

北陸地域国際物流戦略于一ム
幹事会 資料

平成24年3月26日
北陸地域国際物流戦略于一ム事務局

北陸地域国際物流戦略チームの設置経緯

北陸地域の物流にかかる様々な課題について、関係者が問題意識の共有を図りながら、取り組む必要性の高い課題について、相互の連携の下に施策を展開していくための意思疎通を図る場とするほか、本地域の物流問題について幅広く意見・情報交換を行う場として、平成18年8月に設立。

構成機関					
産	経済	北陸経済連合会	学	大学	東北学院大学 教養学部 柳井雅也 教授
		社団法人新潟県商工会議所連合会			東海大学海洋学部 松尾俊彦 教授
		社団法人長野県商工会議所連合会			新潟大学経済学部 溝口由己 准教授
	物流団体	社団法人新潟県トラック協会	官	NPO法人	財団法人環日本海経済研究所 吉田 進 理事長
		社団法人長野県トラック協会			北東アジア輸送回廊ネットワーク 花田鷹公 会長
		社団法人富山県トラック協会		国	経済産業省 中部経済産業局
		社団法人石川県トラック協会			財務省 東京税関
		社団法人福井県トラック協会			財務省 大阪税関
		新潟地方通運業連盟			財務省 名古屋税関
		中部地方通運業連盟			農林水産省 横浜植物防疫所
		新潟通運業連合会			農林水産省 名古屋植物防疫所
		中部通運業連合会			農林水産省 動物検疫所
		社団法人鉄道貨物協会新潟支部			国土交通省 北陸地方整備局
		社団法人鉄道貨物協会長野支部			国土交通省 北陸信越運輸局
		社団法人鉄道貨物協会北陸支部			東京航空局
		北陸信越倉庫協会連合会			大阪航空局
		福井県倉庫協会			第九管区海上保安本部
	港湾関連会社	新日本海フェリー株式会社	地方自治体	第八管区海上保安本部	
		株式会社新潟国際貿易ターミナル		厚生労働省 新潟検疫所	
		日本通運株式会社		厚生労働省 大阪検疫所	
		株式会社リンコーコーポレーション		新潟県	
		直江津海陸運送株式会社		長野県	
		伏木海陸運送株式会社		富山県	
		七尾海陸運送株式会社		石川県	
		株式会社 金沢港運		福井県	
		敦賀海陸運輸株式会社		新潟市	
		航空関連会社		社団法人航空貨物運送協会	オブザーバー
	新潟空港ビルディング株式会社		経済産業省 近畿経済産業局		
	富山空港ターミナルビル株式会社				
	北陸エアターミナルビル株式会社				
振興協会	北陸国際航空貨物ターミナル株式会社				
	社団法人新潟港振興協会				
	社団法人金沢港振興協会				
	社団法人敦賀港貿易振興会				

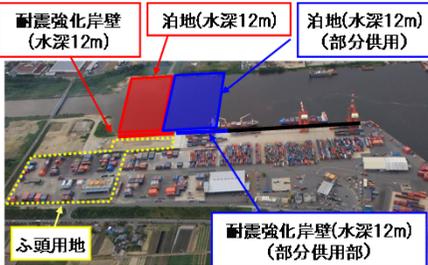
これまでの活動

- 平成18年8月23日
 - 「北陸地域国際物流戦略チーム」設立
 - 第1回本部会開催
- 平成18年11月27日
 - 第1回幹事会
- 平成18年12月13日
 - 第2回本部会開催
- 平成19年3月10日
 - 平成18年度シンポジウム【戦略チーム中間報告】(富山市)
- 平成19年8月23日
 - 第2回幹事会開催
- 平成19年11月12日
 - 「北陸地域国際物流戦略チーム」提言取りまとめ
- 平成19年12月14日
 - 平成19年度シンポジウム【戦略チームの提言】(金沢市)

