



北陸地域国際物流戦略于一ム

H19本部会資料

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

対岸諸国の著しい経済発展に伴う物流事情の改善の見込み

③シベリア鉄道の今後の展望

- ・輸送時間の短いシベリア鉄道輸送(SLB)が注目

北陸地域と欧州間輸送の活性化



②バルク貨物(原木、中古自動車等)の今後の動向把握

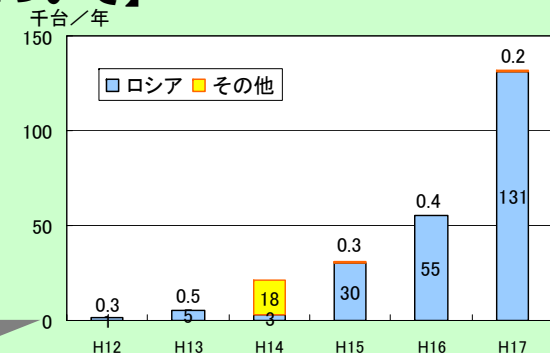
【原木について】

- ・ロシアの税率が80%
→原木の輸入ストップ
- ・代替策はとして
→ロシアから半製品を輸入
→カナダ等からの原木輸入 (企業ヒアリングより)

原木輸入の変化に対応する必要あり

【中古自動車について】

- ・中古自動車輸出が急増
- ・北陸港湾は全国シェアの約5割



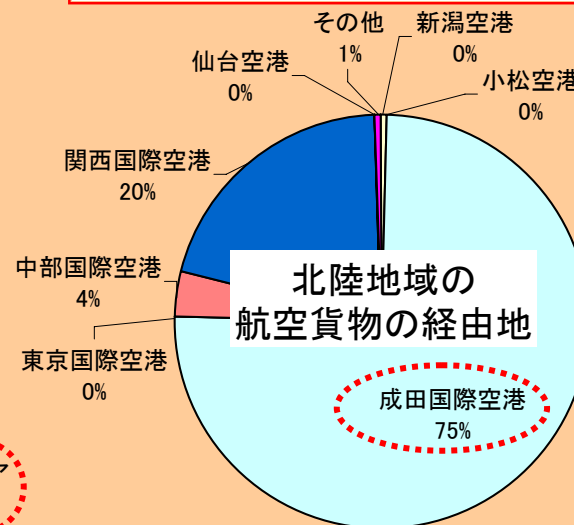
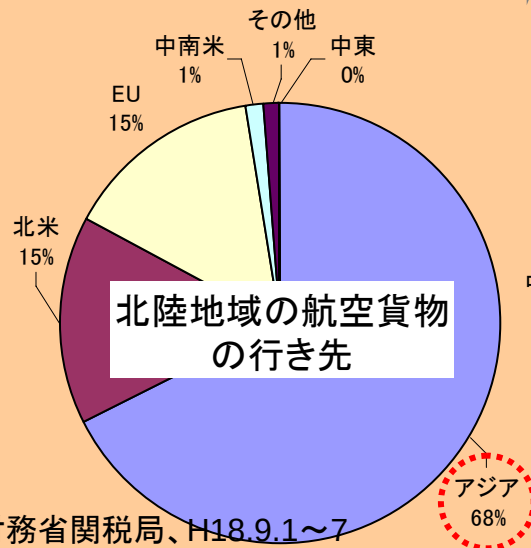
中古車輸出するための国際フェリー等のニーズあり

8/23幹事会での主な意見と対応(2)

④北陸地域の国際航空輸送の動向

- アジア方面(中韓国、台湾他)が6~7割
- しかし主に成田国際空港を經由

北陸地域の国際航空輸送のニーズあり
近年の航空貨物輸送に対応した施策を
図ることが重要



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

- ・「新潟港ーロシア・東南アジア」との航路を希望
- ・北陸地域と北東アジアとの間の国際フェリーは有効(現状で需要あり)
- ・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 (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を生かすことが重要



