

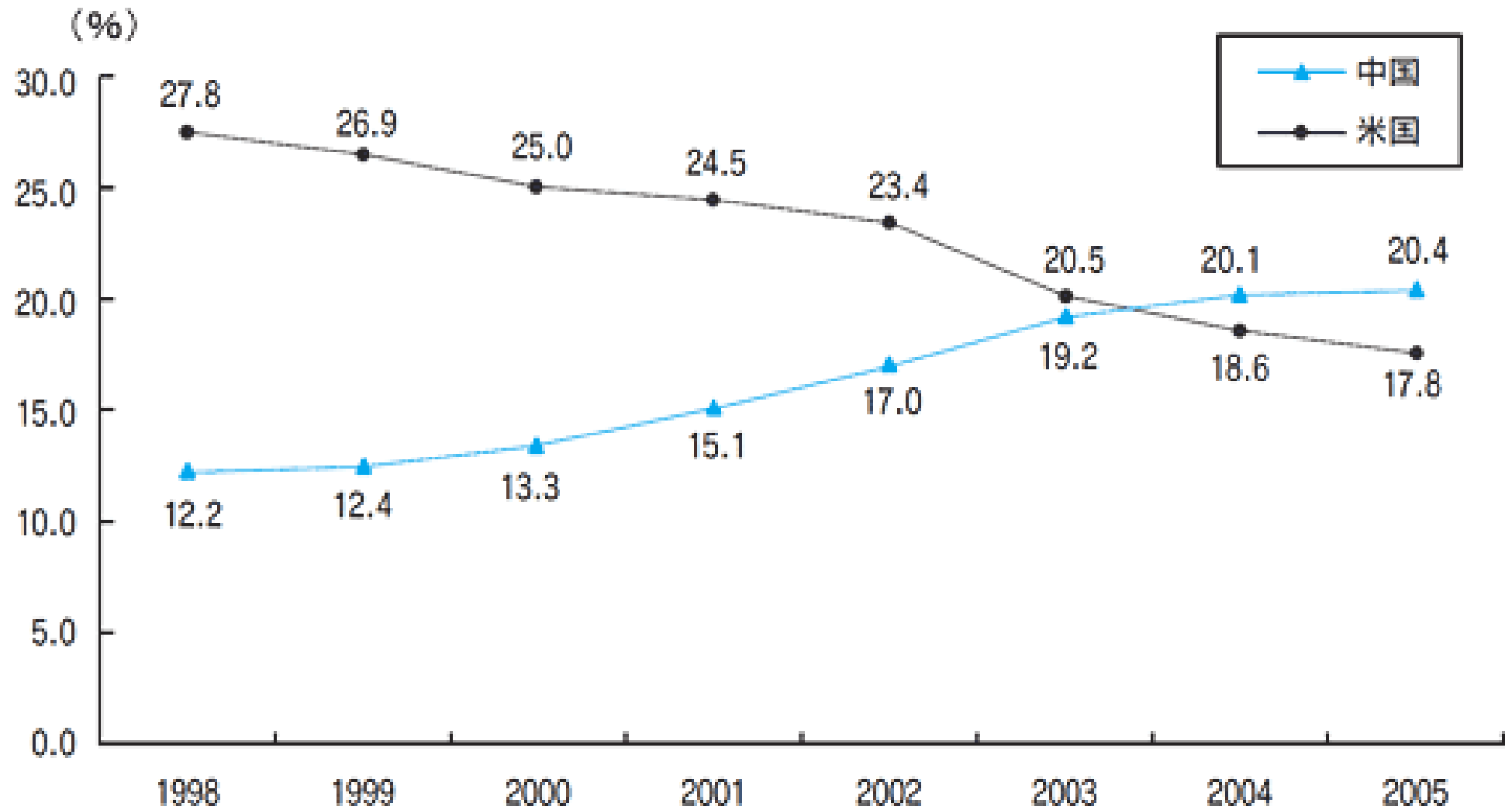
「地域を活性化する国際物流」
2007.12.14 富山国際会議場

北陸地域国際物流戦略チームの提言

東北学院大学教養学部地域構想学科
教授 柳井雅也

Yanai2001@izcc.tohoku-gakuin.ac.jp

