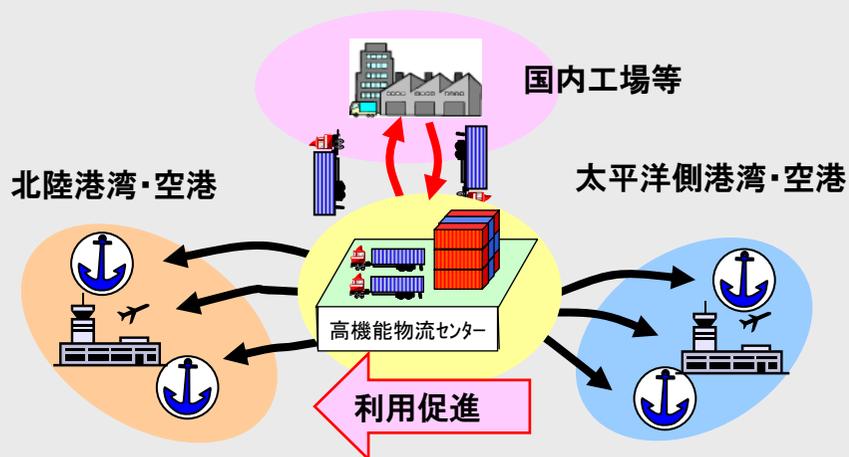
- ・港湾との輸送回数  
2回/日 → 3回/日

# 『1-3 効率的な集荷・集配を可能とする高機能物流センターの整備』の具体策と効果

## 高機能物流センターの整備と利用促進

### ●期待される効果

- ・輸送経路の自由な選択
- ・輸送コストの削減
- ・北陸港湾の利用促進



<高機能物流センター設置に伴う物流機能の強化>

### ●具体的な効果

高機能物流センターがないと、

- ・輸送経路を個別に選択すると手続きが煩雑になる。
- ・まとまった量の貨物が集めにくい。

#### <輸送経路の自由な選択>

高機能物流センターを設けることで、多様な輸送ニーズに対応した輸出入が可能になり、自由な輸送経路の選択ができるようになる。

#### <北陸港湾の利用促進>

高機能物流センターの集荷機能を活かすことにより、一定量の貨物を集めることでコンテナ航路の開設や増便を促すことが期待される。

# 『提言2 多様な輸送経路への対応』

## 2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築

### ○東アジア諸国との国際コンテナネットワークの構築

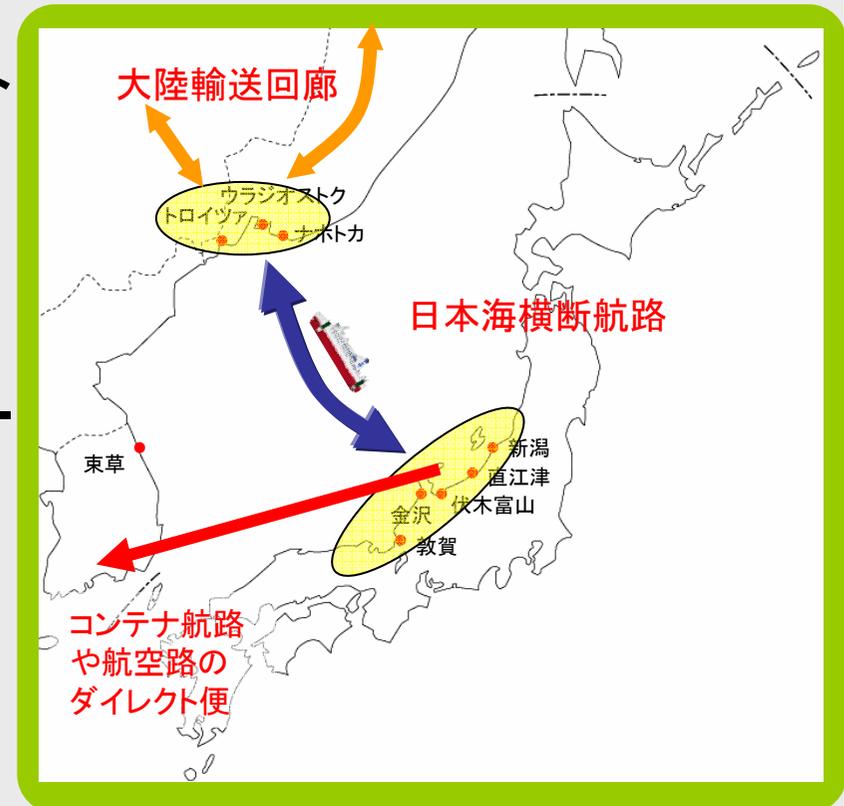