提言の具体化事例

『提言1 北陸地域の国際物流機能の改善・強化』

新潟港(東港区)
国際海上コンテナターミナルの整備
事業期間: H21d~H23d
※H23.5部分供用開始



伏木富山港(新湊地区)
国際物流ターミナルの機能向上
事業期間: H21d~H22d



**1-1 国際物流機能の強化による
沖待ちの解消**

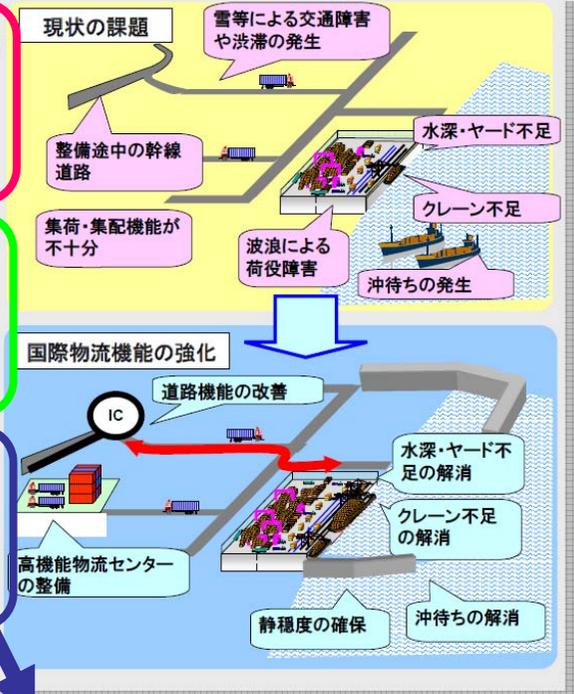
→岸壁やクレーンなどの施設整備

**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

**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**

→高機能物流センターの整備



伏木富山港(伏木地区)
北防波堤の整備
事業期間: H1d~H24d



伏木富山港(新湊地区)
臨港道路の整備
事業期間: H14d~H25d



敦賀港(鞠山北地区)
防波堤の整備
事業期間: H8d~H26d



新潟インランド・デポ
港湾機能高度化施設整備
補助金で上屋整備
事業期間: H18d



提言の具体化事例

『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

→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

→国際フェリー、RORO輸送の航路の開設

○航空輸送路の拡大

→国際航空路線の充実



新潟港
海上コンテナの輸送実験(鉄道)
事業期間:H21d



伏木富山港
ロシア向け12コンテナの輸送実験
事業期間:H22d



新潟港・敦賀港
日本海横断フェリー航路輸送実験
事業期間:H21d



敦賀港・金沢港
国際RORO船の就航
敦賀港:H22.7~
金沢港:H23.11~

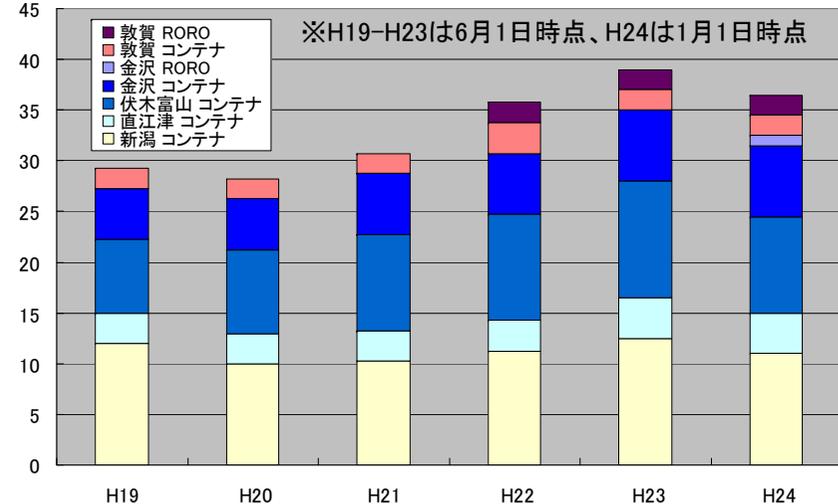


小松空港
大型フレーターへの対応(エプロンの整備・保冷库の整備)



○従来の欧州便に加え、平成23年10月よりアメリカ便(シカゴ・ニューヨーク)が就航
○H22.10よりアジア主要5都市(ソウル、上海、香港、台北、バンコク)に国際貨物の半日輸送サービスを開始

便/週 北陸管内港湾の定期コンテナ航路数推移



提言の具体化事例

貨物積替円滑化支援施設の整備

<(株)金沢港運6号上屋：H20.9稼働>

取扱品目：小口貨物(主に機械類)
 運営主体：(株)金沢港運
 施設規模：上屋1棟
 延床面積：3,0002
 建設投資額：約5.2億円



金沢港背後地への製造業の進出

<コマツ金沢第二工場：H21.8稼働>

生産品目：超大型油圧ショベル
 敷地面積：約10.5万m²
 延床面積：約0.7万m²
 建設投資額：約53億円
 ※金沢第一工場(産業機械)はH19.1稼働



3港合同ポートセールスの開催

<北陸3港利用促進セミナーin東京(H23.12.22)>

北陸地方整備局、富山県、石川県、福井県、北陸経済連合会の共催により、**北陸3港(伏木富山港、金沢港、敦賀港)**の特色のPRと緊急時の代替機能を紹介。また、河田教授(関西大学)が「東日本大震災におけるBCPが果たした役割と課題」と題して講演。



コンテナ物流情報サービス「Colins」の導入

コンテナターミナルの混雑緩和と荷主の利便性の向上を図ることを目的とした「コンテナ物流情報サービス」が、**新潟港の国際コンテナターミナルに本州日本海側で初めて導入され、H24.1.13よりサービス開始。**コンテナ物流情報の共有化により、情報伝達上のトラブルの減少、業務効率化、輸送効率向上に期待。



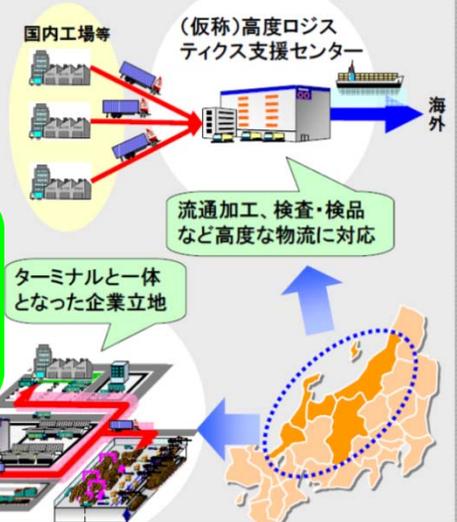
提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