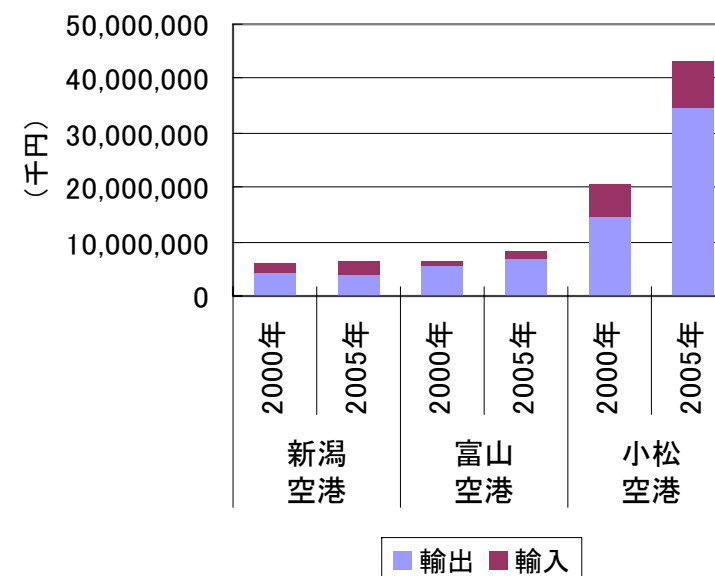
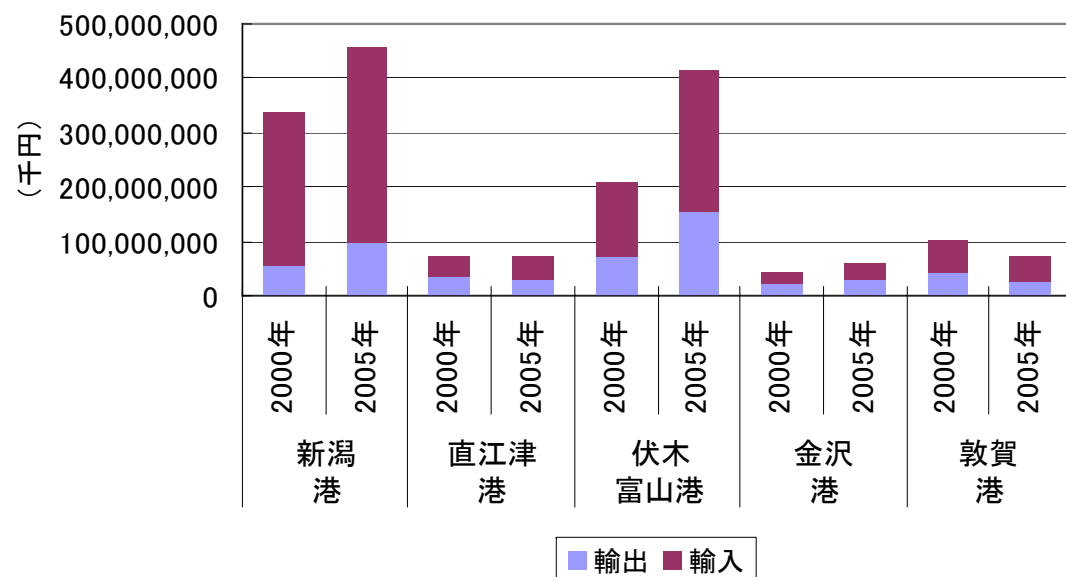
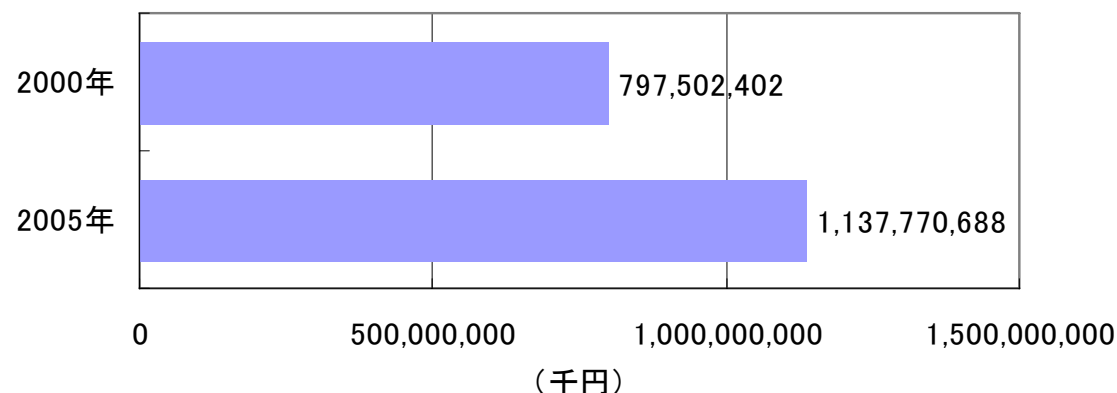
日本の対中、対米貿易額シェアの推移