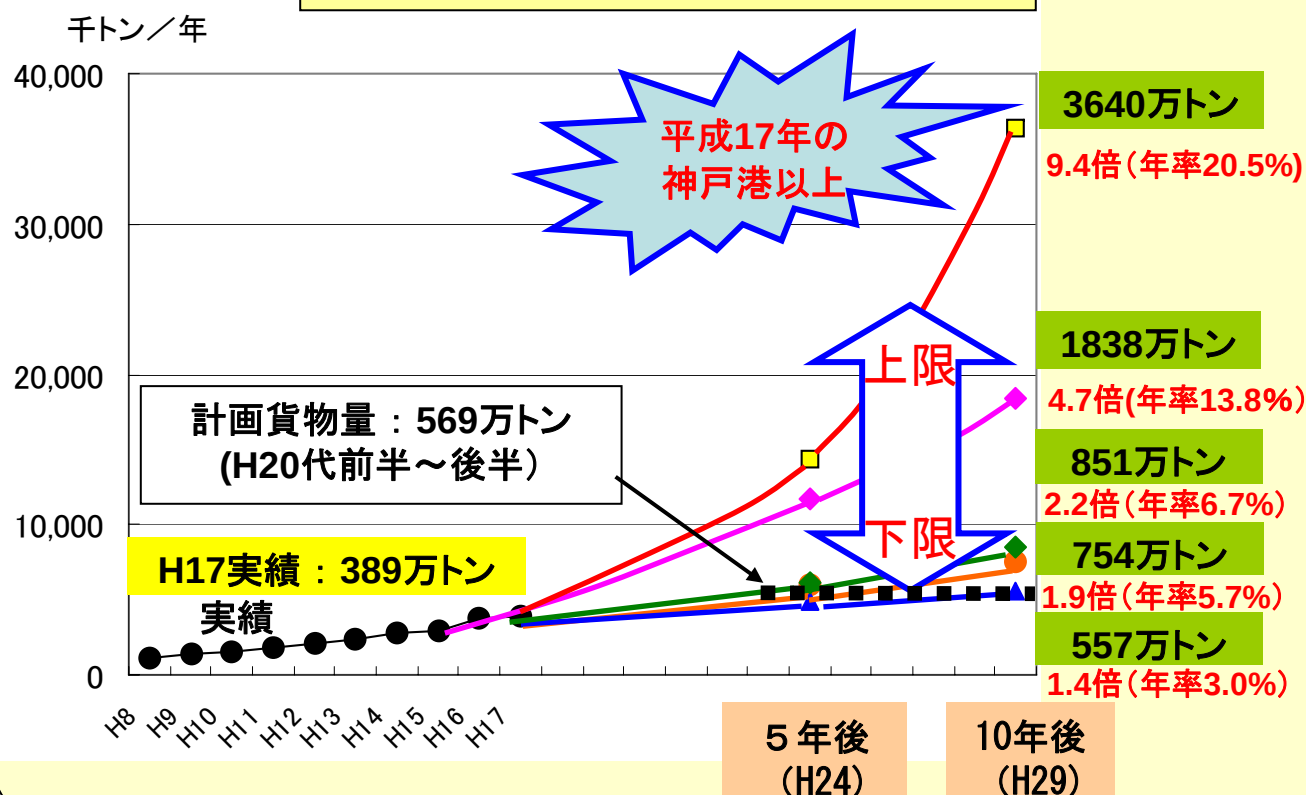
北陸地域の貨物需要予測

輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

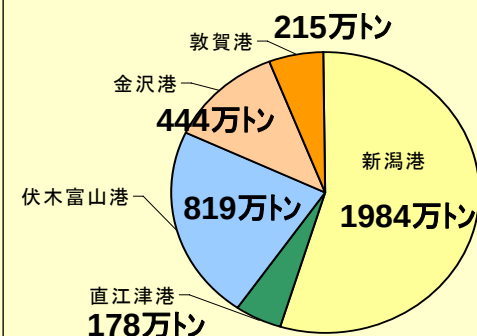
輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