3-1 SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進

→(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

→ターミナルと近接地の一体的利用の促進



提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

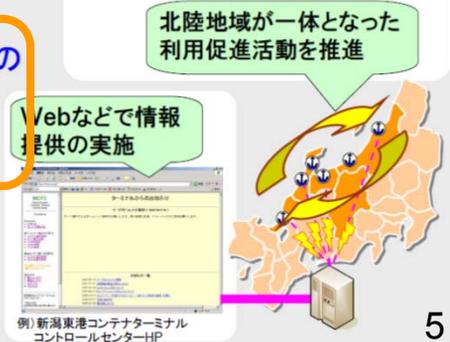
4-1 地域間・港間連携による国際物流機能の利用促進

→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

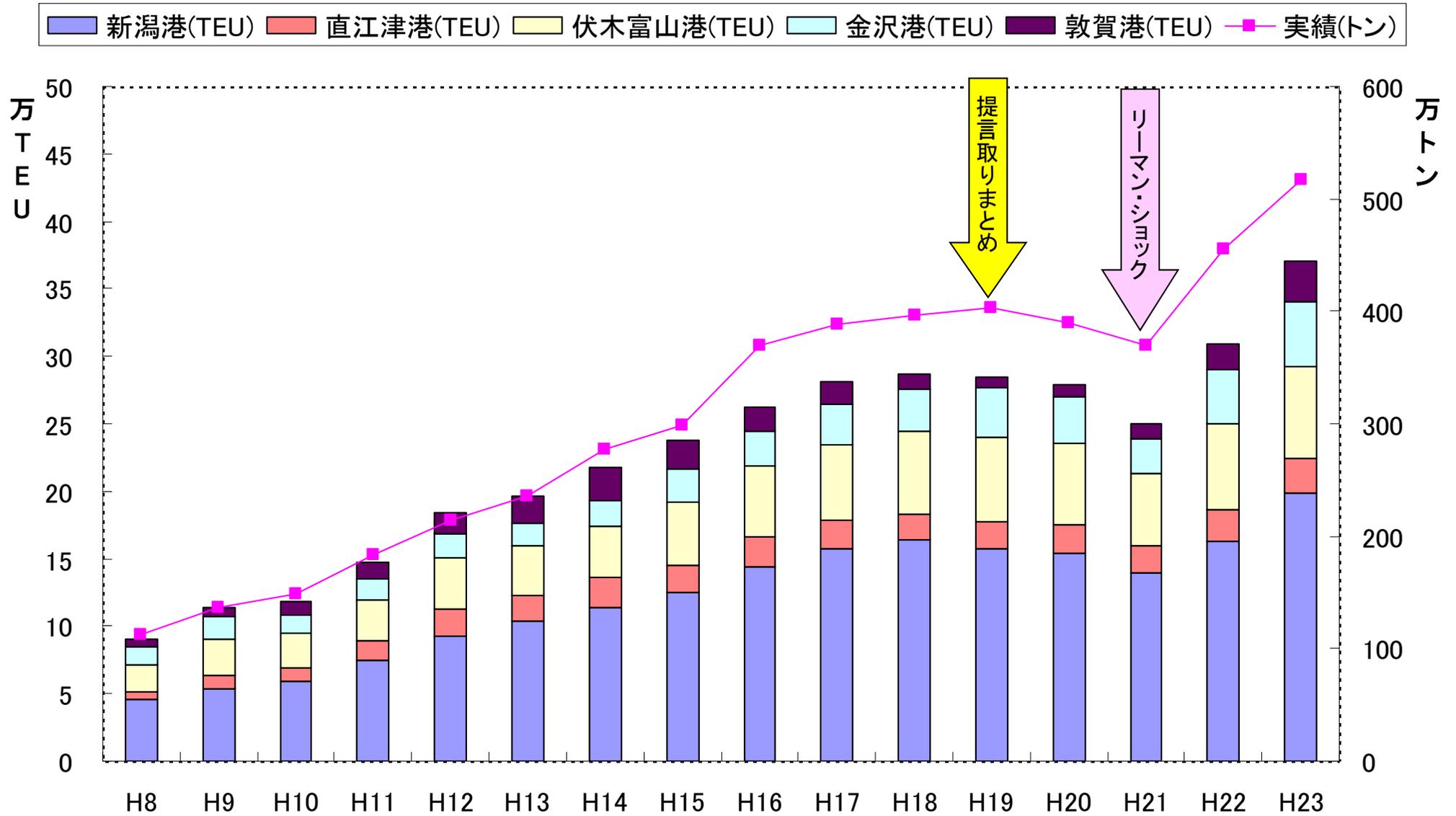


4-2 ITを活用した国際物流機能の利用促進

→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



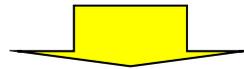
管内港湾コンテナ取扱貨物量の推移



提言取りまとめ後の情勢変化

新たな情勢

- アジア主要港湾との競争激化
- パナマ運河の拡幅に伴う超大型船の登場
- 対岸諸国の交易の更なる深化
- 東日本大震災発生時に日本海側港湾が被災した太平洋側港湾の代替港として機能