(出所:財務省「貿易統計」)

北陸地域の輸出入貨物の貿易総額の推移

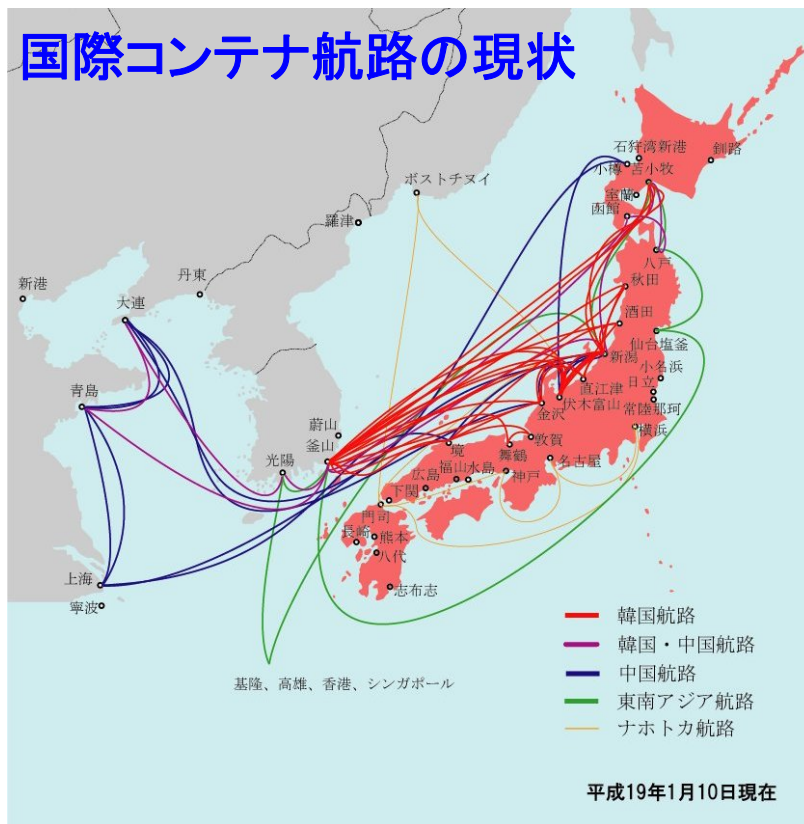
北陸地域における輸出入貨物の貿易額は、1.4倍に拡大している。港湾では、新潟港と伏木富山港が、空港では小松空港が急速に拡大している。



北陸地域の輸送経路に関する現状(シーズ)

