

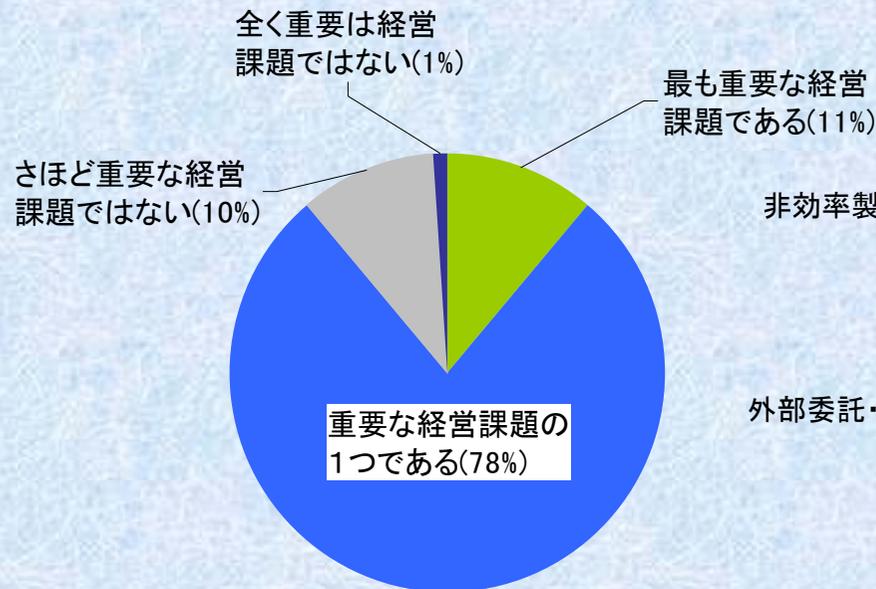
1. 現状認識と方針の確認
2. 今年度の取り組み状況
  2. 1. 企業ヒアリング結果報告
  2. 2. 地域別取り組み状況報告
3. 提案事項
  3. 1. 北陸地域の国際物流機能の改善
  3. 2. 多様な輸送モードへの対応
  3. 3. 企業の立地促進に向けた取り組み
  3. 4. 北陸地域の国際物流機能の利用促進

# 1. 現状認識と方針の確認

# 国内企業の物流に対する意識

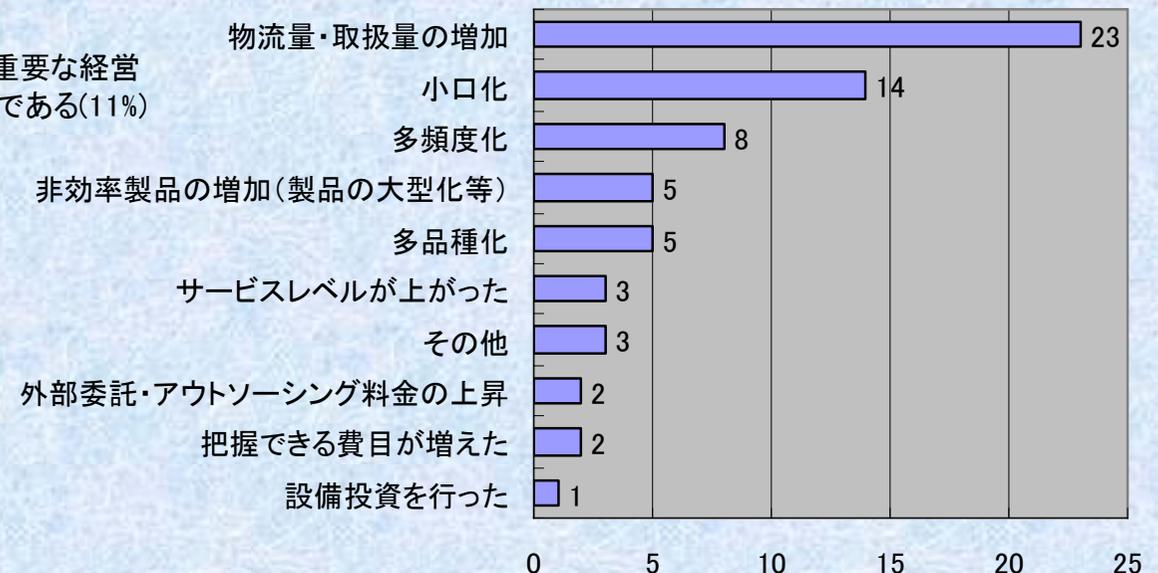
企業(荷主)の89%が“物流”を「最重要あるいは重要な経営課題」と認識している。物流コストの増加要因は、「物流量・取扱量の増加」のほかに「小口化・多品種化・多頻度化」が進んでいることをあげている。

企業における「物流の位置付け」調査結果



n = 1,187社

企業における「物流コストの増加要因」の調査結果(製造業)



n = 48社 (複数回答)

注：全国の主要製造業・卸売業に対するアンケート結果  
(回答数1187、平成17年6月調査)

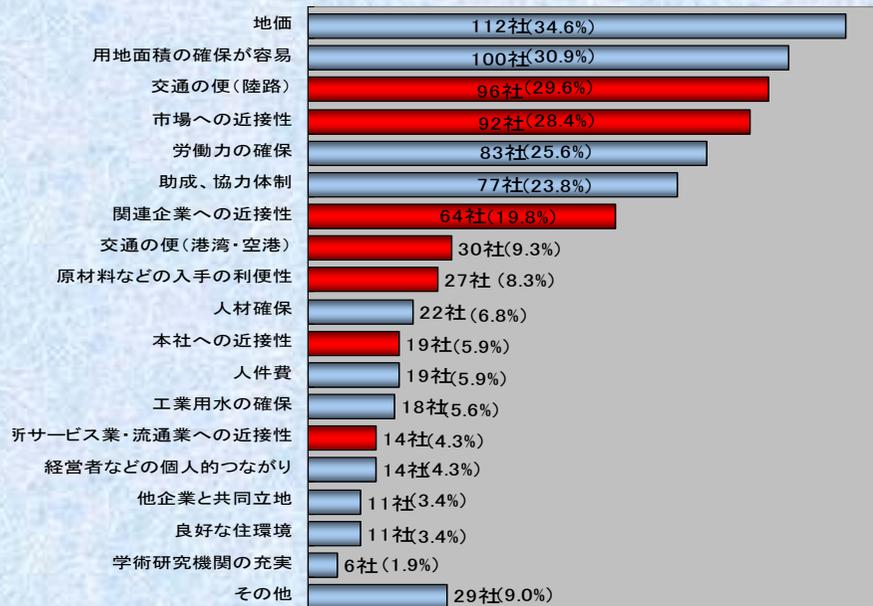
資料：(株)日通総合研究所

資料：「2004年度物流コスト調査報告書」社団法人日本ロジスティクスシステム協会

# 連携が求められる産業政策と物流政策

企業立地先の選定においては、地価、市場への近接性、用地面積の確保、交通の便（陸路）、労働力の確保が重要とされており、自治体等の誘致施策は交通インフラの整備が最も企業立地検討において重視されている。

立地先決定の重要要件 (n=324社)



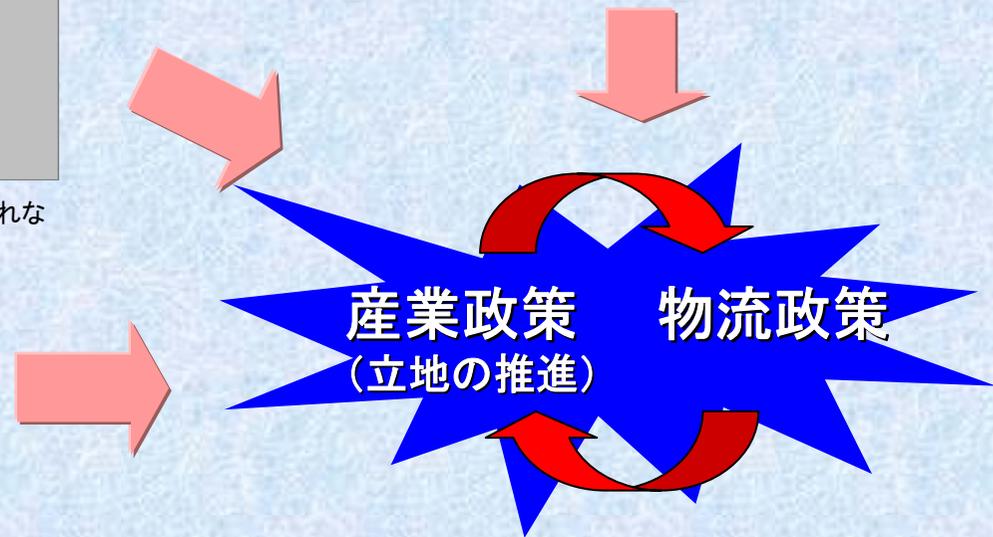
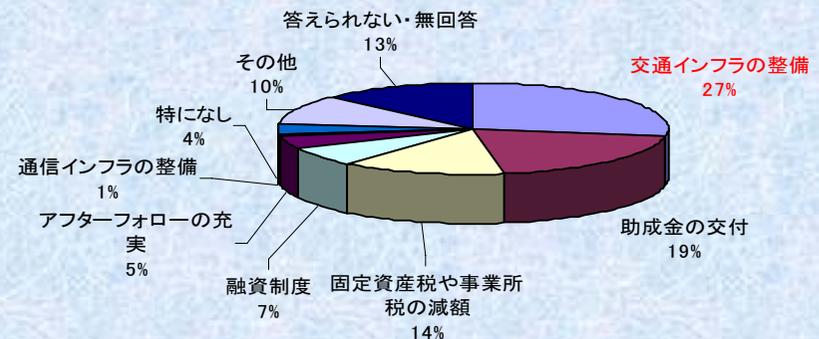
注: 複数回答。カッコ内数値は324社が選択した割合(選択率)。「答えられない」(7社)無回答(14社)を除いている。