新たな政策

① 国際コンテナ戦略港湾の選定（平成22年8月）

目的：欧米向け基幹航路の維持・拡充

② 国際バルク戦略港湾の選定（平成23年5月）

目的：我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な物資の安定的かつ安価な供給を実現

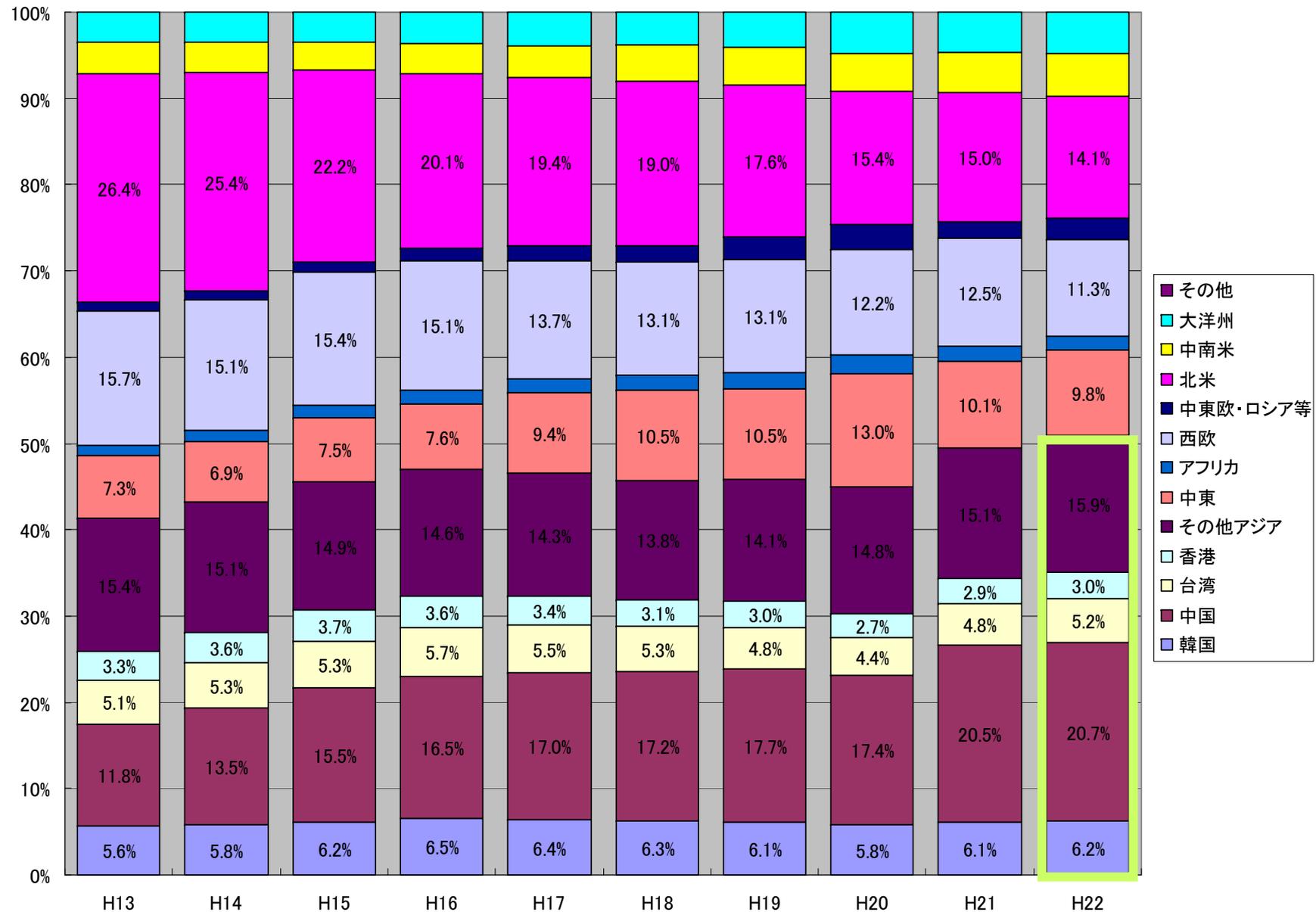
③ 日本海側拠点港の選定（平成23年11月）

目的：対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込むとともに太平洋側港湾の代替機能の確保

提言取りまとめ後の情勢変化

時期	海外	国内	管内	参考
H19年 11月				北陸地域国際物流戦略チーム提言とりまとめ
H20年 7月 9月 11月	リーマン・ショック		東海北陸道全線開通 敦賀港鞠山南地区多目的国際ターミナル供用開始 金沢港大浜地区多目的国際ターミナル供用開始	
H21年 6月 7月 9月		総合物流施策大綱(2009-2013)閣議決定 政権交代	日本海横断フェリー(新潟～東草～ザルビノ)就航	
H22年 6月 7月 8月		新成長戦略閣議決定 国際コンテナ戦略港湾選定	敦賀港国際RORO航路(敦賀～釜山)就航	
H23年 3月 4月 5月 9月 11月		東日本大震災発生 港湾法改正 国際バルク戦略港湾選定 日本海側拠点港選定	伏木富山港ガントリークレーン増設 金沢港国際RORO船(金沢～釜山)就航	
H24年 3月 7月	ロシアWTO加盟見込み		新潟港国際海上コンテナターミナル3バース目完成	

我が国の貿易相手国の変化



日本海側拠点港の検討経緯

○国土交通省では、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り込むための日本海側港湾のあるべき姿等について検討するため、「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を設置し。

- ・ 第1回 平成22年11月24日(水)
 - 日本海周辺の対岸諸国及び日本海側港湾の現況と課題等
- ・ 第2回 平成23年2月3日(木)
 - 日本海側港湾のあるべき姿等
- ・ 第3回 平成23年3月3日(木)
 - 日本海側港湾のあるべき姿等
- ・ 第4回 平成23年6月1日(水)
 - 東日本大震災の港湾への影響について
 - 日本海側港湾のあるべき姿、選定基準の見直しについて
 - 日本海側拠点港選定の進め方について
- ・ 第5～8回 平成23年8月11・12日、22・23日
 - 応募者からのヒアリング
- ・ 第9回 平成23年9月28日(水)
 - 日本海側拠点港の選定に向けて
- ・ 第10回 平成23年10月19日(水)
 - 日本海側拠点港の選定に向けて
- ・ 平成23年11月11日 選定結果発表