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

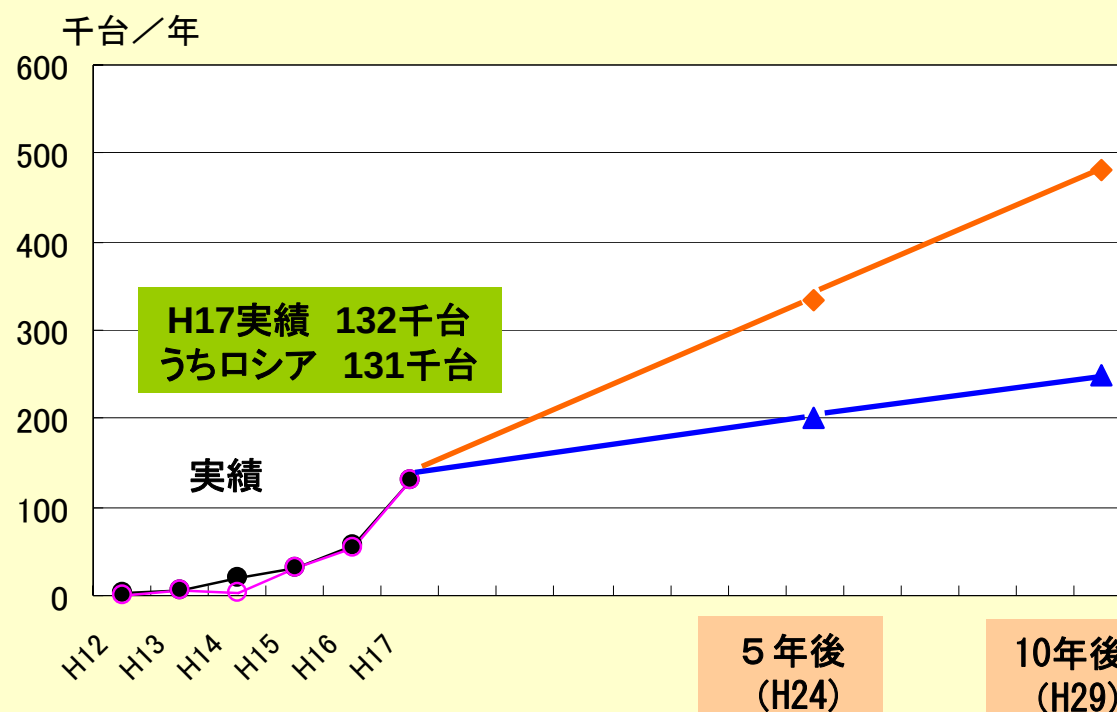
C: 北陸地域貨物の北陸港湾利用率アップ

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

中古自動車(対ロシア)の需要予測結果



480千台

- ・対ロシア向け中古車の伸び
ロシアのGDPの伸び率
(748千台)
- ・北陸港湾の分担
首都圏、中部圏、近畿圏、北陸分

注) 今後10年は現在の経済情勢が続くものとする。

250千台

- ・対ロシア向け中古車の伸び
横ばい: 現況値
(390千台)
- ・北陸港湾の分担
首都圏、中部圏、近畿圏、北陸分

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

○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

○2バース2ガントリーの整備が必要

- ・伏木富山港は、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
- ・北陸諸港(新潟以外)は、ガントリークレーンが1基しかなく、故障への対応が不十分

○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

○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
- ・検品や配送作業を3PLへアウトソーシングしたい
- ・荷主の商売のタイミングによって仕分け・通関・配送できる高度な物流機能が必要
- ・インランドデポは多様な輸送経路の確保が可能で今後に期待

○国際フェリー、RORO船就航に期待

- ・新潟港は将来、国際フェリー・RORO船の有効が有望
- ・地元港湾に韓国向けの国際フェリー航路が欲しい

○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

- ・国際フェリー導入するには既存施設では不十分で誘致できない

○地元港湾の利用促進に向けて

- ・多くの企業が協力して貨物を集めることが必要
- ・北陸地域・港湾の知名度がアップが必要
- ・関係機関が一体で利用促進活動を行うことが重要
- ・ITを有効に活用することが重要

○地元港湾の利用を拡大したい

- ・コストや環境面から地元港の利用拡大したい



北陸地域国際物流戦略チーム 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

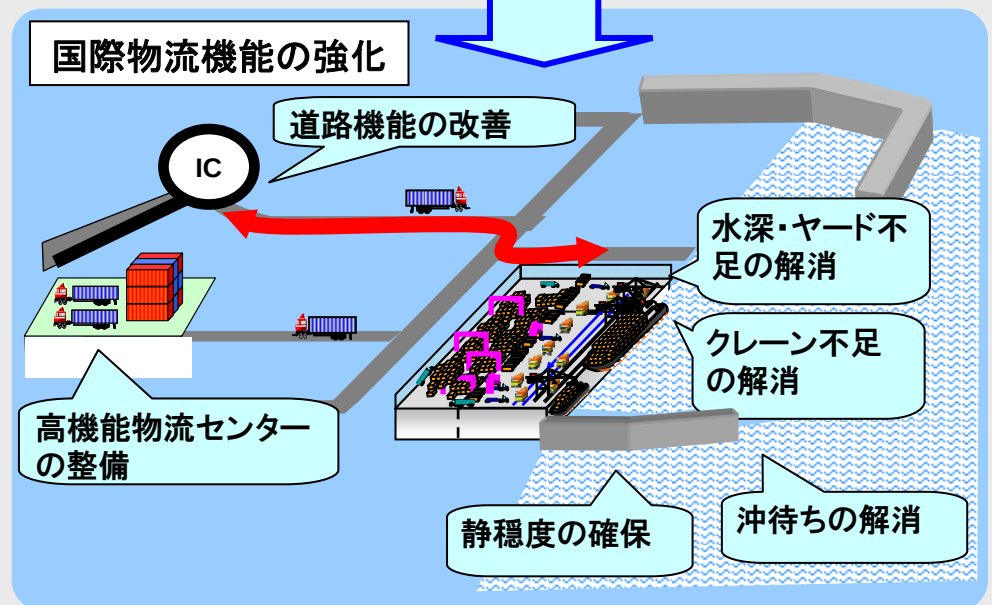
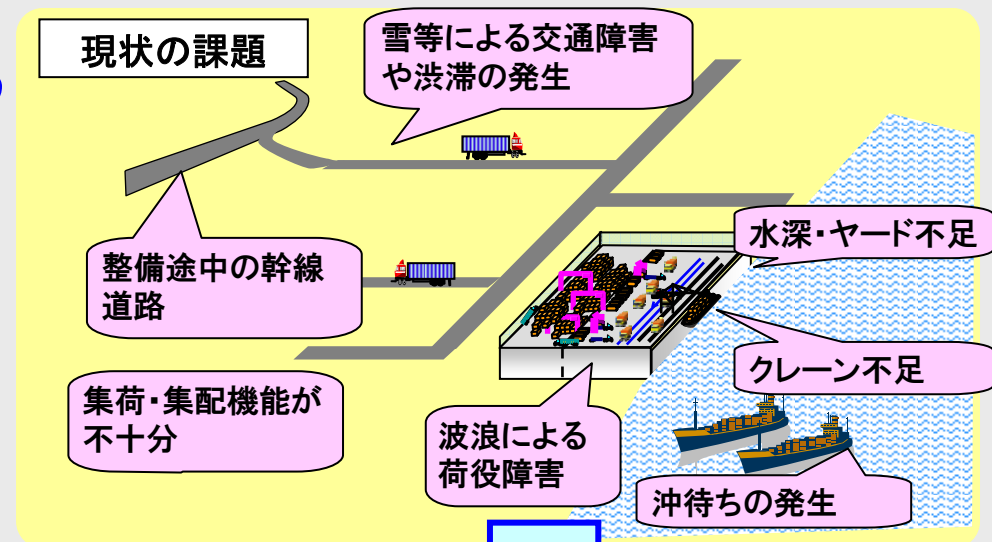
→岸壁やクレーンなどの施設整備