→中国や韓国等とのダイレクト便の開設、増便など国際コンテナ航路を充実する。

### ○国際フェリー、RORO輸送ネットワークの構築

→対岸諸国と北陸地域を結ぶ国際フェリー、RORO輸送の航路を開設する。

### ○航空輸送路の拡大

→北陸地域の空港において北東アジアとの国際航空路線を充実する。



# 『2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築』の具体策と効果

## 海上貨物及び航空貨物ネットワークの整備・拡充

### ●期待される効果

- ・北東アジアとの輸送時間の短縮
- ・海上輸送と航空輸送の連携

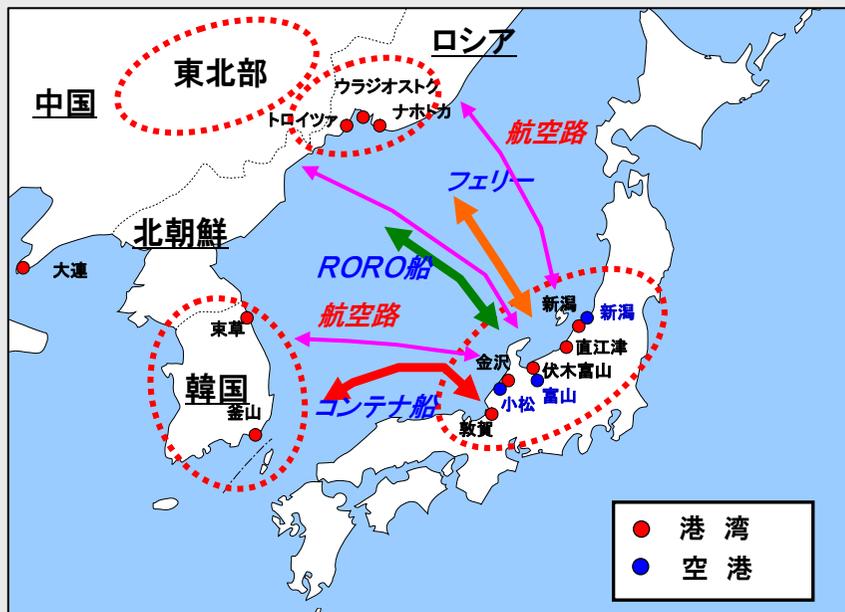
### ●具体的な効果

- 多様な輸送モードが構築されないと、
- ・長い時間をかけた輸送が継続する。
  - ・太平洋側の港湾や空港に頼る輸送が継続する。

### <中国東北部との輸送日数の短縮>

極東ロシアとのダイレクト航路の開設により、中国東北部の工場から北陸への輸送で、大連経由の輸送から日本海横断航路の利用により輸送日数の短縮が可能になる。

- ・輸送日数の短縮  
(7~11日 → 2~3日)