北陸地域のコンテナ航路は、方面が限られ、便数も少ない。
また、北東アジアを結ぶ国際フェリーやRORO船の航路は少ない。

国際コンテナ航路の現状



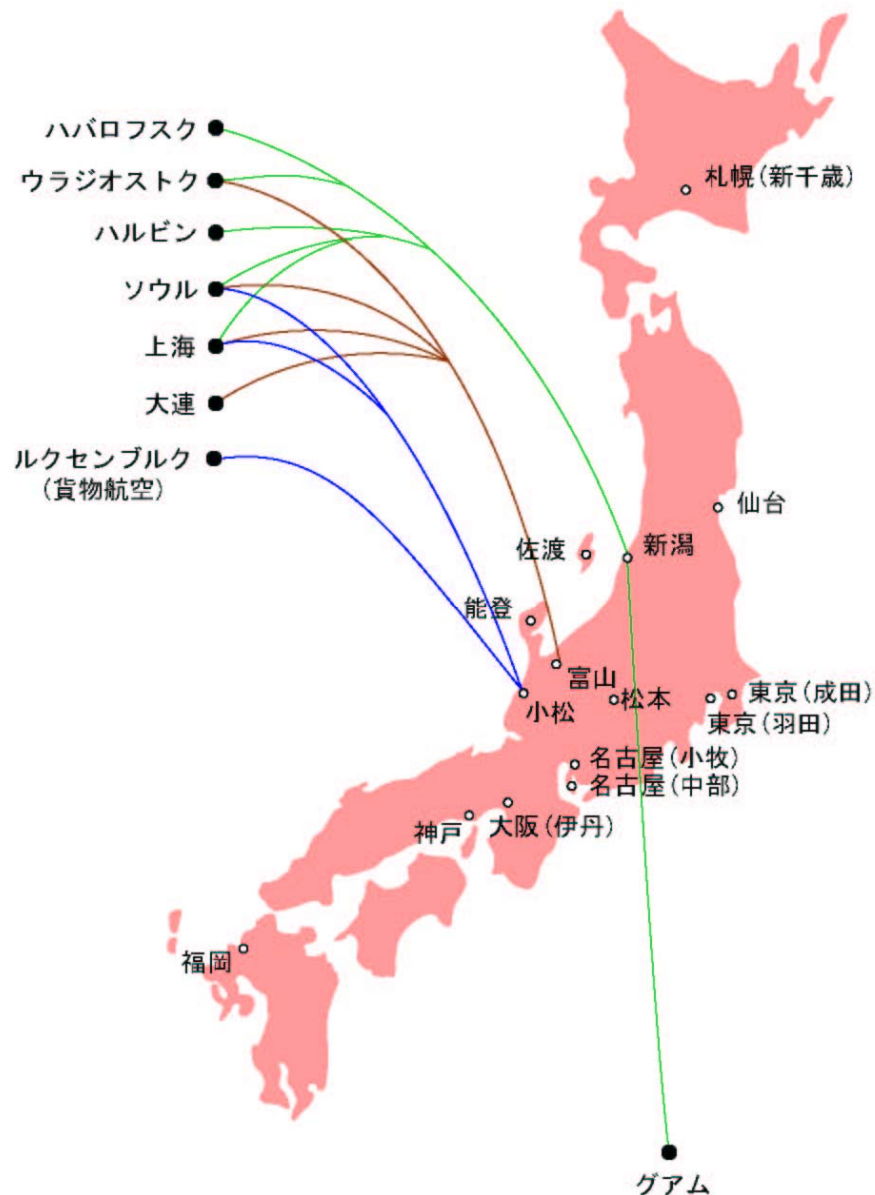
国際フェリー航路の現状



西日本主要港に比べて国際フェリー航路が少ない。

北陸地域の1～3箇所の港湾を經由して釜山港や上海港に帰港するパターン

定期国際航空輸送ネットワーク



	新潟 空港	富山 空港	小松 空港
国際航路			
イルクーツク	1便/日		
ハバロフスク	3便/週		
ウラジオストク	3便/週	4便/週	
ルクセンブルク			4便/週
ハルビン	4便/週		
ソウル	1便/日	5便/日	4便/週
上海	2便/週	3便/週	3便/週
大連		4便/週	
グアム	2便/週		
国内航路			
札幌	3便/日	1便/日	1便/日
佐渡	4便/日		
仙台			1便/日
東京		6便/日	11便/日
成田			1便/日
名古屋(中部)	3便/日		
名古屋(小牧)	3便/日		
大阪	9便/日		
神戸	1便/日		
福岡	2便/日	1便/日	3便/日
那覇			1便/日

注) 全て往復。 資料) 各空港管理者の資料から作成。(H17.8現在)

北陸地域から北東アジアへ進出している主な企業

新潟県: 新潟県産業労働部「平成17年度 新潟県内企業の海外進出状況報告書」(平成17年3月31日現在)

富山県: (財)とやま国際センター「富山県企業の海外事業所調査」(平成15年12月発行)、「県内企業の中国進出状況(富山県立地通商課(環日本海貿易交流センター))」