## 最重要度ランキング(トップ5)

- 1位 市場への近接性
- 2位 地価
- 3位 用地面積の確保が容易
- 4位 交通の便(陸路)
- 5位 労働力の確保

注: 重要要件調査で優先順位をつけて実施したものをポイント化しランク付けしたものである。

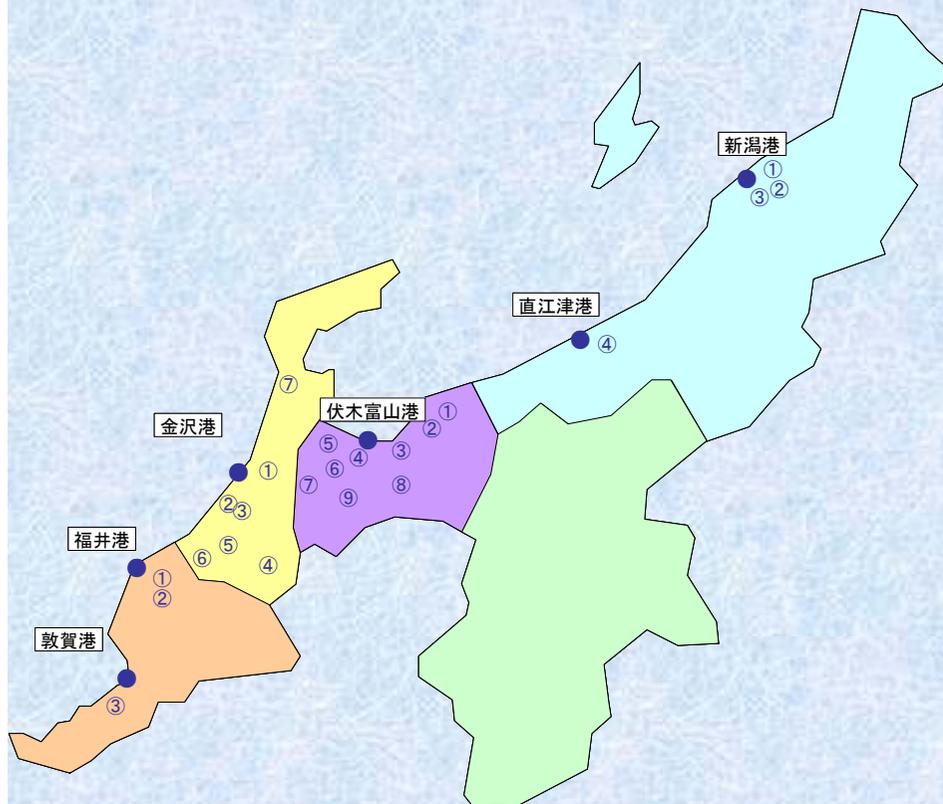
最も重視した自治体の誘致施策 (n=324)



# 最近の進出企業

北陸地域では、近年、港湾を利用した企業の工場新設、増設の動きが活発化している。

※立地状況は、昨年夏以降の新聞掲載情報及び企業HPによる情報から北陸地方整備局が把握したものを集計。



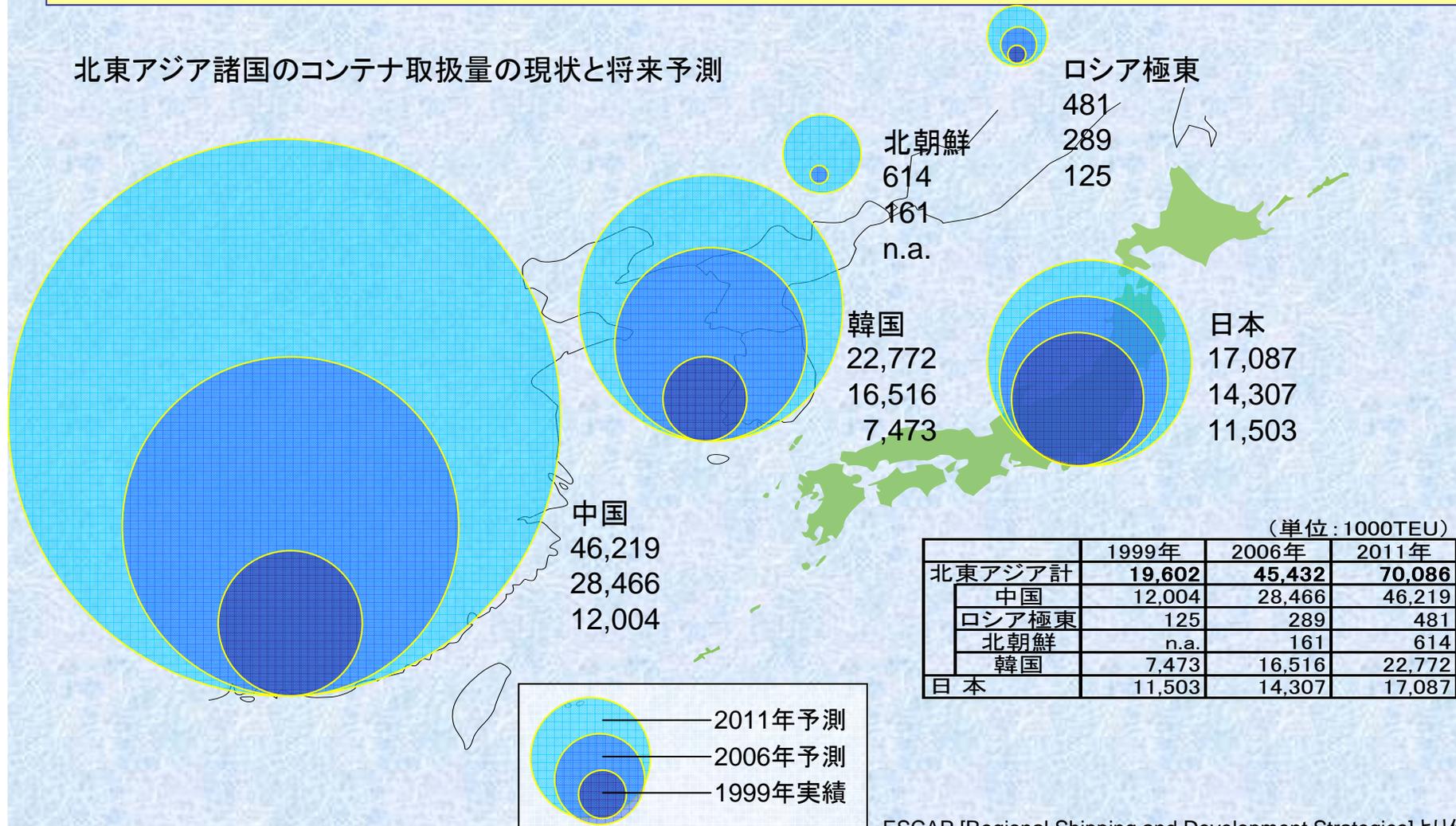
|      |                        | 企業立地状況                                | 投資額       | 稼動       |
|------|------------------------|---------------------------------------|-----------|----------|
| 新潟県内 | ①                      | フロンティアエネルギー新潟(新潟市) 火力発電所の建設           | 約130億円    | 2005年8月  |
|      | ②                      | 日本アクシーズ新工場(新潟市)                       | 約19億円     | 2006年4月  |
|      | ③                      | 北陸製紙 新潟工場増産(新潟市)                      | 約550億円    | 2008年12月 |
|      | ④                      | 日精樹脂工業上越工場増設(上越市)                     | 約3.3億円    | 2006年10月 |
| 富山県内 | ①                      | YKK AP黒部製作所                           | 約38億円     | 2008年10月 |
|      |                        | YKK AP黒部荻生製作所 雇用人数170人                | 約46億円     | 2005年10月 |
|      | ②                      | 松下電器新工場(魚津市)                          | 約1,300億円  | 2005年10月 |
|      | ③                      | 不二越ブローチ新工場(富山市) 自動車部品 雇用人数60人         | 約20億円     | 2005年9月  |
|      | ④                      | 三協アルミ新工場建設(射水市) 形材押し出し工場              | 約60億円     | 2005年10月 |
|      | ⑤                      | 助野靴下新工場(高岡市)                          | 約14億円     | 2007年1月  |
|      | ⑥                      | タカギセイコー新工場建設(高岡市) 車両部品関連 雇用人数200~300人 | 約15億円     | 2006年夏   |
|      | ⑦                      | 小矢部精機増設(小矢部市) FA機器生産能力1.5倍に拡大         | 約3億円      | 2007年12月 |
|      | ⑧                      | 日立国際電気工業増産(富山市) 半導体製造装置5割増産           | 約10億円     | 2006年11月 |
| ⑨    | 日平トヤマ新工場建設(南砺市) 工作機械工場 | 約12億円                                 | 2006年内    |          |
| 石川県内 | ①                      | コマツ金沢新工場 産業機械関連 雇用人数70人               | 約70億円     | 2007年1月  |
|      | ②                      | 高松機械工業(白山市) 本社工場3割増床 工作機械関連           | 約6億円      | 2006年1月  |
|      | ③                      | 村田製作所新工場(白山市) 高周波用部品関連 雇用人数200人       | 約300億円    | 2008年春   |
|      | ④                      | 中村留精密工業本社工場増設(白山市) 工作機械関連             | 約20億円     | 2007年3月  |
|      | ⑤                      | 加賀東芝エレクトロニクス新工場(能美市) 半導体関連 雇用人数100人   | 約550億円    | 2007年夏   |
|      | ⑥                      | ナイステック・プレジジョン新工場(加賀市)                 | 約22億円     | 2007年2月  |
|      | ⑦                      | サンケンオプト第一工場(志賀町) 半導体関連 雇用人数240人       | 約96億円     | 2006年5月  |
| 福井県  | ①                      | ファーストウッド新工場(福井市) 雇用人数150人             | 約44億円     | 2006年12月 |
|      | ②                      | 第一稀元素化学工業新工場(福井市) 雇用人数55人             | 約40億円     | 2007年秋   |
|      | ③                      | 巴川ファインコーティング敦賀工場 パソコン関連 雇用人数200人      | 約60億円     | 2007年4月  |
|      |                        |                                       | 3,428.3億円 |          |