日本海側拠点港の形成に関する検討委員会 委員名簿

〈政府側〉

室井 邦彦 国土交通大臣政務官

〈委員〉

久保 昌三 (社)日本港運協会会長

黒田 勝彦 神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校長

中田 信哉 神奈川大学経済学部教授

長谷川 雅行 (株)日通総合研究所顧問

深川 三郎 (社)日本外航客船協会客船事業振興委員会委員長

丸屋 豊二郎 日本貿易振興機構アジア経済研究所理事

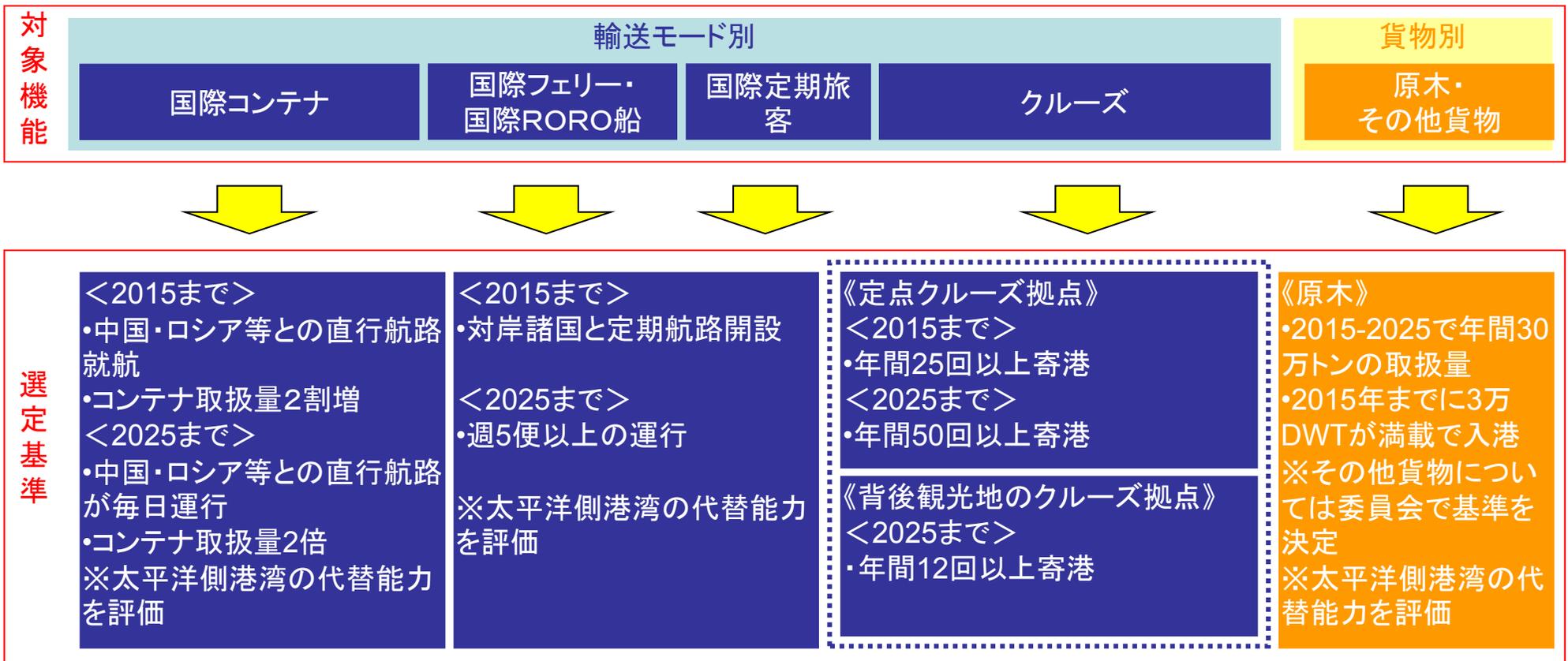
村上 英三 (社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長

山本 幸司 名古屋工業大学大学院工学研究科教授

吉田 進 (財)環日本海経済研究所名誉理事長

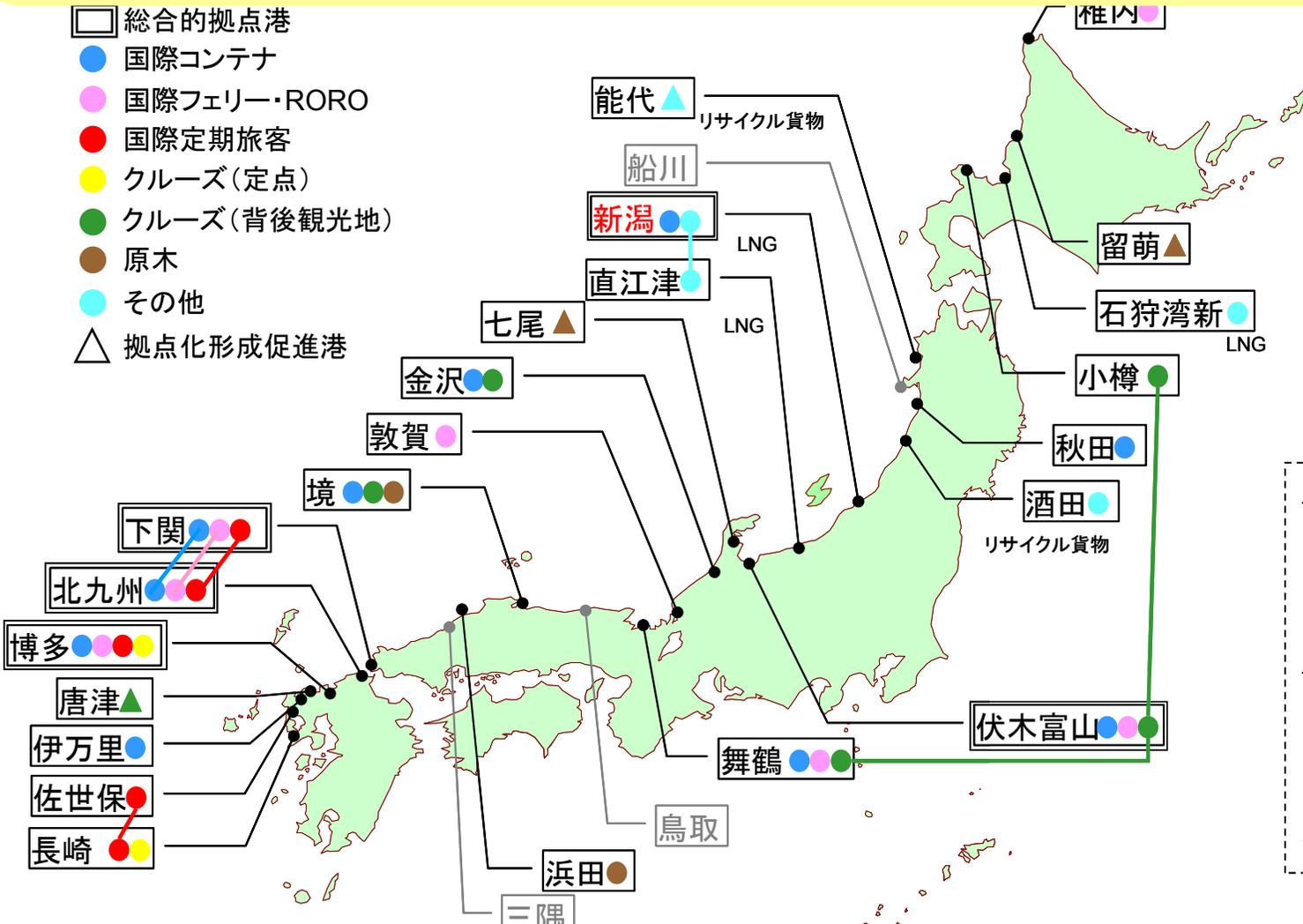
日本海側拠点港の対象機能と選定基準

- 応募する港湾の港湾管理者が、日本海側拠点港として今後特に強化を図るべき機能（対象機能）を一又は複数選択した上で、当該機能を発揮するために必要な方策などを含めた当該港湾の将来の計画を提案。
- 震災の影響を受け、新たに太平洋側港湾の代替機能の確保が目的や評価項目に追加。