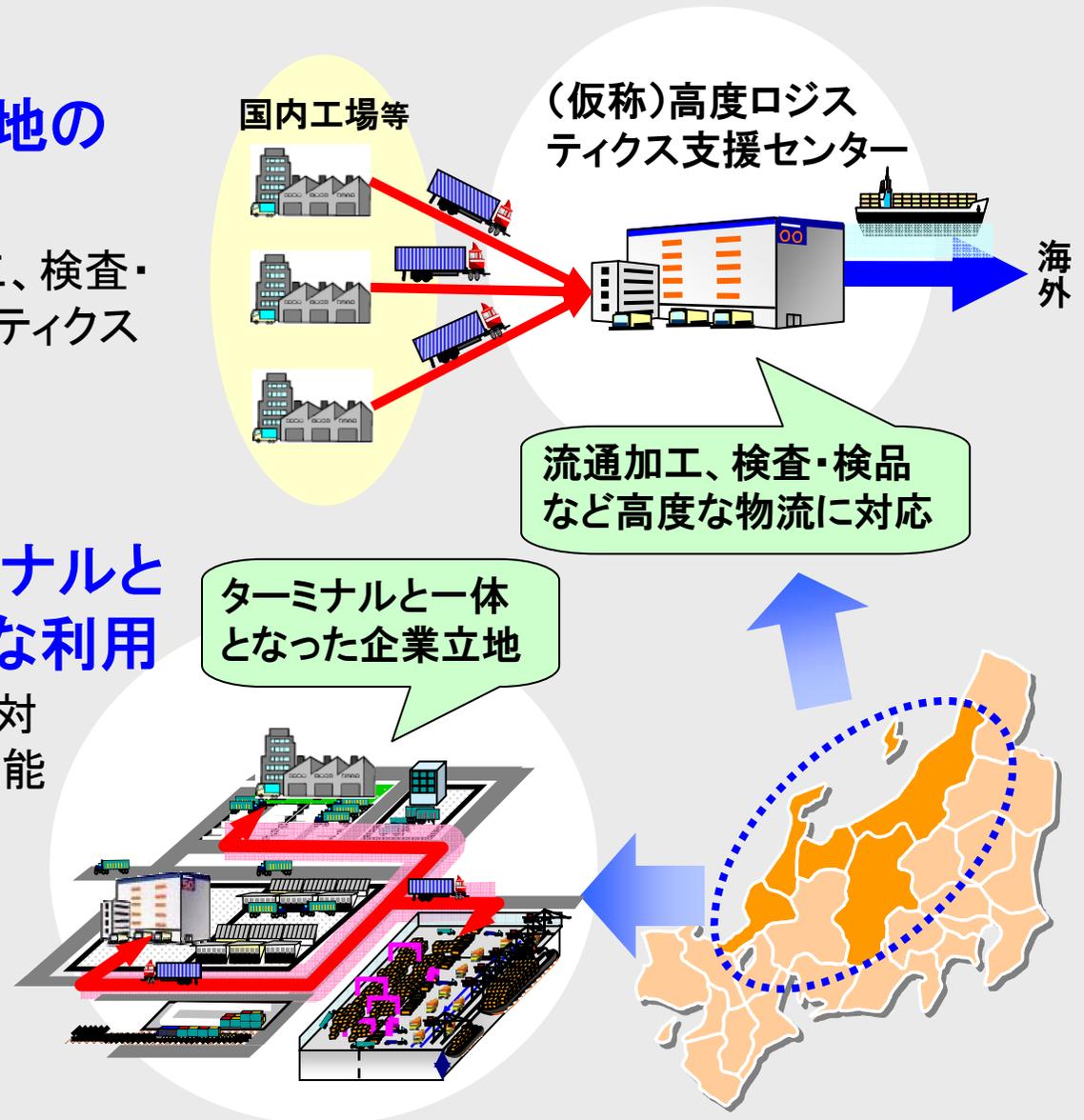
# 提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