※※投資額の合計は、新聞掲載情報等により明らかにされている投資額を単純に合計したものであり、実際の投資額合計とは異なる。

# 北東アジア諸国の著しい経済と貿易の発展

著しい経済と貿易の発展に伴い、北東アジア諸国ではコンテナ貨物量が急増することが予想されている。

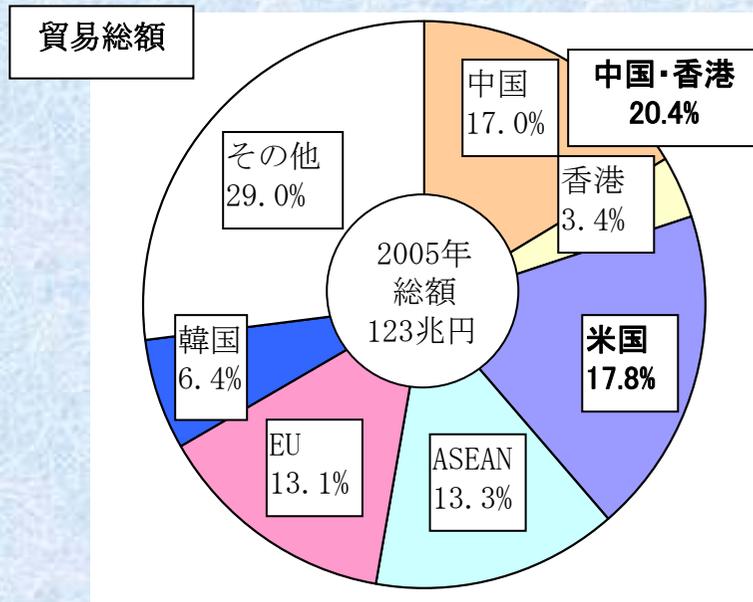
北東アジア諸国のコンテナ取扱量の現状と将来予測



# 対中貿易の拡大

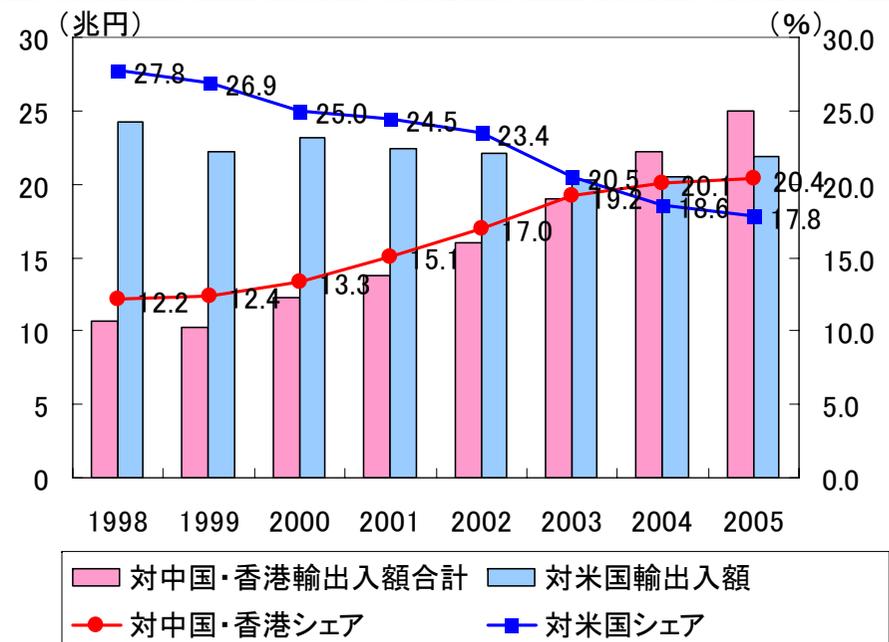
2004年に我が国と中国・香港の貿易総額合計が  
米国との貿易総額を上回った。

我が国貿易総額に占める国・地域別割合



貿易統計より整備局作成

日本の対中国(香港含む)・米国貿易額の推移

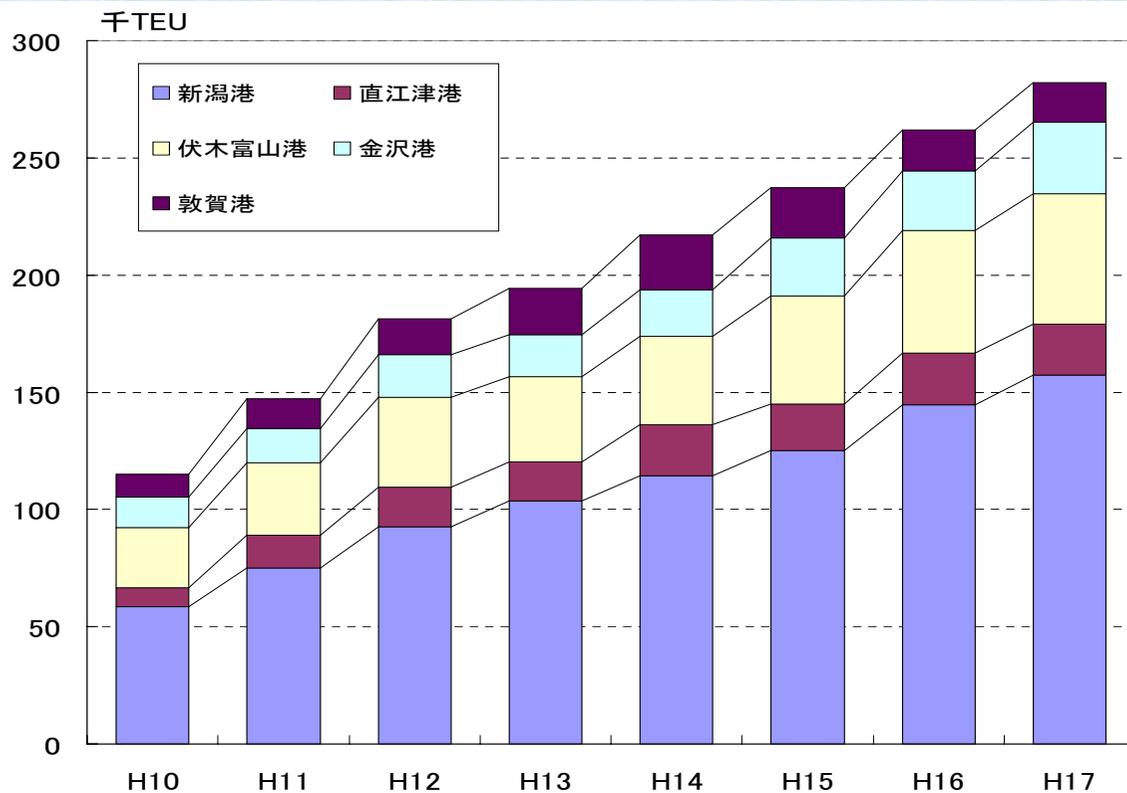


JETRO資料等より整備局作成

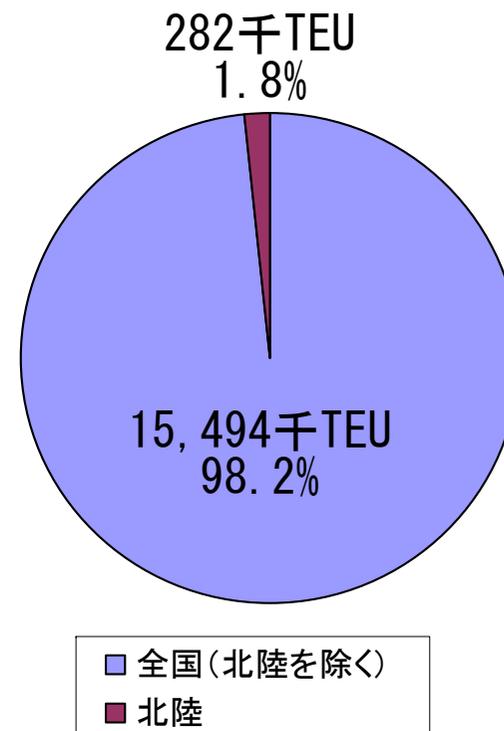
# 北陸地域の国際コンテナ取扱貨物量

全国に占める北陸の国際コンテナ貨物量の割合は低いが、近年急激に取扱貨物量は伸びている。

管内国際コンテナ取扱貨物量(港別)



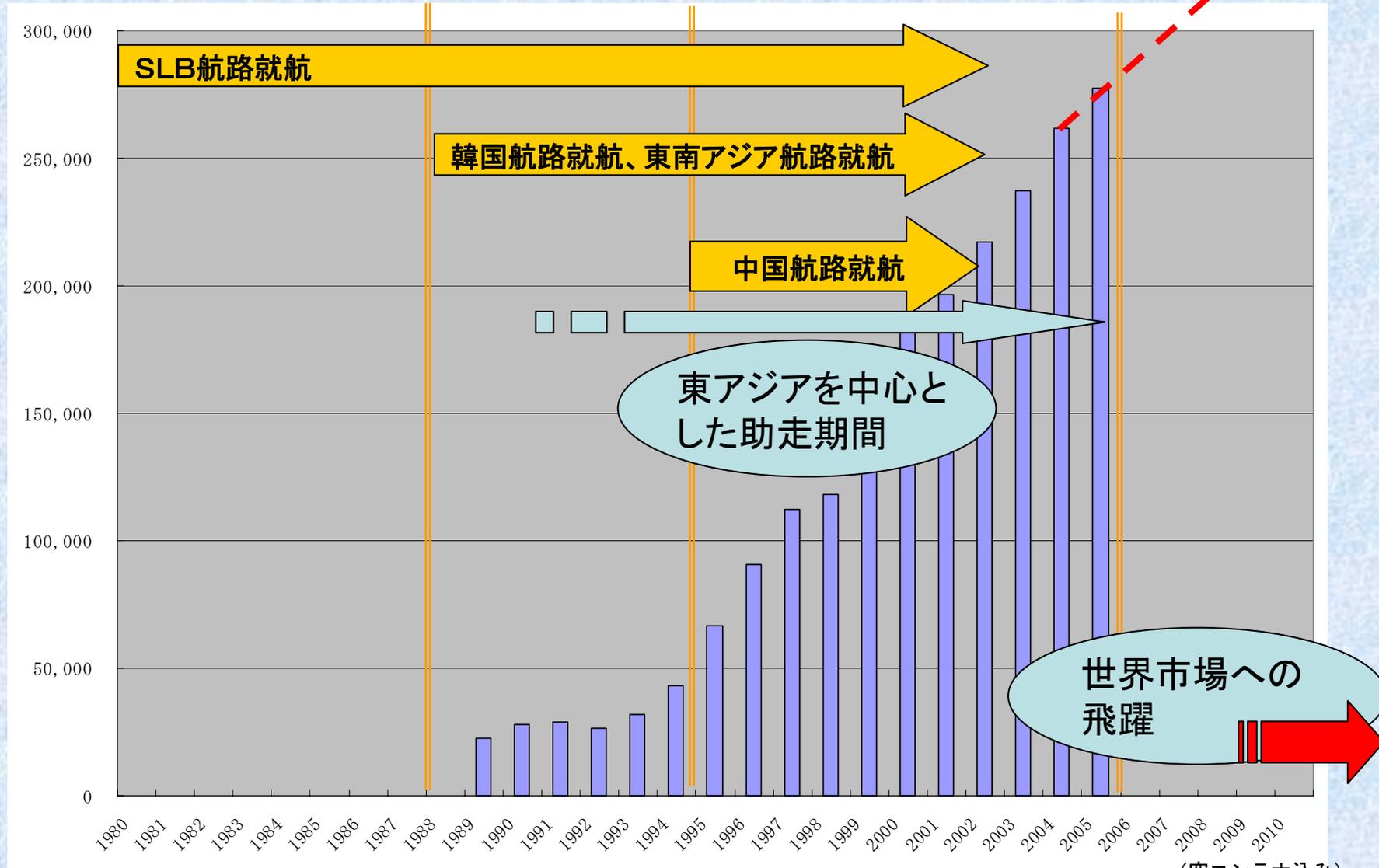
平成17年全国外貿コンテナ取扱量に占める北陸の割合



# 日本海物流時代の到来

北陸管内のコンテナ取扱量は、1990年前後の韓国航路就航、1995年前後の中国航路就航により急速な伸びを示し、現在に至っている。

単位:TEU



※1980(新潟港)、1984(伏木富山港)においてSLB航路が就航しているが、取扱量(TEU)は不明。

(空コンテナ込み)

# 北陸地方の今後の国際物流の方向性

## グローバル化の進展国際物流への対応

○特に北東アジアとの準国内輸送化は、日本海地域が太平洋側に比べて初めて地理的優位性を持った。このチャンスを活かすことが最重要課題

○北東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展、地域の企業立地を支えるシームレスな物流の形成を目指す