石川県: ジェトロ金沢「石川県内企業の海外進出動向(平成17年末現在)」

福井県: 福井県産業労働部国際・マーケット戦略課作成「県内企業の海外進出(2005年9月1日現在)福井商工会議所調べ」

長野県: ジェトロ長野貿易センター「長野県海外進出企業名簿」

【凡例】

● …新潟県

● …長野県

● …富山県

● …石川県

● …福井県

北京市(24)

→長野日本無線(株)
セイコーエプソン(株)
ダイヤモンドエンジニアリング(株)
キッセイコムテック(株) 他

遼寧省(72)

→助野靴下(株)、小松精練(株)
永井プラスチック工業(株)
東洋ガスメーター(株) 他

黒龍江省(2)

→(株)キタック他

ウラジオストク(2)

天津市(15)

→三光合成(株)、北陸電気工業(株)
アサイ産業(株) 他

山東省(27)

→ミサワテクノ(株)、(株)竹内製作所
コマツキャステックス(株)、日信工業(株) 他

江蘇省(93)

→YKK(株)、日本カーバイト工業(株)、コマニー(株)、
東邦ゴム工業(株)、シチズンファインテック(株)、セー
レン(株)、チノンテック(株)、セイコーエプソン(株) 他

陝西省(4)

四川省(3)

湖北省(3)

安徽省(7)

→アピックヤマダ 他

韓国(51)

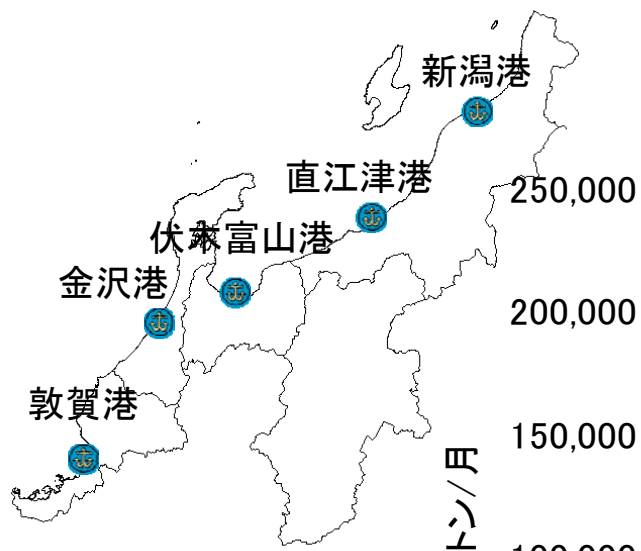
→セイコーエプソン(株)、(株)マルサン精
密、バイオ技研工業(株)、新光電気工業
(株)、日本電産サンキョー、ルビコン(株)、
ソリマチ(株)、日華化学(株) 他

上海市(162)