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

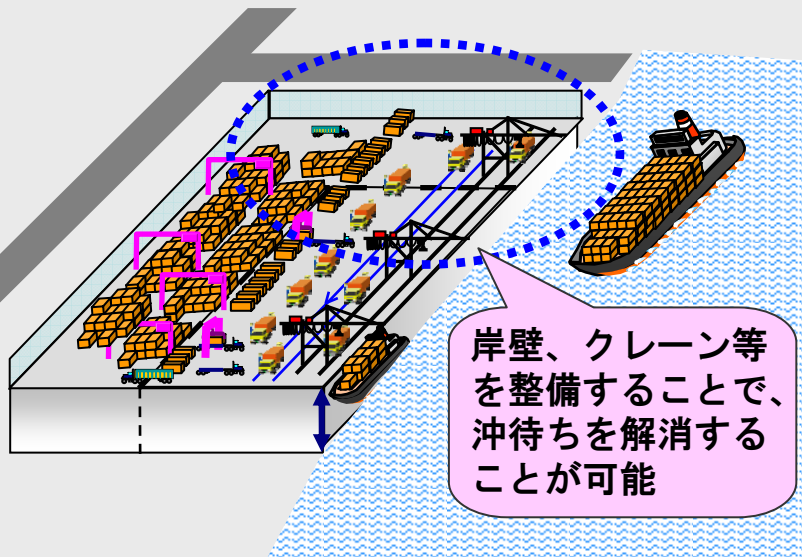


『1-1 北陸物流機能の強化による沖待ち等の解消』の 具体策と効果

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

<沖待ち隻数の削減>

新潟港

- ・沖待ち隻数(H18 69隻)

<沖待ち隻数の削減>

伏木富山港

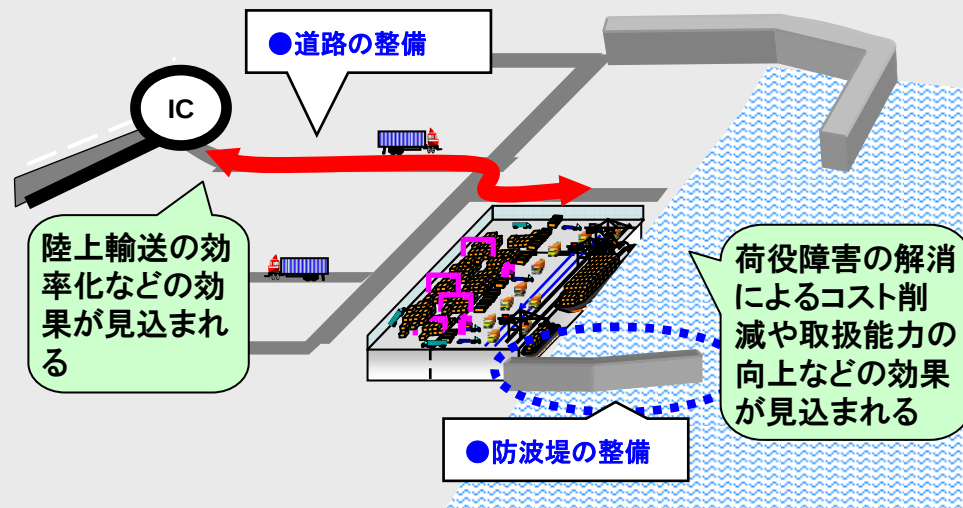
- ・年間約1億円(1企業)