・物流産業の新規立地・機能拡大は、地域の雇用創出や地域活性化にも寄与

北陸の国際物流機能の改善

北陸の国際物流機能のPR

# 国土審議会計画部会中間とりまとめについて

国土審議会計画部会では、昨年9月の発足以来、**国土形成計画(全国計画)**の策定に向けた検討を進めてきたが、平成18年11月16日これまでの検討結果の**中間報告**がなされた。戦略的取組の柱として「**シームレスアジアの実現**」があげられている。

## 第3. 計画のねらいと戦略的取組

### (1)シームレスアジアの実現

交通分野においては、これまでもっぱら我が国の三大湾経由であった北米向け海上コンテナ輸送の基幹航路が日本海を経由する度合いを増し、また日本海沿岸諸港の外貿コンテナ取扱量の過去10年間平均伸び率は全国平均の約3倍、日本海側諸県の国際航空旅客数の伸びは約2倍に達する等、**近隣諸国の経済発展に伴ってネットワーク構造に大きな変化**が見られる。

### (2)持続可能な地域の形成

#### ②地域資源を活かした産業の活性化

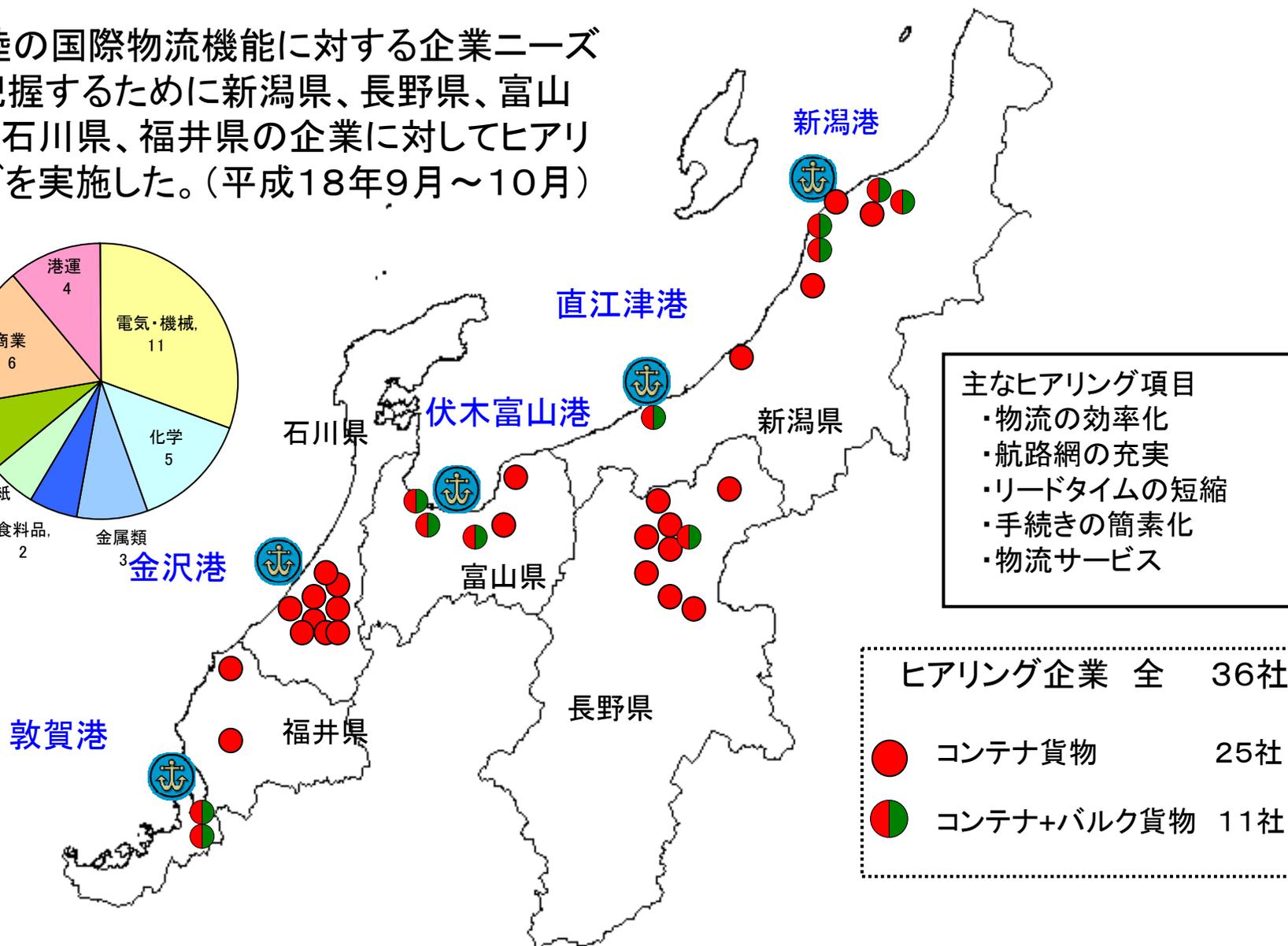
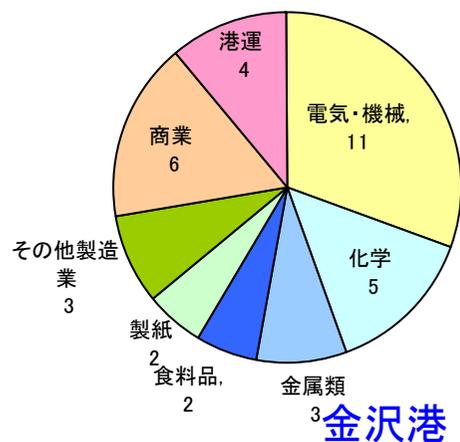
地域が有する魅力を踏まえ活力ある企業を呼び込むために必要な陸海空の物流インフラなどの基盤整備やこれまでに整備された工業団地の活用などを含め有効な土地利用を進めつつ、**グローバル化した産業活動の合理化に資する産業立地を促進**

(抜粋:平成18年11月16日 国土審議会 第15回計画部会)

## 2. 今年度の取り組み状況

## 2. 1. 企業ヒアリング結果報告

北陸の国際物流機能に対する企業ニーズを把握するために新潟県、長野県、富山県、石川県、福井県の企業に対してヒアリングを実施した。(平成18年9月～10月)



- 主なヒアリング項目
- ・物流の効率化
  - ・航路網の充実
  - ・リードタイムの短縮
  - ・手続きの簡素化
  - ・物流サービス

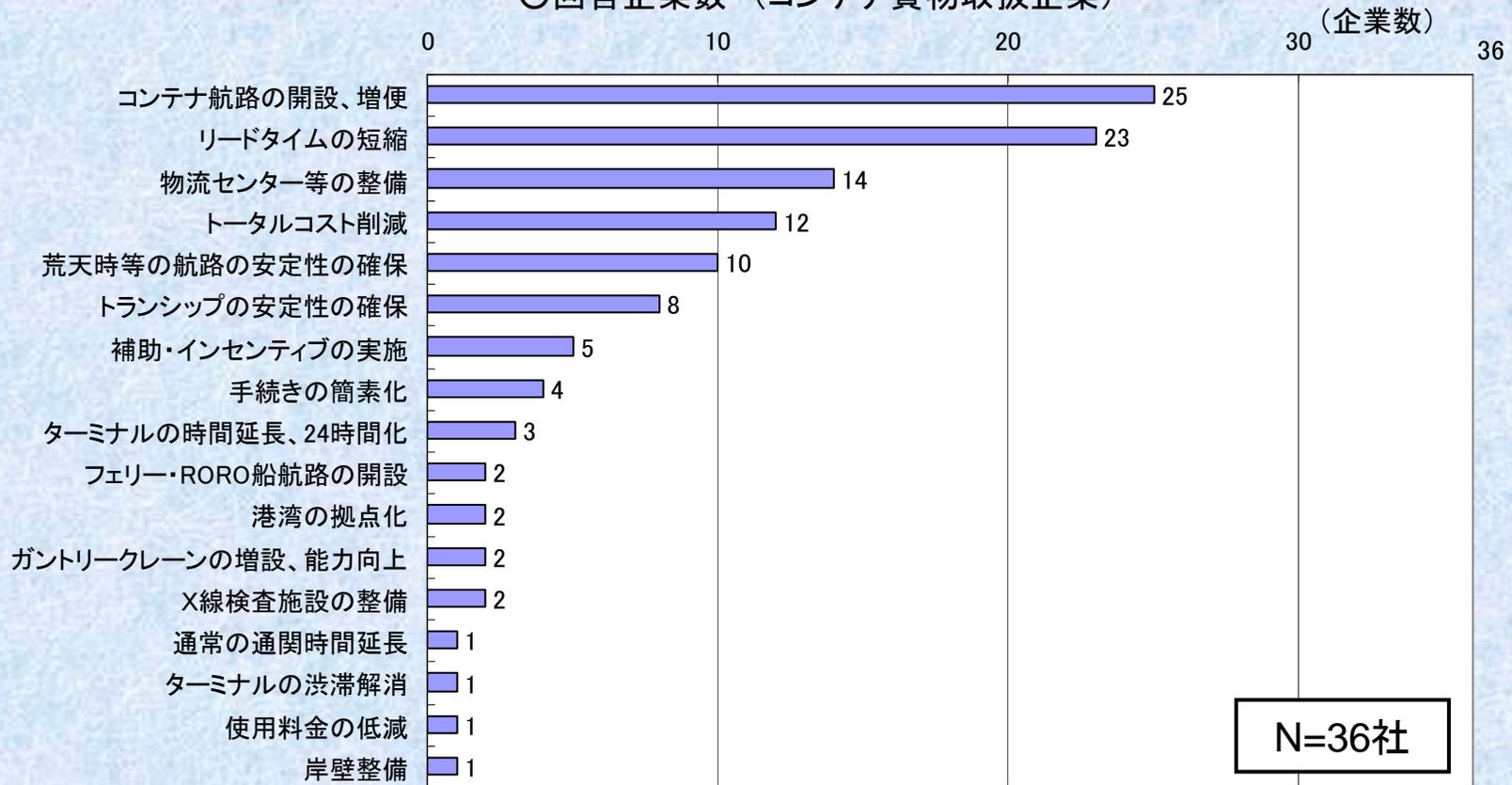
ヒアリング企業 全 36社

● コンテナ貨物 25社

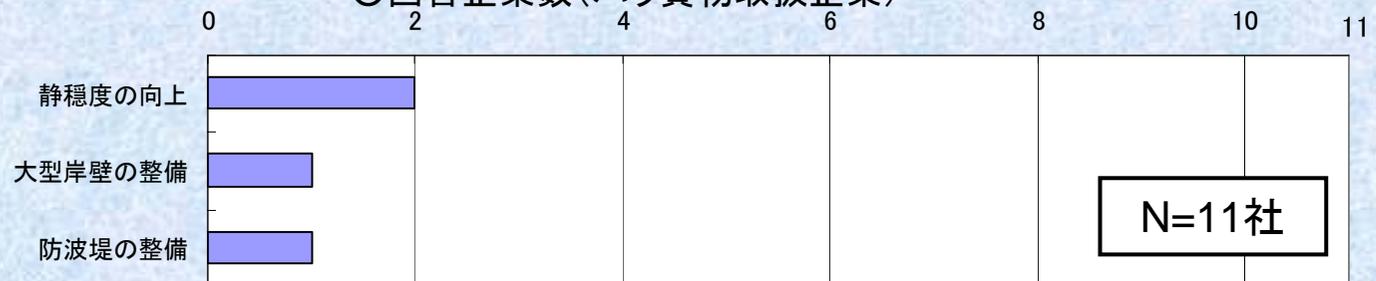
● コンテナ+バルク貨物 11社

# 企業ヒアリング結果

○回答企業数 (コンテナ貨物取扱企業)