日本海側拠点港の概要

- 新潟、伏木富山、下関、北九州、博多の5港が『総合的拠点港』に選定。
- 19港、28計画について日本海側拠点港に選定。
- 4港が『拠点化形成促進港』に選定。
- 1年に1回程度委員会を開催し、計画の進捗状況等についてフォローアップを実施。

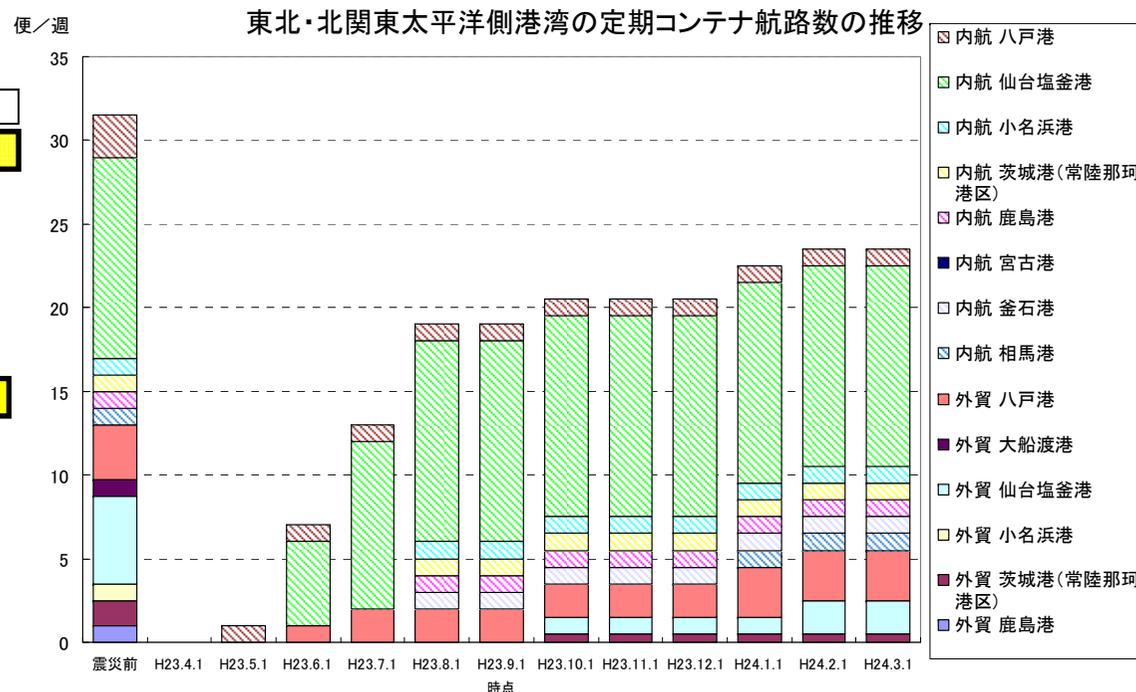
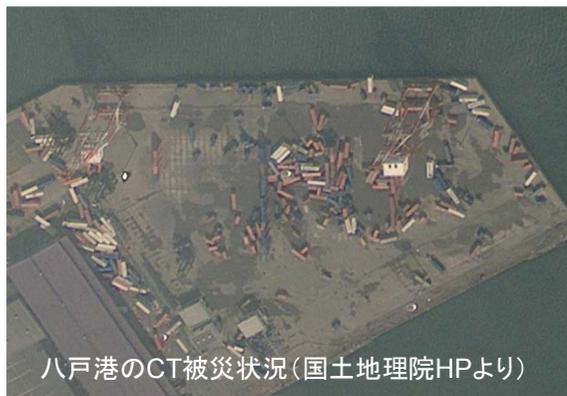
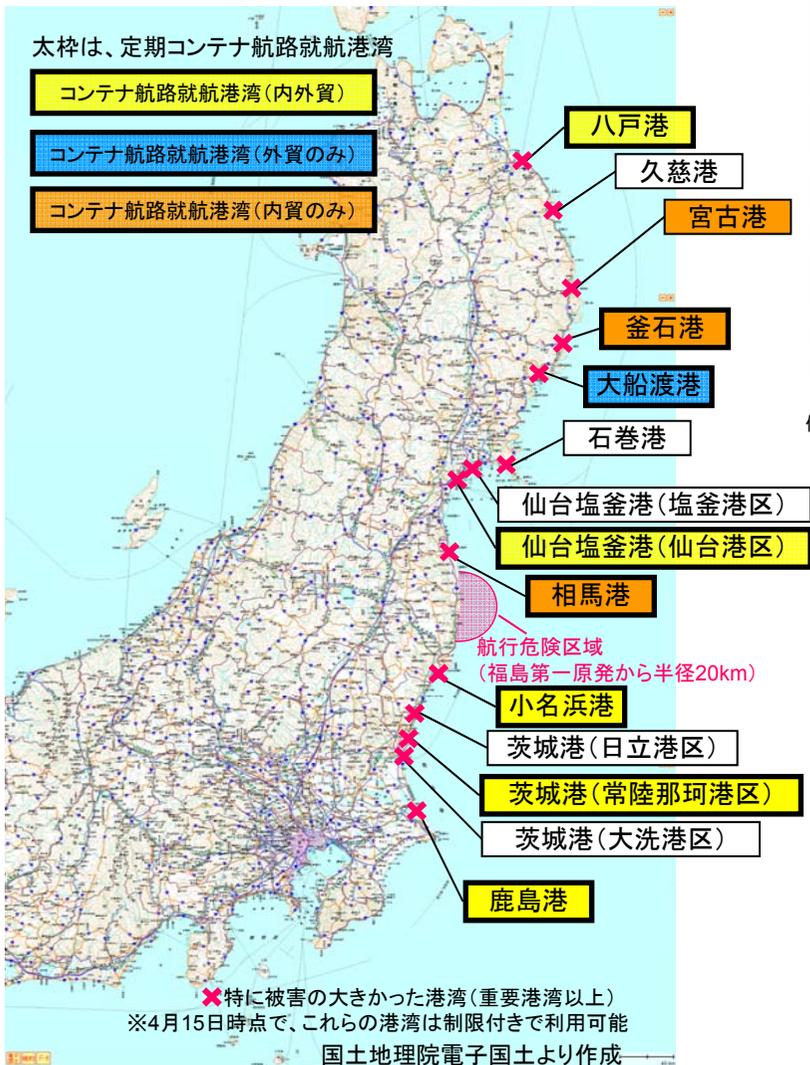