『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

<荷役コストの削減>

- ・安定した荷役作業
- ・定時性の確保
- ・信頼性の向上
- ・安定輸送



- ・企業に安心感、信頼感を与え、北陸港湾の利用促進につながる

<陸上輸送の効率化>

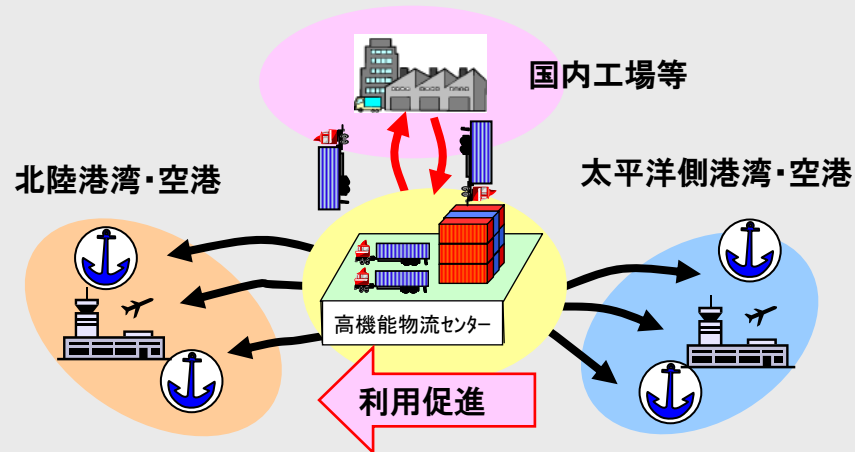
- ・港湾との輸送回数
2回/日 → 3回/日

『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

＜輸送経路の自由な選択＞

- ・多様な輸送ニーズに対応

＜北陸港湾の利用促進＞

- ・集荷機能による
航路開設・増便の促進
- ・1社で年間1,800万円の経費削減
(1,000TEU輸出)