○回答企業数(バラ貨物取扱企業)



# 企業の主な意見・考え方

## 航路網の充実

- ・コンテナの新規航路や増便が必要。  
(荷主)
- ・中国、韓国向けのダイレクト便が必要。  
(荷主)
- ・韓国等との国際フェリーの就航が必要。  
(荷主)
- ・航路の新設は貨物さえあれば実現する。  
(船社)

## 輸送の効率化

### リードタイム短縮

- ・手続き面の情報化の推進が必要。(迅速化)  
(荷主、港運)
- ・冬期風浪時の航路の安定性が必要。  
(荷主)
- ・ヤードのオープン時間延長  
(荷主)

### コスト削減

- ・コスト削減の効果を狙って、物流戦略を企画中。  
(荷主)
- ・商社任せの物流を、自社で見積もりしたら、地元港湾がコスト削減になることがわかった。  
(荷主)

## 物流基盤施設の整備

- ・ターミナルの面積が不足している。  
(港運)
- ・バース数およびガントリークレーンが不足している。  
(港運)
- ・高機能物流支援センターが必要  
(荷主)
- ・バラ荷を扱う大水深バースが混雑している。  
(荷主)
- ・冬期風浪時の静穏度が悪い。  
(全体)

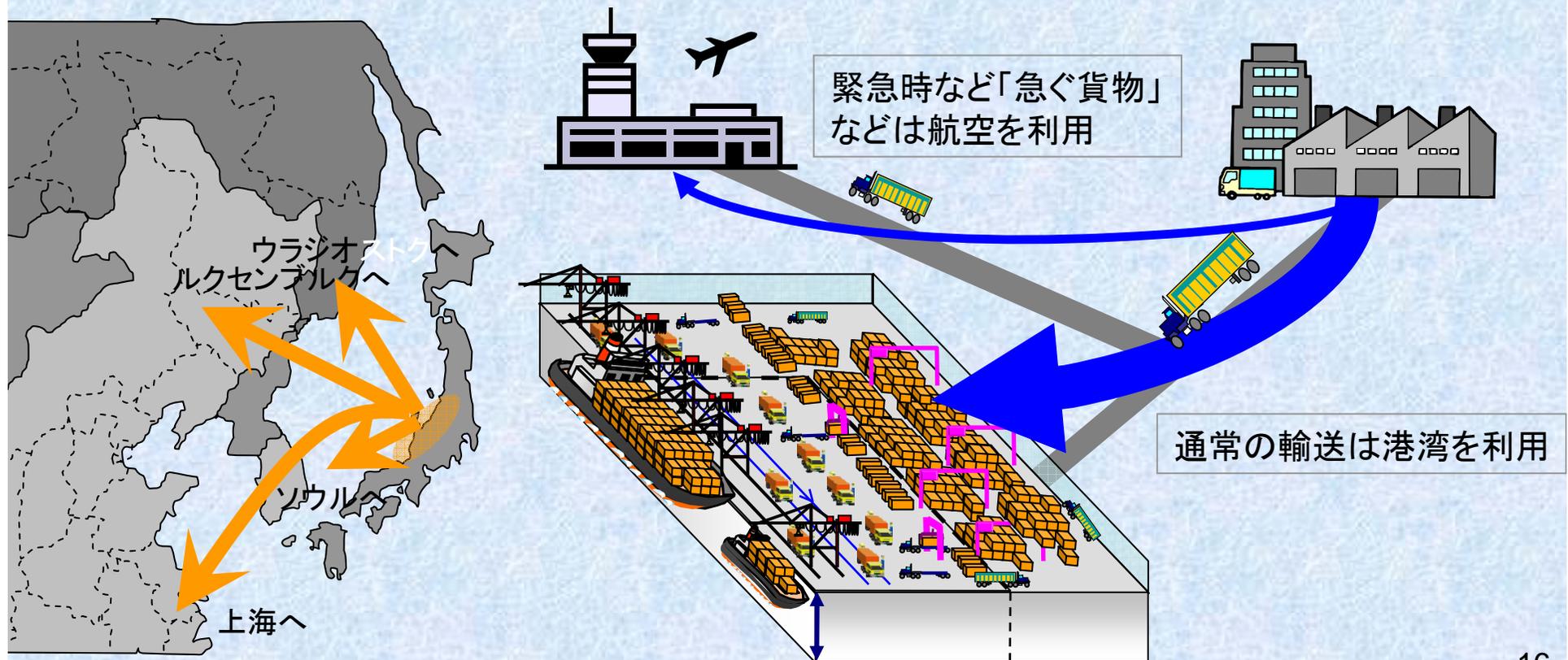
## 地元港湾利用促進

- ・個別にポートセールスしているが効果が薄い。  
(港運)
- ・荷主の要請に応じて柔軟な対応を行っている。  
(港運)
- ・北陸全体でポートセールスを行う必要がある。  
(港運)

# 航空貨物の利用に対する企業の考え方

北陸地域における航空貨物は、「急ぐ貨物、高付加価値な貨物、壊れやすい貨物」などが特徴である。(ヒアリングでの意見から取りまとめ)

- ①ICチップなど精密で壊れやすく、かつ高付加価値な製品の輸送(精密機械メーカー)
- ②通信機器の部品が欠品した場合など緊急的な輸送(通信機器メーカー)
- ③機械製品のメンテナンス部品の輸送(機械メーカー)
- ④インターネットで発注を受けた個人向け商品の輸送(金属加工メーカー)
- ⑤ファッションなど流行に左右される洋服の輸送(衣服製造メーカー)...



## 2. 2. 地域別取り組み状況報告

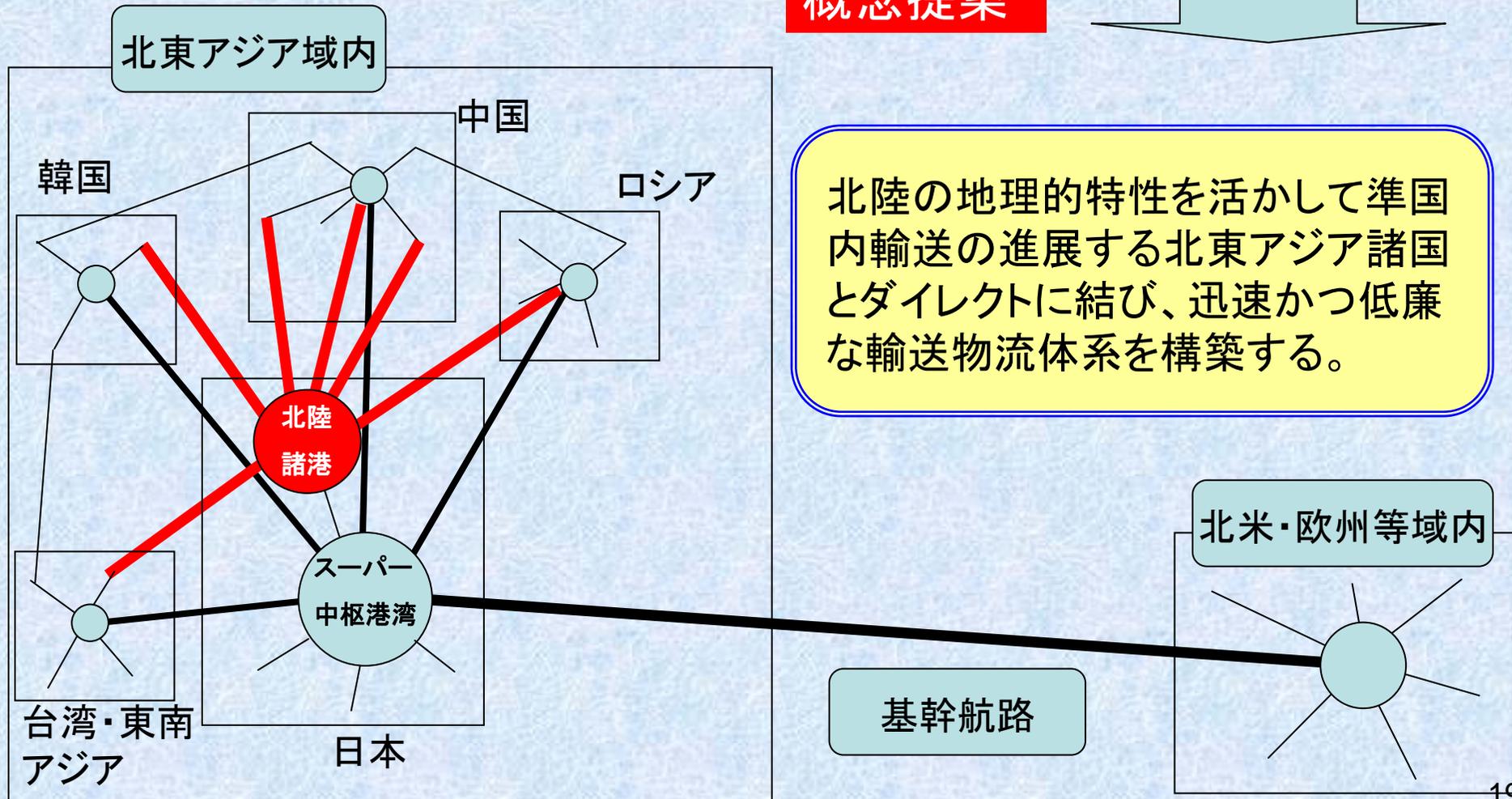
| 地域  | 取り組み内容                   |
|-----|--------------------------|
| 新潟県 | インランドデポ立地プロジェクト推進事業について  |
| 富山県 | 伏木富山港におけるポートセールス等の取り組み状況 |
| 石川県 | 金沢港と七尾港の物流調査フローについて      |
| 福井県 | 福井県が取り組むポートセールスについて      |
| 北経連 | 物流機能強化委員会報告              |

### 3. 第二回本部会 提案事項

### 3. 北陸地域の物流政策がめざす方向性

北東アジアを拠点として世界に拓くゲートウェイ構想の実現

#### 概念提案



北陸の地理的特性を活かして準国内輸送の進展する北東アジア諸国とダイレクトに結び、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築する。