## 3-1 SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進

→貨物の保管に加えて、流通加工、検査・検品を行える(仮称)高度ロジスティクス支援センターの設置

## 3-2 効率的な企業活動を支援するためのターミナルとその近接地の一体的な利用

→臨海部への企業の進出意欲に対応した用地の提供、貨物取扱機能の強化



# 『3-1 SCMの構築に適した企業立地の促進』の具体策と効果

## (仮称)高度ロジスティクス支援センターの立地支援

### ●期待される効果

- ・貨物集約による多様な輸送経路の確保
- ・高度な物流対応による地域経済(雇用)効果が発現
- ・新たなビジネスチャンスの創出

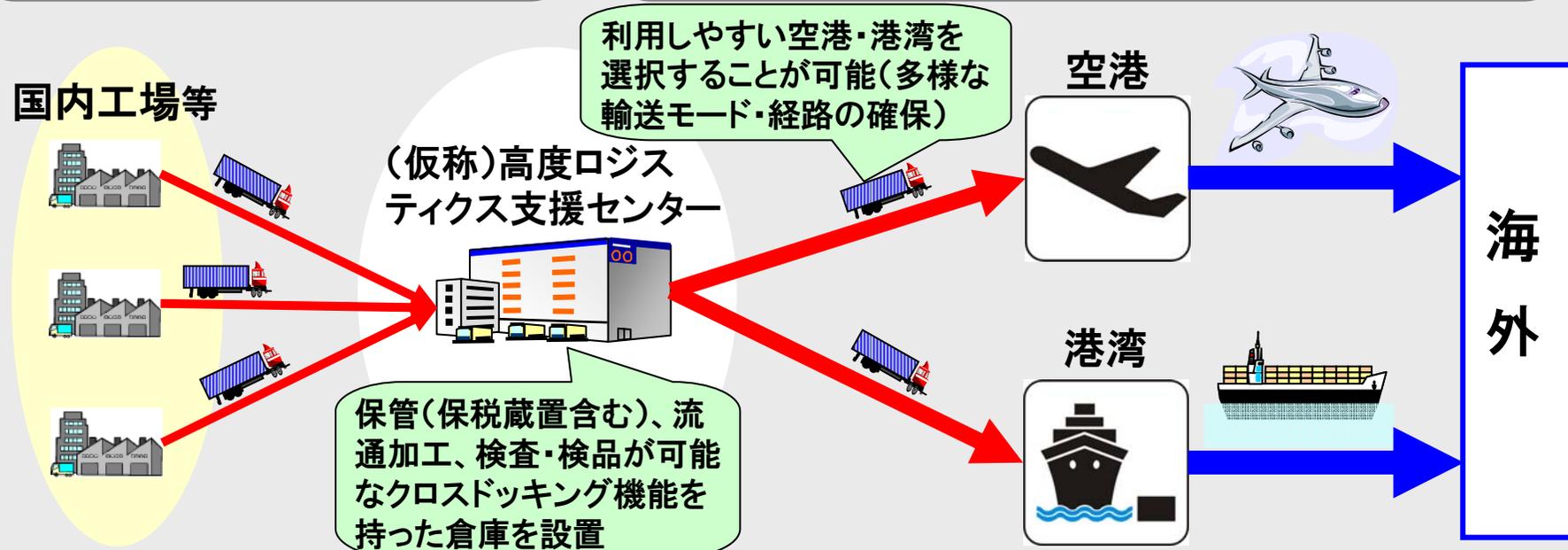
### ●具体的な効果

北陸地域に(仮称)高度ロジスティクス支援センターを設け、保管、流通加工、検査・検品することで、地域全体に以下の経済効果が発現する。

売上高: 約1,000億円/年

雇用: 約3,000人/年

※将来、貨物量が大幅に増加しても、高度な物流機能に対応できないと北陸地域を貨物が通過するだけとなり、地域の活性化に寄与しない



# 『3-2 効率的な企業活動を支援するためのターミナルとその近接地の一体的な利用』の具体策と効果

## ターミナルと近接地の一体的利用の促進

### ●期待される効果

- ・陸上輸送コストの低減
- ・特殊車両の通行許可手続きの簡略化