『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

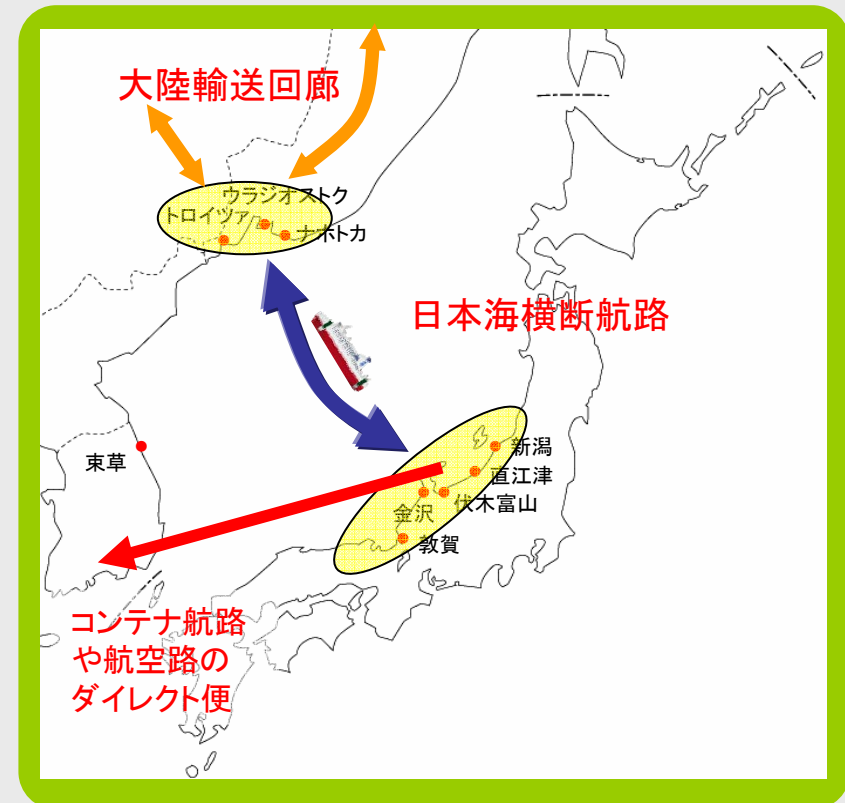
→国際コンテナ航路を充実する。

○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

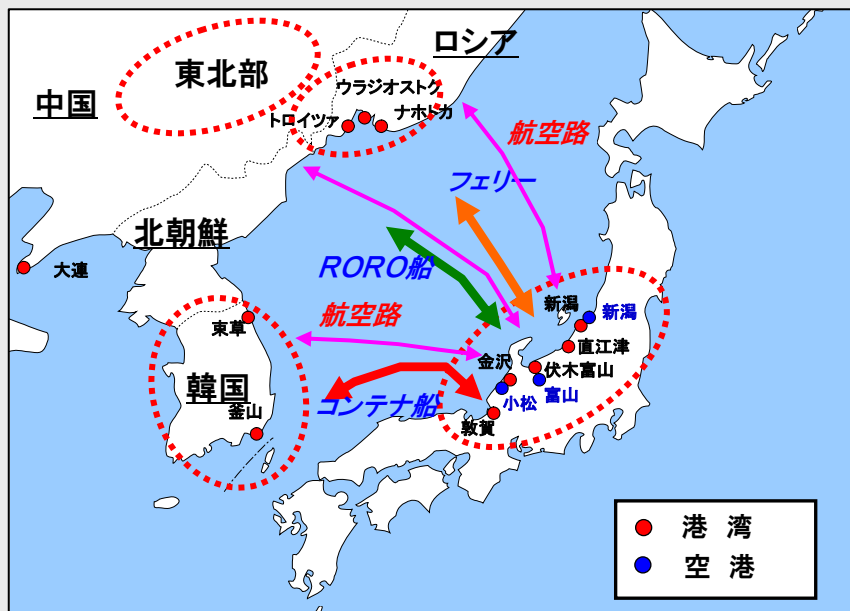


『2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築』の具体策と効果

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

<輸送日数の短縮>

中国東北部～北陸への輸送

- ・大連経由 7～11日
↓
 - ・日本海横断航路 2～3日
- ・納期の確実性向上

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

国内工場等

(仮称)高度ロジスティクス支援センター

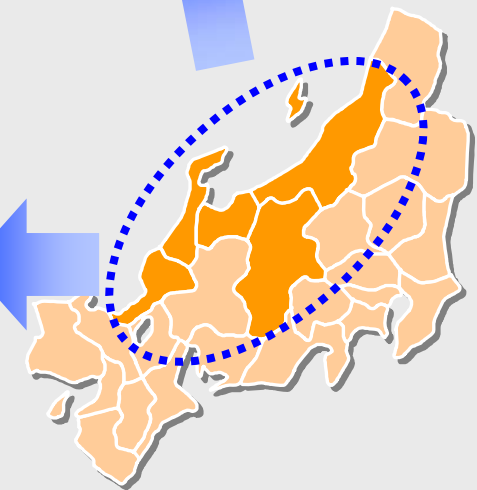
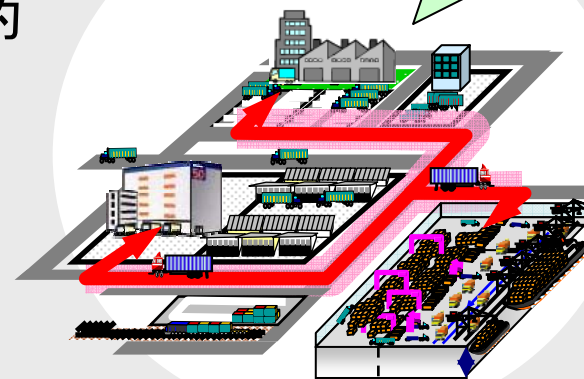
海外