## 3.1 北陸地域の国際物流機能の改善

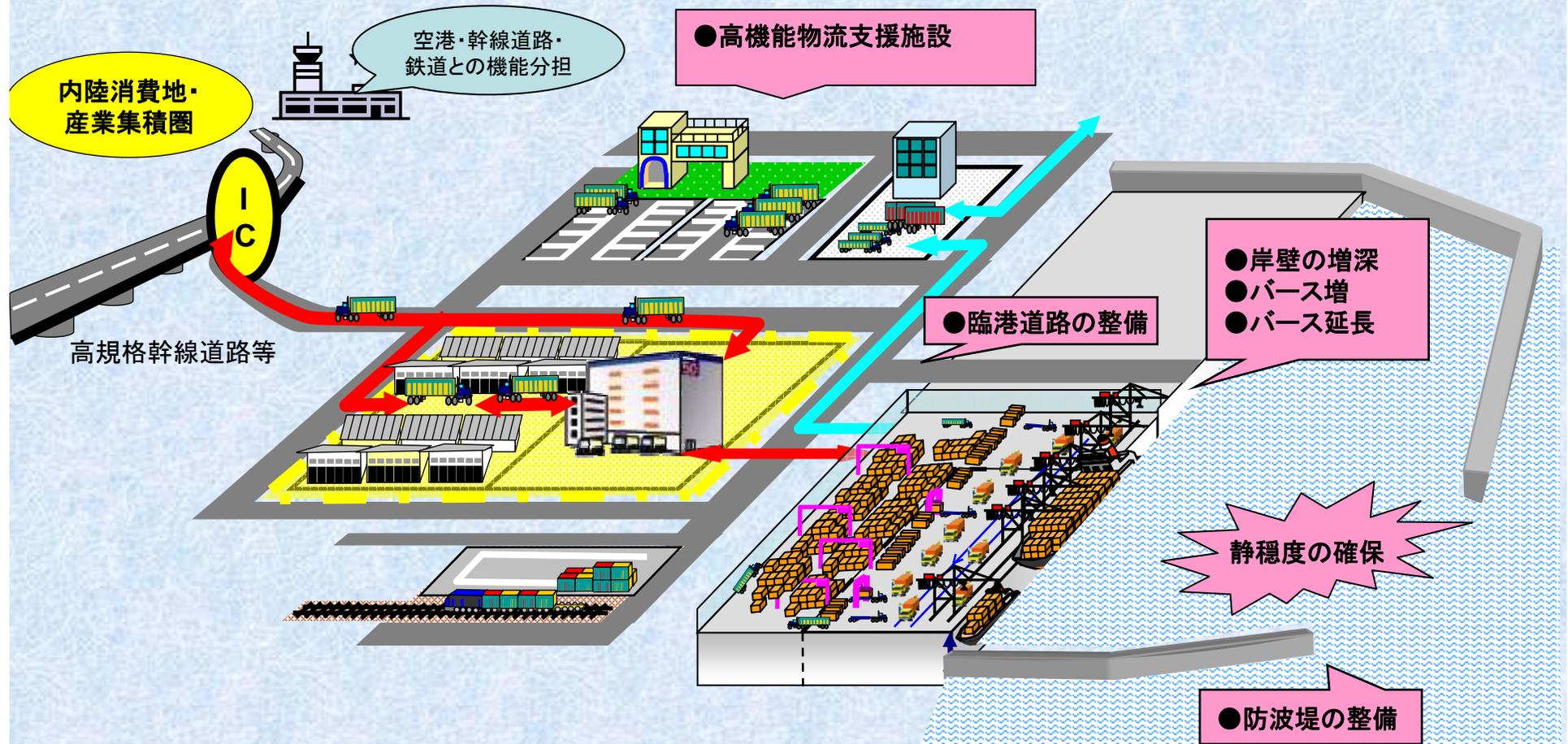
国際物流を支える港湾機能を強化するとともに、より利用しやすい航路網の充実を目指す。

北陸の地域性(気候等)に配慮した港湾施設整備を推進するとともに、北東アジアを中心として増大する域内貨物への対応として、国際ターミナルと物流施策の連携した整備により小口貨物も含めた物流の効率化をめざす。

### 提案①

- ・北東アジア域内の港湾取扱貨物量の増大に対応した岸壁を整備促進するとともに、国際海上ターミナル等の物流機能を強化する。(沖待ちの解消)
- ・冬期風浪や降雪等に強い港湾施設(静穏度対策としての防波堤や雪に強い港湾施設等)を整備促進する。(定時制の確保)
- ・港湾空港背後へ効率的な集荷・配送を可能とする高機能物流支援センターを適切な場所に配置する。(物流の効率化)

# 北陸地域の国際物流機能の改善

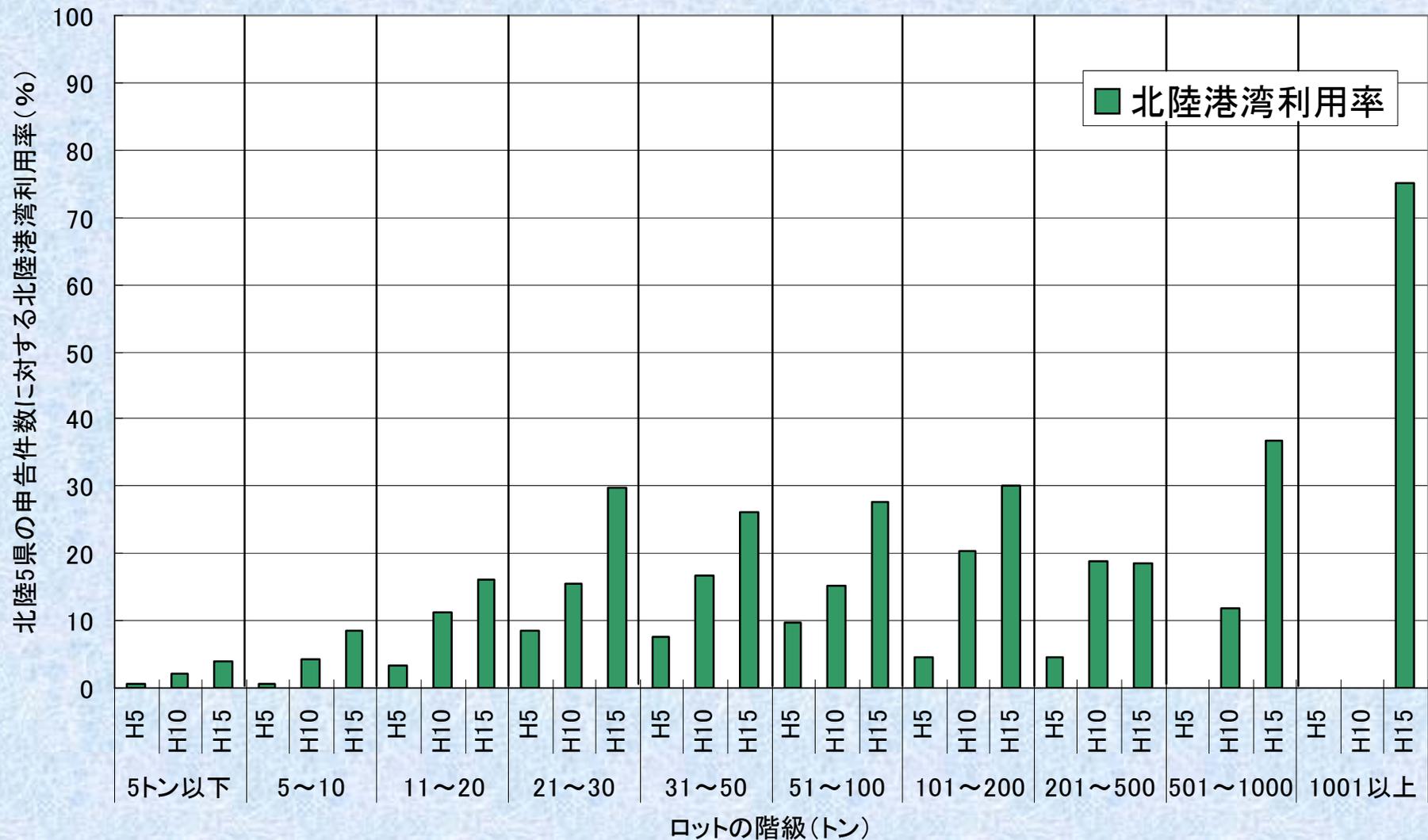


北陸の特性に配慮した国際物流機能の改善



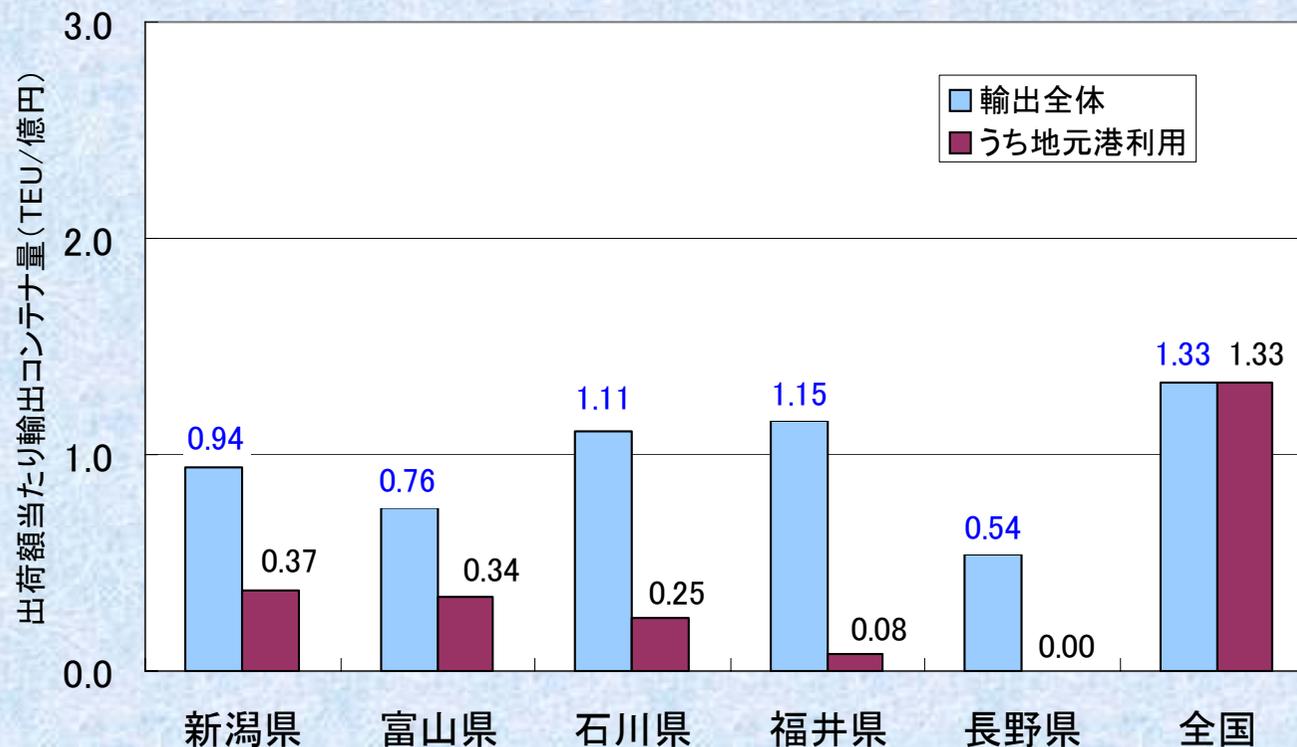
# ロット階級別貨物の地元港湾利用率の経時変化

北陸管内で発生する輸出コンテナ貨物の申告件数のうち北陸港湾を利用した件数の割合は小ロットになるほど利用率が低い。



# 出荷額当りの輸出コンテナ量の比較

北陸各県の「実入輸出コンテナ量」を各県の「製造品出荷額等」で除した値をみると、製造品出荷額等(H17) 1億円当りの輸出コンテナ量は0.54~1.15TEU/億円で、全国平均の1.33TEU/億円をやや下回る。うち地元港湾利用分は、最も多い新潟県で0.37TEU/億円である。