- ・リードタイムの短縮

### ●具体的な効果

金沢港の港湾関連用地(約20ha)に企業が立地すると、以下の経済効果が発現する。

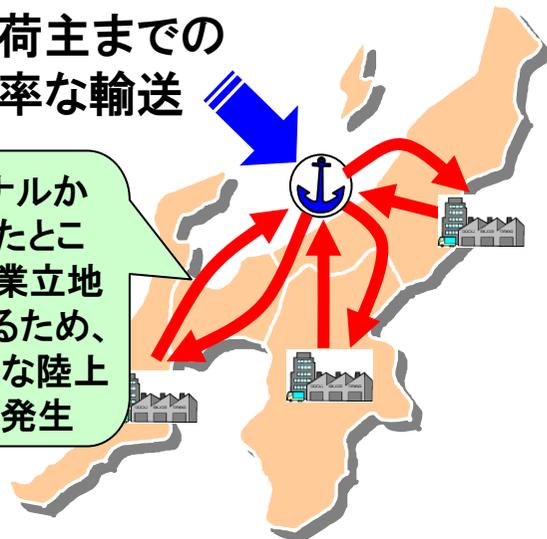
売上高: 約300億円/年  
雇用: 約1,000人/年

資料)石川県の工業(平成17年工業統計調査)  
注)従業者30人以上の事業所、工業用地が対象



内陸荷主までの  
非効率な輸送

ターミナルから離れたところに企業立地しているため、非効率な陸上輸送が発生



ターミナルと一体  
となった企業立地

余計な横持ち輸送の縮減やリードタイム短縮などの効果が見込まれる



# 提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

## 4-1 地域間・港間連携による 国際物流機能の利用促進

→地域間・港間で連携し、北陸地域が一体となった港湾機能のあり方検討やポートセールス活動を推進する。



北陸地域国際物流戦略チーム  
シンポジウム (H19.3、金沢市)



北陸地域国際物流戦略チーム  
西部ブロックワーキング  
(H19.10、敦賀市)

## 4-2 ITを活用した国際物流機能の 利用促進

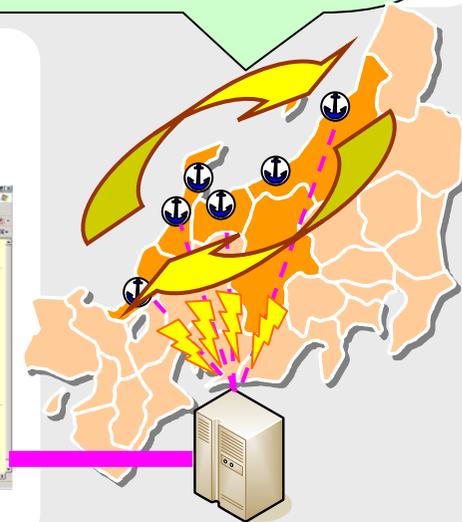
→ITを活用し、物流情報提供、ゲート管理、入出港手続き等の情報化を進めるとともに、北陸地域間で共通の仕様とすることで、地域間の連携を強化する。