流通加工、検査・検品
など高度な物流に対応

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

ターミナルと一体
となった企業立地



『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

- ・多様な輸送経路の確保
- ・地域の雇用の創出
- ・ビジネスチャンスの創出

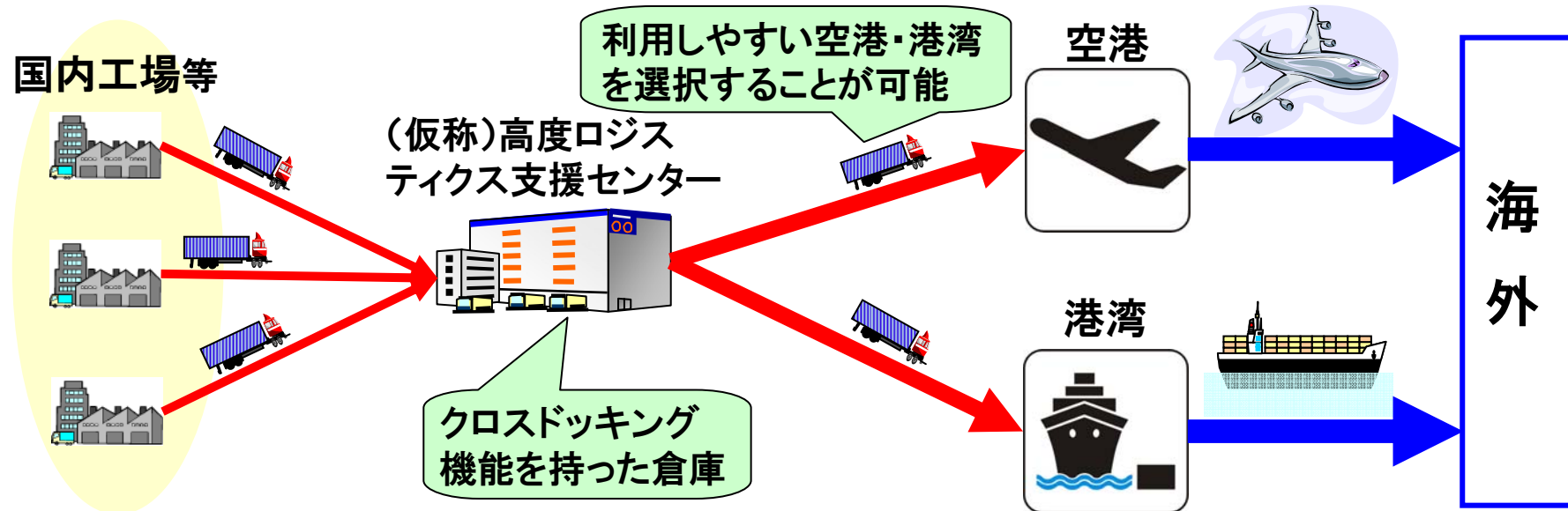
●具体的な効果

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ることで、地域全体で以下の経済効果が発現

売上高: 約1,000億円/年

雇 用: 約3,000人/年

(仮称)高度ロジスティクス支援センターの効果



『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

- ・陸上輸送コストの削減
- ・通行許可手続きの簡略化
- ・リードタイムの短縮

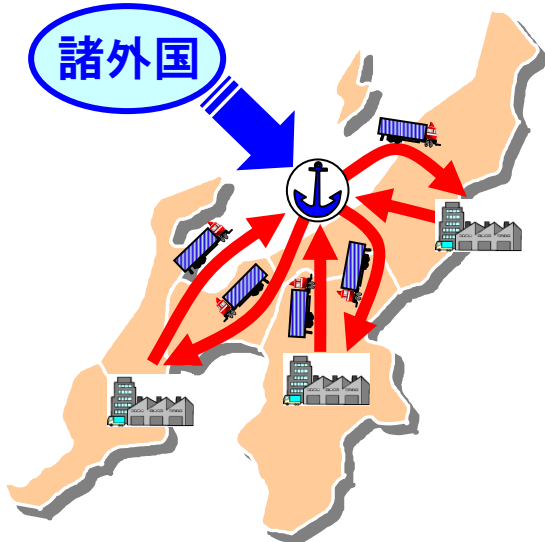
●具体的な効果

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

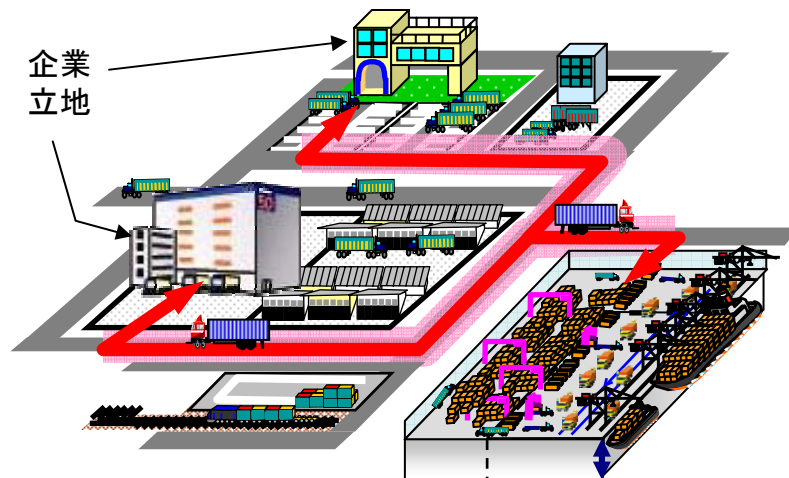
売上高: 約300億円/年

雇 用: 約1,000人/年

内陸荷主までの非効率な輸送が発生



ターミナルと一体となった企業立地



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



北陸地域国際物流戦略チーム
シンポジウム (H19.3、金沢市)



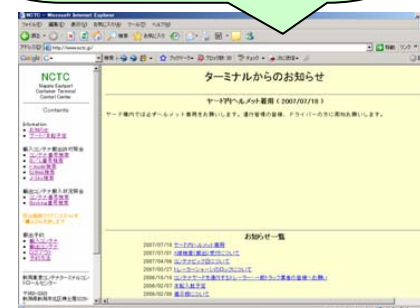
北陸地域国際物流戦略チーム
西部ブロックワーキング
(H19.10、敦賀市)