注) 年間コンテナ量 (TEU) は、全国コンテナ貨物流動調査の1ヶ月貨物量 (トン) を12倍し、18.6トン/TEU (「港湾投資の評価に関する解説書2004」による) として算出した。

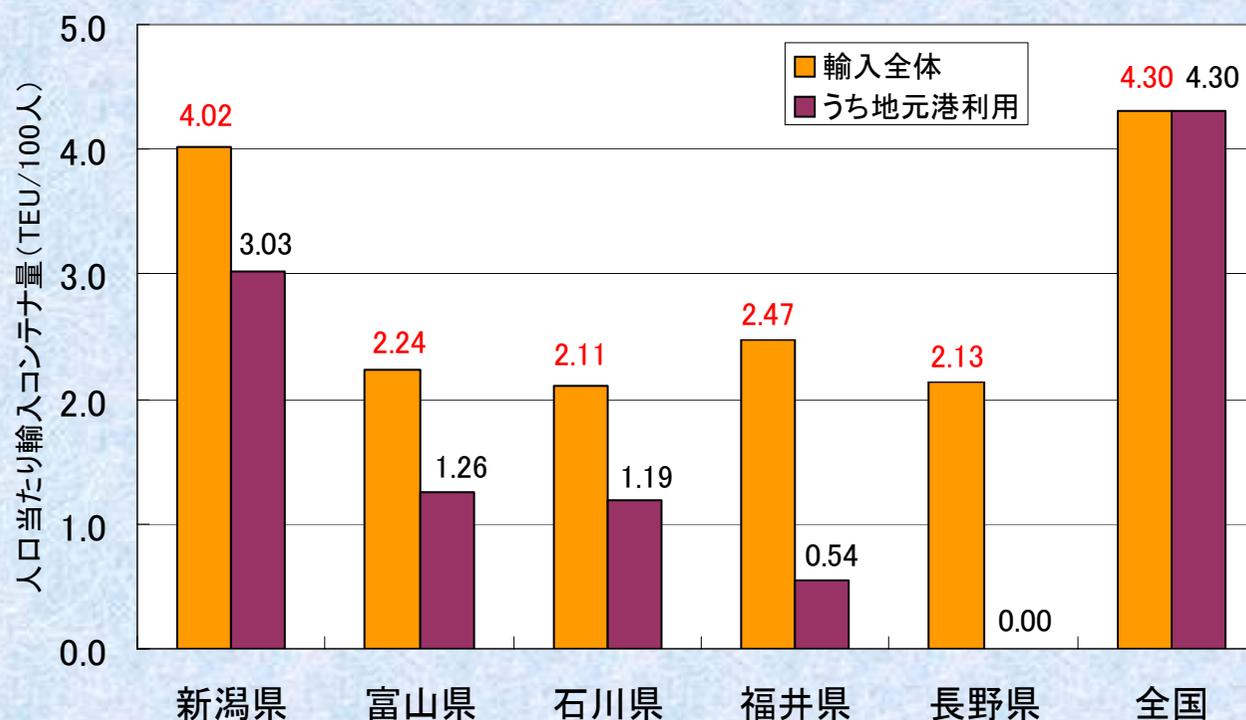
地元港は各県に所在する港湾である。ただし、全国は全国港湾とした。

資料) コンテナ貨物量 : 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H15)

製造品出荷額等 : 工業統計調査 (H17)

# 人口当りの輸入コンテナ量の比較

北陸各県の「実入輸入コンテナ量」を各県の「人口」で除した値をみると、人口（H17国勢調査）100人当りの輸入コンテナ量は2.11～4.02TEU/100人で、全国平均の4.30TEU/100人を下回っている。うち地元港湾利用分は、新潟県が3.03TEU/100人で最も多くなっている。



注) 年間コンテナ量 (TEU) は、全国コンテナ貨物流動調査の1ヶ月貨物量 (トン) を12倍し、18.6トン/TEU (「港湾投資の評価に関する解説書2004」による) として算出した。

地元港は各県に所在する港湾である。ただし、全国は全国港湾とした。

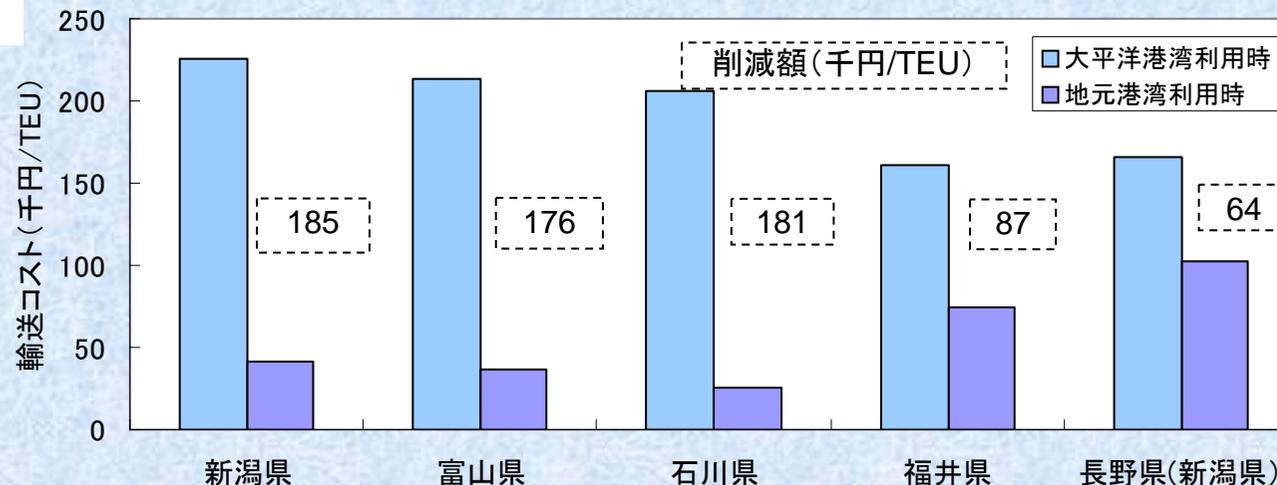
資料) コンテナ貨物量 : 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H15)

人口 : 国勢調査 (H17)

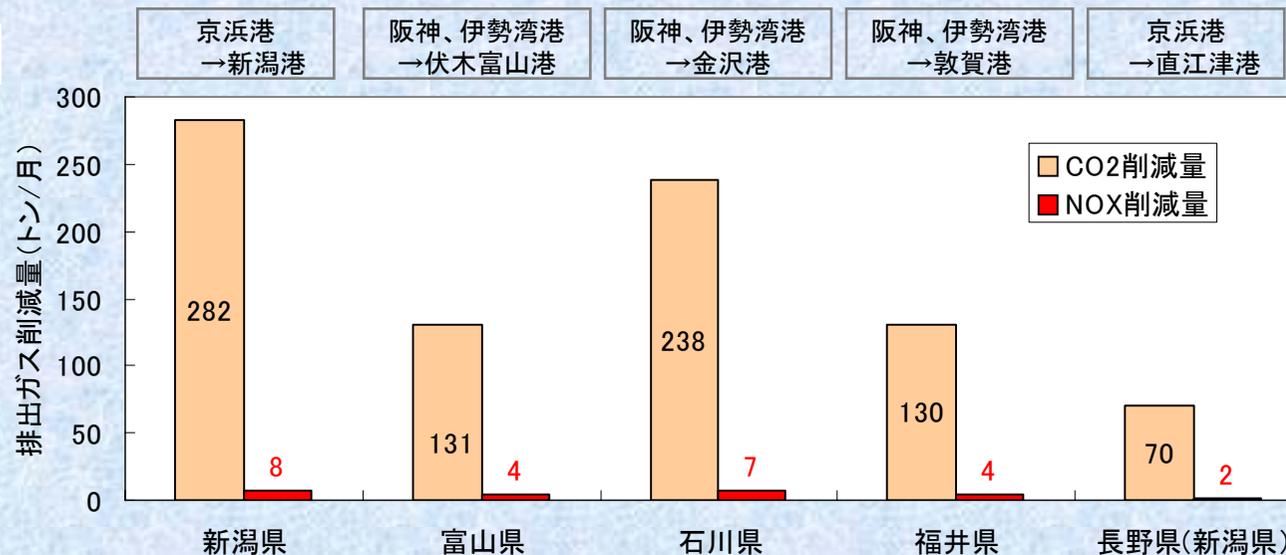
# 北陸港湾への貨物シフト(集荷)による効果

北陸各県から発生する輸出コンテナ貨物のうち、太平洋側の大都市圏港湾を利用している近海及び東南アジア方面の貨物が北陸港湾を利用した場合の効果を実測する。

## ○輸送コスト削減効果



## ○排出ガス削減効果



資料：平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 H15.10.1～10.31  
港湾投資の効果に関する解説書 2004

注) 長野県発生貨物については、直江津港にシフトするものとし、新潟県の効果として捉えた。

## 3.2 多様な輸送経路への対応

北陸地域の経済発展を考えると、多様な輸送経路の確立によって、韓国、中国東北部、ロシア極東地域との経済的な結びつきをより強固なものとし、相互に発展を図ることが重要。

多様な輸送経路への対応としては、航空路の充実と、既存航路の充実に加えて北東アジアと我が国を結ぶ新たな海上輸送ルートが急務の課題。現状はほとんどが黄海に面する大連港を通じてのルートであり、長時間の陸上輸送と朝鮮半島を迂回する海上輸送となっている。