従来までのポートセールスと併せて、北陸地域が一体となって利用促進活動を推進する

Webなどを活用し各種手続きの簡略化、必要な情報配信の実施



例) 新潟東港コンテナターミナル  
コントロールセンターHP



# 『4-1 地域間・港間連携による国際物流機能の利用促進』 の具体策と効果

## 地域間・港間連携による北陸地域が一体で取り組むポートセールスの実施

### ●期待される効果

- ・貨物集積による航路確保
- ・新たなビジネスチャンスの創出
- ・地域間連携による需要拡大

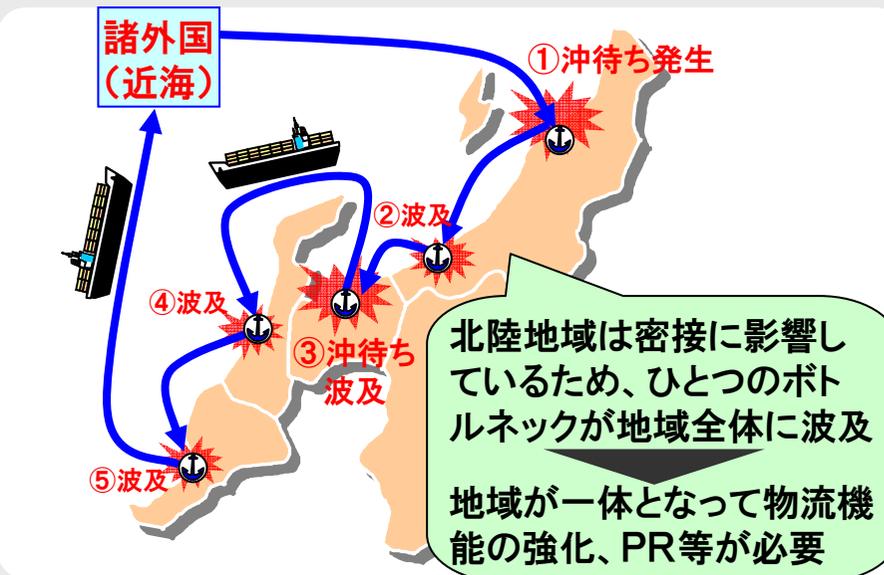
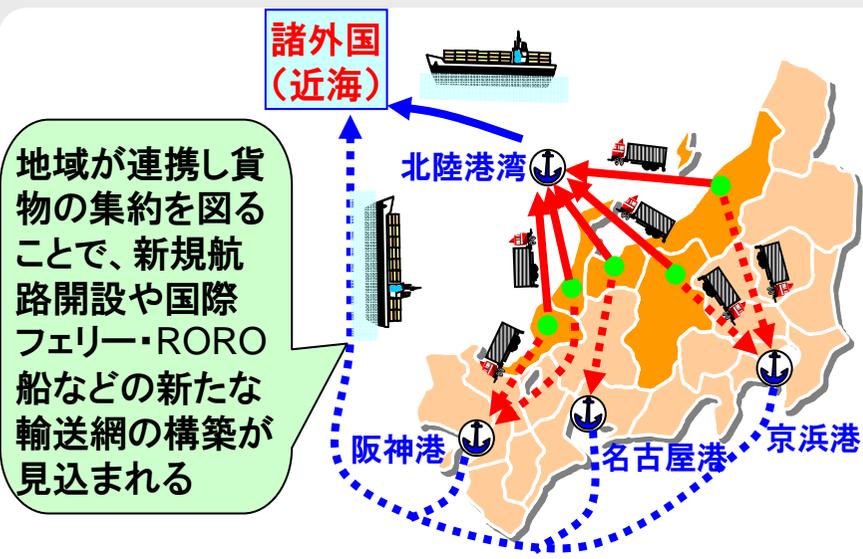
### ●具体的な効果