『総合的拠点港』
 「日本海側拠点港として選定した機能に加え、その他の機能の強化を図ることが望ましい港湾」

『拠点化形成促進港』
 「日本海側拠点港の選定には至らなかったが、選定に向けて官民を挙げて熱意を持って計画立案、提案されたことに鑑み、その計画の実現を後押しするため、フォローアップを行っていく港湾」

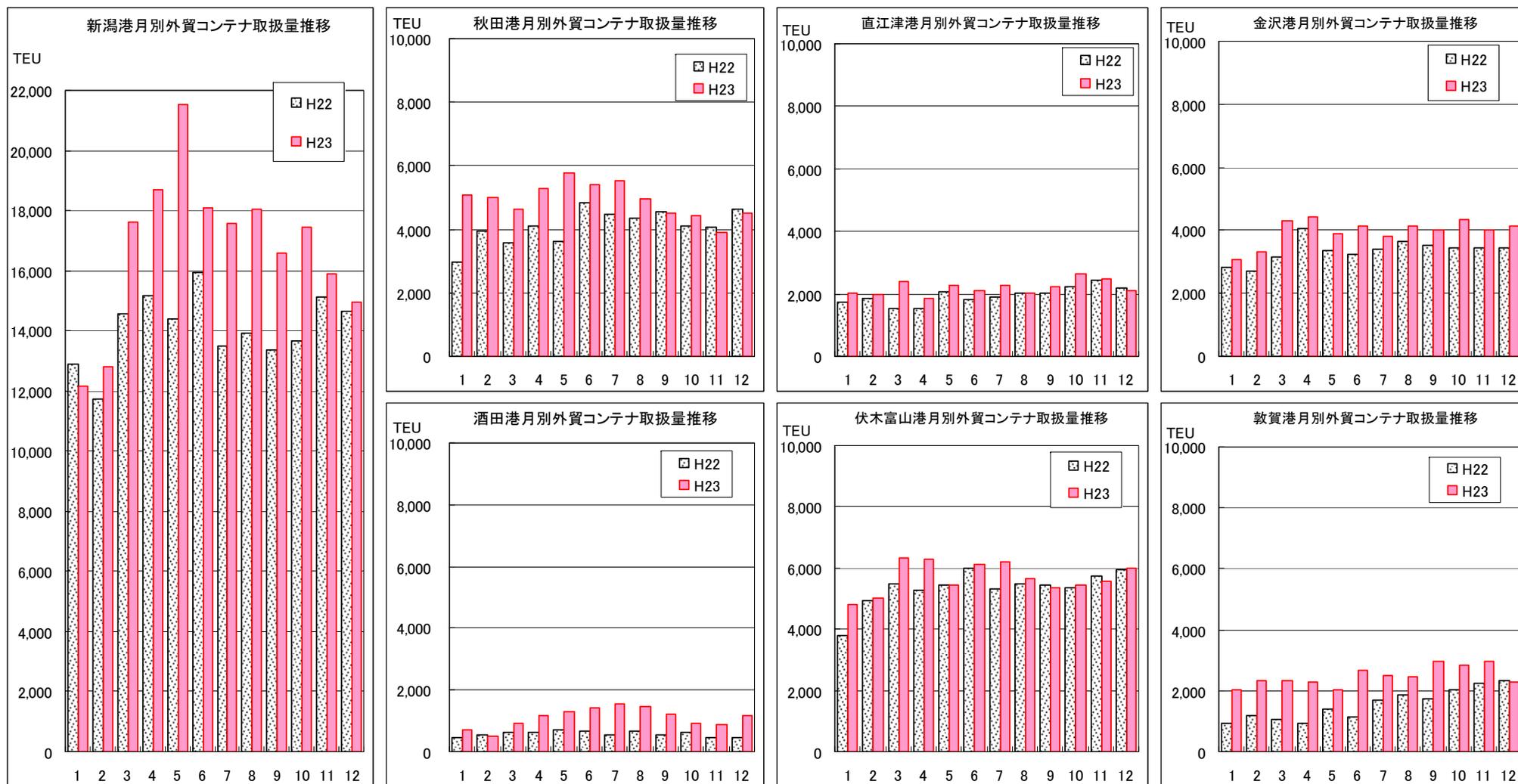
東日本大震災の国際海上コンテナ物流への影響

- 東日本大震災により、東北・北関東太平洋側港湾のコンテナターミナルに甚大な被害が発生。
- 順次回復するものの、未だ航路が再開できない港湾が存在。



東日本大震災発生後の国際海上コンテナ貨物の動向

○ 日本海側港湾では震災以降、取扱量の増加が顕著。



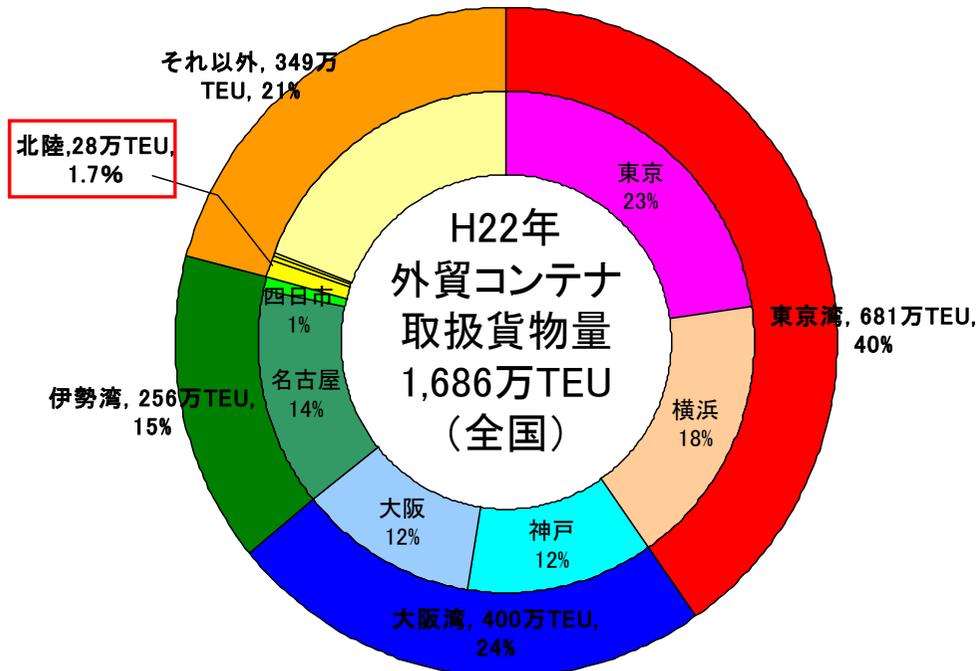
※港湾管理者資料(速報値)より作成(速報値のため、今後数値が変わる可能性がある。)

我が国の外貿コンテナ貨物取扱の現状

○太平洋側の三大湾には、全国の外貿コンテナ取扱量のうち79%、我が国に寄港する北米欧州航路のうち89.3%が集中。

我が国の外貿コンテナ取扱状況

※港湾管理者へのヒアリングによる2010年速報値

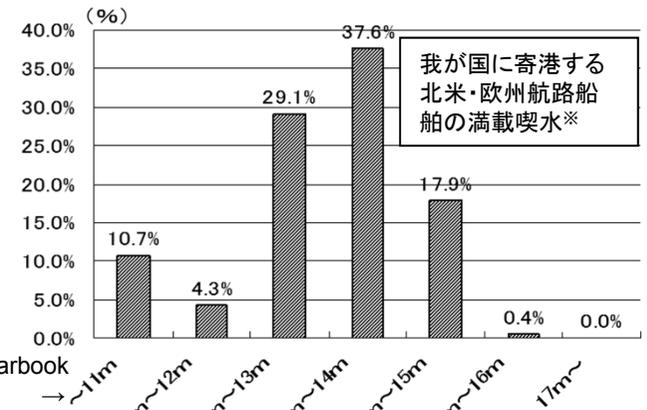