### 提案②

- ・北陸地域の地理的優位性を生かすため、貨物に応じて選択可能な輸送経路の充実、北東アジアと短時間でつなぐ日本海国際横断航路の開設と利用促進を目指す

## 世界の新たな輸送方法(国際フェリー)



西日本主要港、中国東北部、韓国との国際フェリー航路が多数就航しているが日本海を横断する航路まだまだ少ない。



地中海等の内海においては世界的にフェリー航路が充実してきている。

### 3.3 企業の立地促進に向けた取り組み

北陸地域に貨物を集めるためには、地元企業の利用率を上げる取り組みと同時に、北陸地域に新たな企業立地を支援する物流環境構築のための施策が必要



各県の企業立地に向けた取り組みの効果を上げるためには、産業政策と連携して、企業が立地しやすい北陸地域の国際物流施策を考えることが重要

#### 提案③

国際物流の観点から、北陸地域への企業立地に対して魅力を向上させる取り組みを行う。

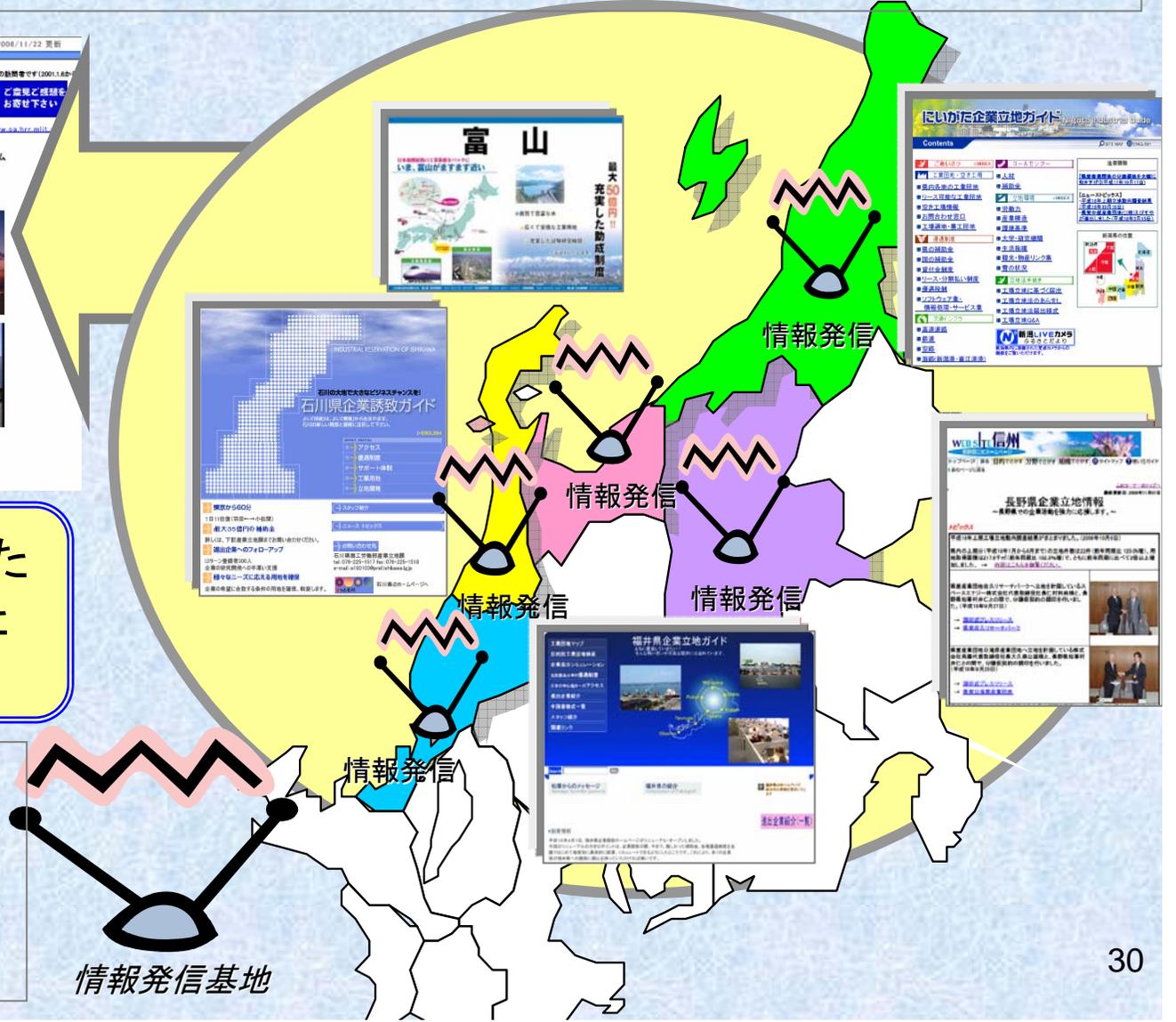
# 企業の立地促進に向けた北陸地域が一体となった取り組み

各県の企業立地に向けた取り組みの効果を上げるためには、個々の取り組みに留まらず、北陸地域が一体となって取り組むことも有効。



企業の立地促進に向けた北陸地域が一体となった取り組み ↓

- ・北陸地域の「共同情報発信基地」の設置
- ・北陸地域のメリット分析及びPR
- ・戦略チームでの取り組みの紹介
- ・北東アジア諸国への情報発信
- ..... etc



# 企業の立地促進に向けた中国の取組例

中国では、外資系企業に対して優遇施策を実施しており、国家推奨投資業種・地域に対しても**法人税の免除など、世界企業に対してダイナミックな優遇政策**を実施している。

外資企業の投資進出に伴う雇用の創出や外貨の獲得、技術移転によって中国における地域の経済成長に大いに貢献している。

## (1) 税制優遇政策(法人税)

### ・法人税基本税率

- ①外資系企業に対する基本法人税率33%(国税30、地方税3%)
- ②経済特区、国家高新技术産業区、国家級経済技術開発区に設立した企業に対し法人税率15%
- ③沿海解放地域と各省省都で設立した企業に対し法人税率24%

### ・法人税の減免税政策(一部抜粋)

- ①**生産型で、経営期間が10年以上の外資企業は最初の黒字年度から二免三減(2年免除、3年半額)**
- ②中西部地域に設立する国家推奨の外資企業は、5年間の減免税期間満期後、さらに3年間の法人税について15%の軽減税率
- ③先進技術型企业は、二免六減(2年免除、6年半額)の法人税待遇。輸出型企业は、企業の年度輸出高が全売上げの70%以上の場合、上記の二免三減の優遇後も15%の軽減税率。

(抜粋:JETRO HP海外のビジネス情報)

## 3.4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

北陸地域の港湾・空港に貨物を集めるためには、内外へのPRが必要

産・学・官すべての物流関係者が共通の認識をもつ必要がある。

### 提案④

自治体や民間等が主体となって取り組むべき国際物流機能の利用促進に向けた活動を支援するため、北陸地域と中京圏を結ぶ「東海北陸自動車道」の全線開通によって背後圏が拡大し、ビジネスチャンスが到来している地域の一つである石川県においてシンポジウムを開催する。さらに、企業の物流担当者の意識改革を促すきっかけとして、北陸地域の物流データ分析レポートの提供を行う。

# シンポジウム(素案)

「北陸地域の飛躍を支える国際物流のあり方(仮称)」

主催:北陸地域国際物流戦略チーム  
(北陸地方整備局、北陸信越運輸局、新潟県、  
長野県、富山県、石川県、福井県、・・・)



◆開催日時:平成19年2月~3月 午後2時開演

◆場 所 ;金沢市内 ホテル (仮)

◇開催挨拶

◇戦略チーム報告

北陸地方整備局

◇パネルディスカッション

「国際物流への期待と提言」(仮称)

(パネラー)(案)

- ・(行政の視点)
- ・(経営者の視点)
- ・(地域連携の視点)
- ・(国際的な視点)

# シンポジウムの内容と成果の活用について

シンポジウムでは、自治体と民間等が今後行う港湾利用促進PR活動等に必要な北陸地域のメリットと物流情報に関するプレゼン資料を提供する。さらには、パネルディスカッション形式によって戦略チームの目指す方向と施策について北陸と中部の視点から意見交換を行う。その内容(成果)を近隣県を含む北陸地域のポートセールスに活かす。

## ◇北陸地域のメリット

### 1)北東アジアとの“地理的優位性”

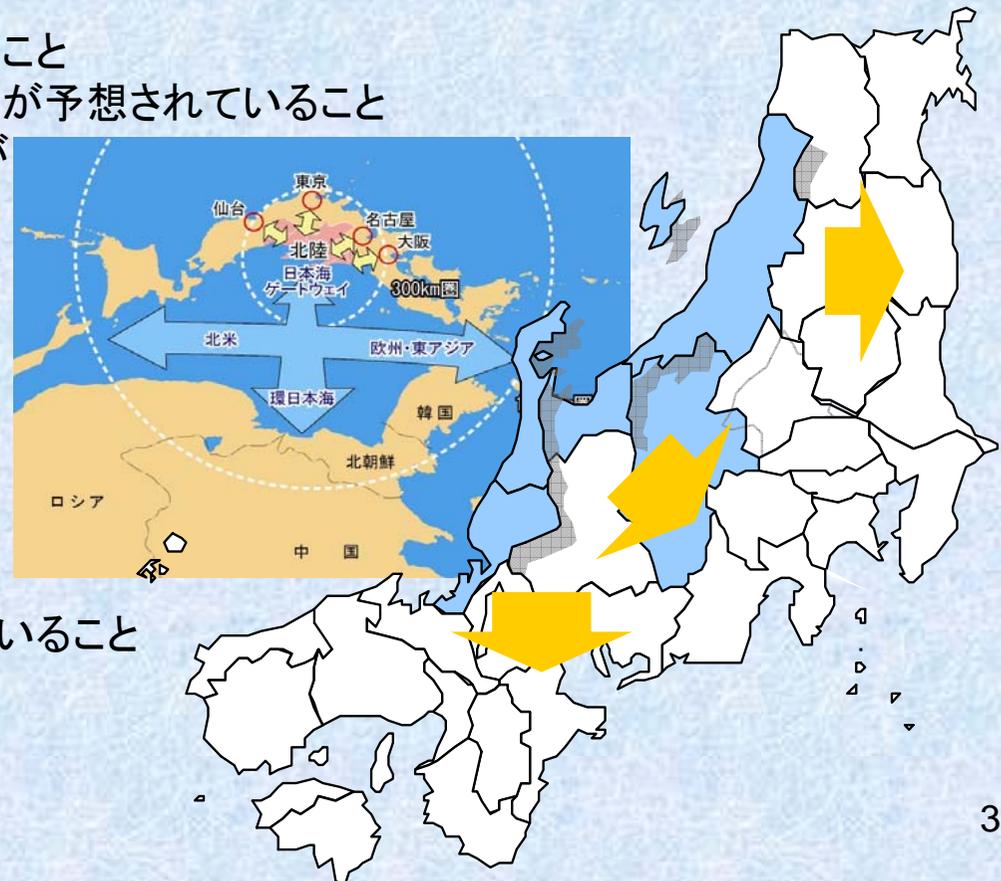
- ①北東アジア諸国に近いロケーションであること
- ②世界のコンテナが北東アジアに集まることが予想されていること
- ③シベリア横断鉄道を利用した欧州ルートがあること

### 2)日本の三大都市圏との“地理的優位性”

- ①半径300km圏内に三大都市圏があること
- ②三大都市圏との陸上アクセス網が整備されること
- ③災害時のリダンダンシーの確保に最適な地域であること

### 3)その他の“優位性”

- ①工業用地・用水等の自然資源に恵まれていること
- ②低コストで多くの労働力が確保できること



# 北陸地域の物流の課題と施策のイメージ

H17北陸地方総合物流施策推進会議結果を基に整理