北陸地域が連携して貨物を集め、新規航路(500TEU/週)を開設した場合、以下の経済効果が発現する。

**約5億円/年** {=1.8万円×500TEU×52週}

北陸港湾にコンテナ1TEUがシフトしたことによるトータルコスト削減額

※北陸地域は各地域・港湾間が密接に関係しているため、ある港湾だけ物流機能の強化・改善効果が小さいものとなる。



# 『4-2 ITを活用した国際物流機能の利用促進』の具体策と効果

## 港湾の入出港に係る諸手続き及びターミナルゲートのIT化の推進

### ●期待される効果

- ・輸送手続きの簡略化・迅速化
- ・情報提供による輸送効率化
- ・IT化に伴う連携促進

### ●具体的な効果

新潟東港のゲートシステムIT化に伴う効果は以下の通り。

現状(貨物量が16.4万TEU): **約2億円/年**  
将来(貨物量が9.4倍増加): **約20億円/年**

需要予測より、貨物量の伸びが最も上位に推移した際の10年後の伸び率

※ゲートシステムの効率化(IT化など)を進めなければ、今後予測される需要増大に対応できず、ボトルネックとなる。

### ゲートシステムIT化による効果

#### ■ゲートITシステム導入前

書類などの手渡しが原因による処理時間がかかる

**渋滞発生！！**

ターミナル

#### ■ゲートITシステム導入後

ICカードを活用することでゲート処理時間が短縮される

ターミナル

ゲートIT化に伴いトラックの時間短縮効果が発現するとともに、渋滞による沿道環境の負荷も軽減する

# 管内港湾利用率の向上による効果(試算)

## 輸入(約44億円)

**家具**  は輸入コンテナ貨物の約20%を占める主要な貨物である。

- 輸入額44億円分の家具は、平均的な家具の約45万個に相当する。
- この需要が商業部門に生じた場合、

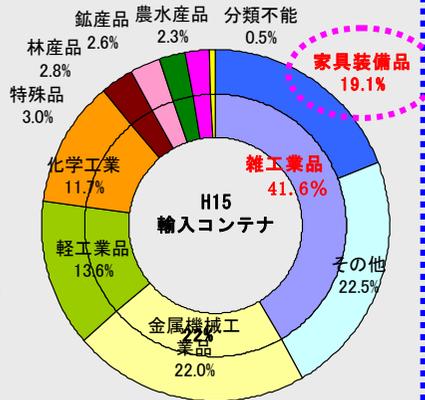
**約700人/年**の雇用が創出される。

## 輸出(約30億円)

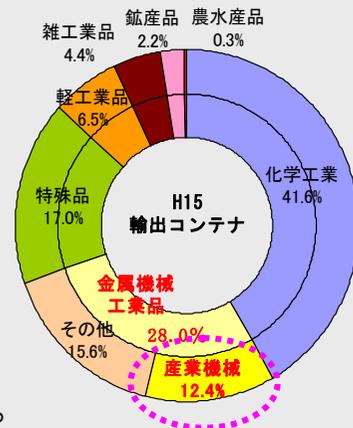
**産業機械**  は、輸出コンテナ貨物の約12%を占める主要な貨物である。

- 輸出額 30億円分の一般機械は、繊維機械では約840台分に相当する。
- この需要が一般機械が生じた場合、

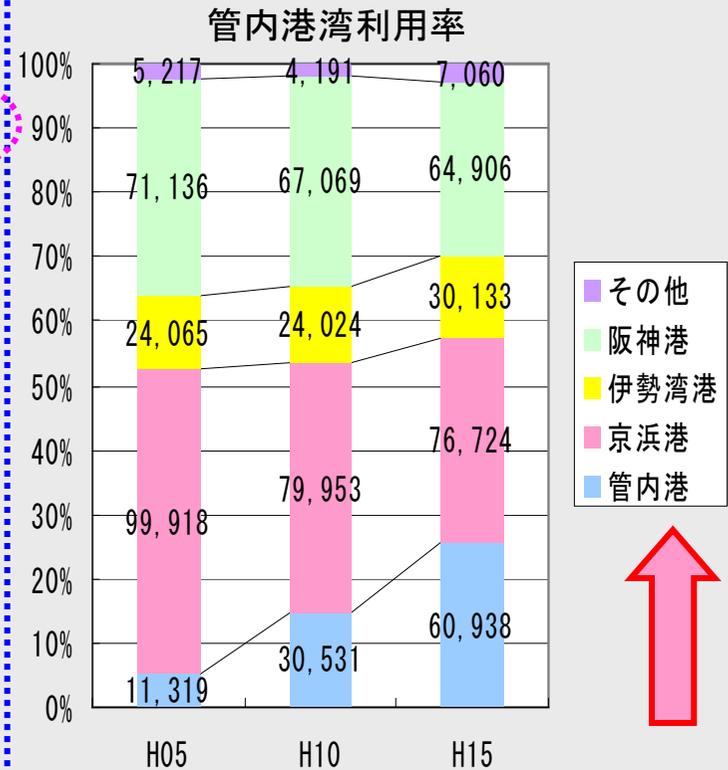
**約280人/年**の雇用が創出される。



輸入コンテナの貨物量割合



輸出コンテナの貨物量割合



← 貨物量1%UPで  
74億円の貿易額増 →

資料) 2006 貿易統計よりコンテナ貨物の単価を求め、数量を算出した。

雇用者創出効果は、新潟県の産業連関表(H12)を用いて算出した。

# 戦略チームの目指す国際物流のあり方～海と空を活かした元気な北陸地域の創造～