4-2 ITを活用した国際物流機能の 利用促進

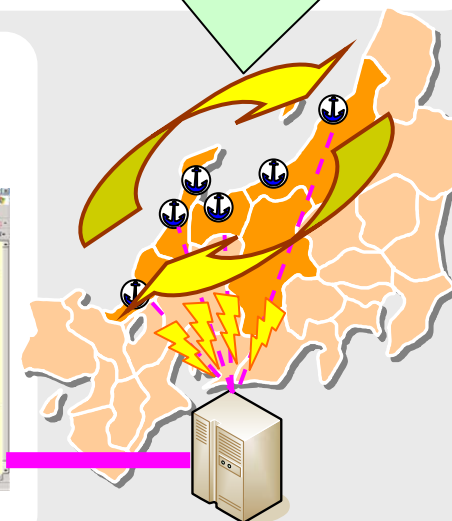
→港湾の入出港に係る諸手続き及びターミナルゲートのIT化の推進

北陸地域が一体となった
利用促進活動を推進

Webなどで情報
提供の実施



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

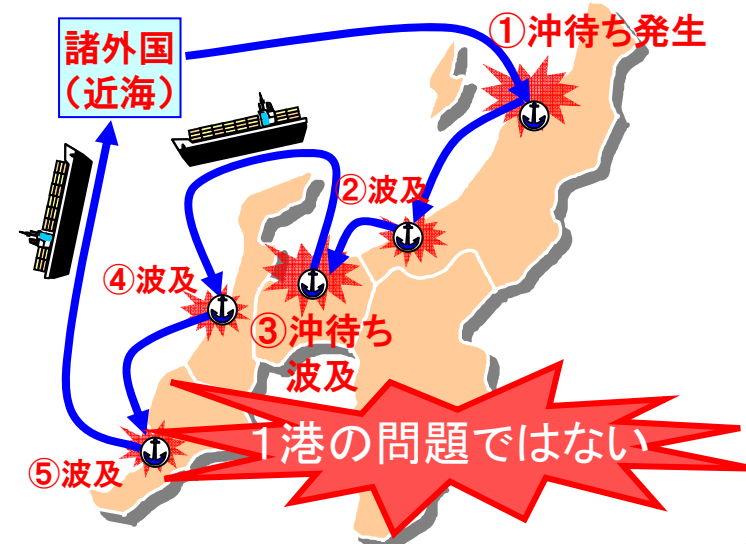
北陸地域が連携し新規航路(500TEU/週)を開設した場合、以下の経済効果が発現

トータルコスト縮減額: **5億円/年**

太平洋側から北陸地域へ貨物をシフト



連携した施策実施の必要性



『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

現状の場合(貨物量が16.4万TEU):**約2億円/年**

将来の場合(貨物量が9.4倍増加):**約20億円/年**

例)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

**渋滞解消
リードタイム短縮
環境負荷軽減**

ターミナル

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



- 家具 約45万個に相当
- この需要が商業部門に生じた場合の
雇用創出効果 約700人/年

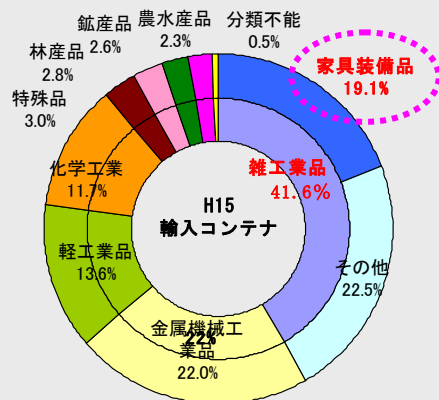


輸出(約30億円)

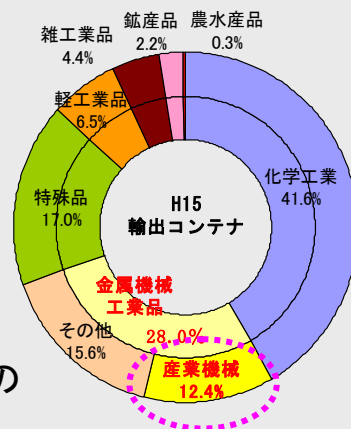
産業機械



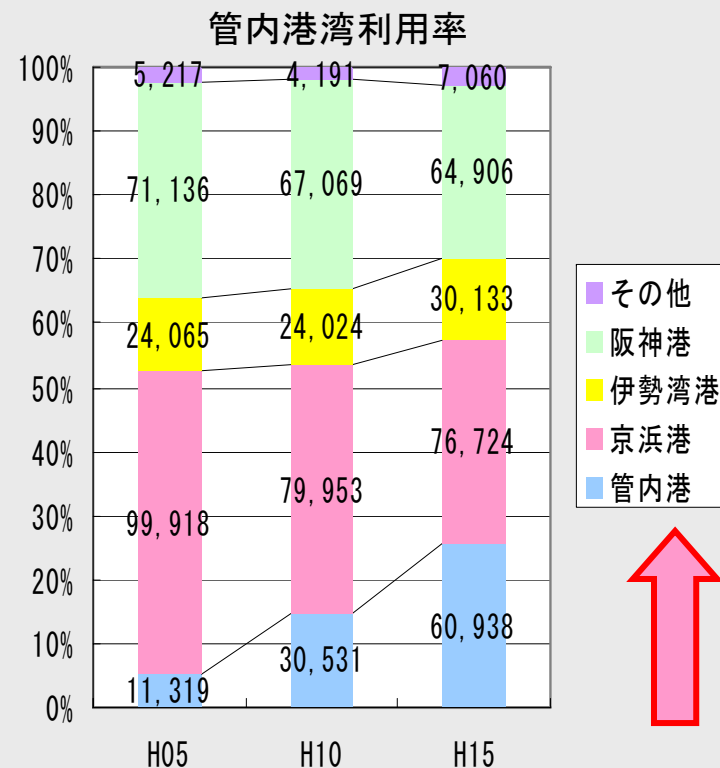
- 繊維機械 約840台に相当
- この需要が一般機械部門に生じた場合の
雇用創出効果 約280人/年



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～