○日本海側(北陸)の外貿コンテナ取扱量は全体の1.7%であり、三大湾との差は大きい。

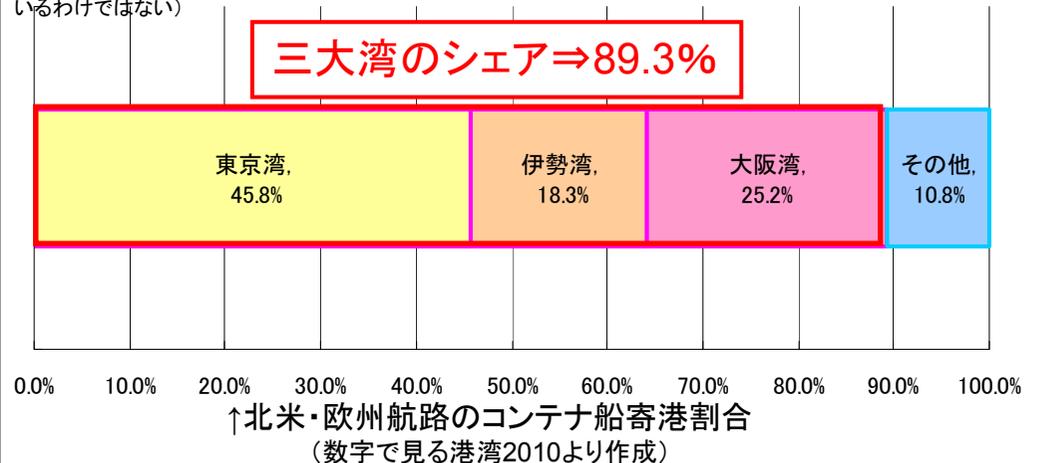
北米・欧州航路の状況

○北米・欧州航路は、三大湾にほぼ90%が集中。

○大型船舶が就航しているため、現状の日本海側港湾での受入は困難。



※「Containerization International Yearbook 2010」より北陸地方整備局作成
(注: 我が国に寄港する該当船舶の全てを網羅しているわけではない)



新たな論点と今後の活動方針(案)

問題意識

日本海側港湾の具現化を図る上で、情報共有や港湾間連携が必要ではないか。

東海・東南海・南海地震等が発生した場合、大量の貨物を日本海側港湾で扱うことが考えられるが、事前の備えが必要ではないか。

諸課題の検討に際して、関係者が一同に会する、国際物流戦略チームの枠組みを活用すべきではないか。

論点

日本海側拠点港施策の具体化に向けた広域連携はどのようにあるべきか。

東日本大震災発生時の教訓を踏まえ、大規模地震発生時に我が国の国際物流を維持するため、北陸地域でどのような取り組みを行うべきか。

今後の活動方針(案)

幹事会を中心として、定期的に関係者間の情報交換を行うと共に、広域連携による先導的な取り組みについて検討を進める。

具体的な対応を検討するため、関係者や有識者から構成される専門部会を設置する。