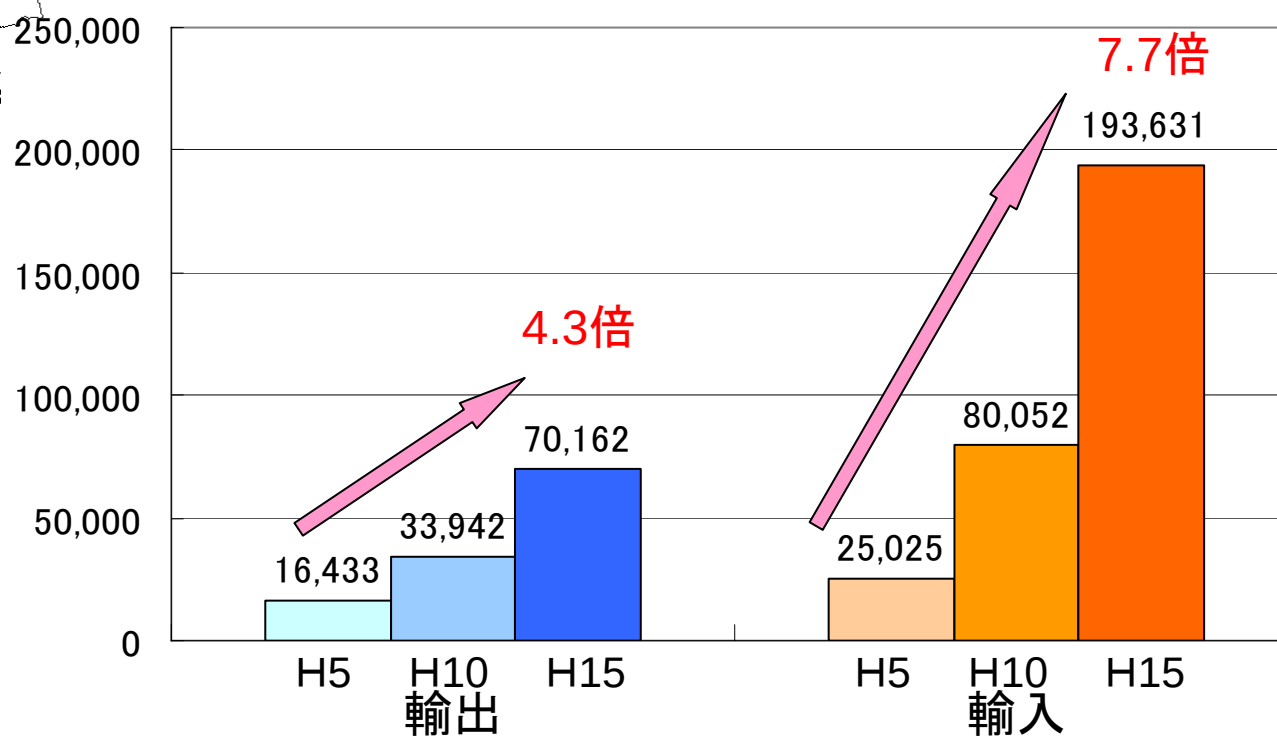
→YKK(株)、北陸電気
工業(株)、(株)北陸銀行、
アイ・オー・データ機器
(株)、片岡機械工業(株)、
シチズンマシナリー(株)、
セイコーエプソン(株)、(株)
コメリ、野尻眼鏡工業
(株)、江守商事(株) 他

北陸5港湾の輸出入コンテナ貨物の推移

北陸港湾の輸出・輸入のコンテナ貨物の推移をみると、過去10年で輸出4.3倍、輸入7.7倍で、北陸港湾を利用する輸出入コンテナ貨物量が大きく増加している。



北陸港湾のコンテナ貨物量の推移

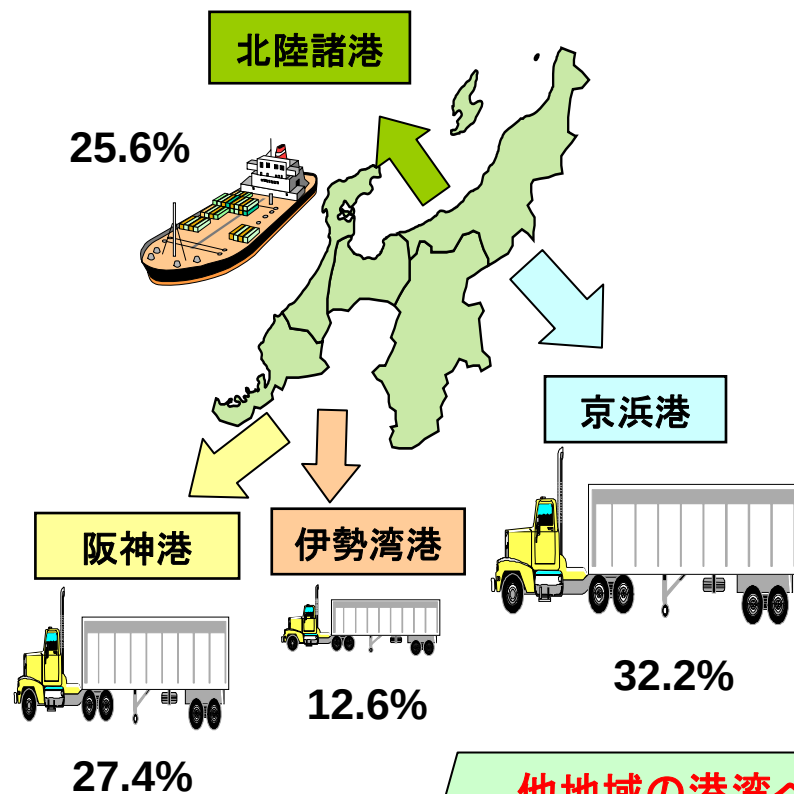


資料:平成15年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

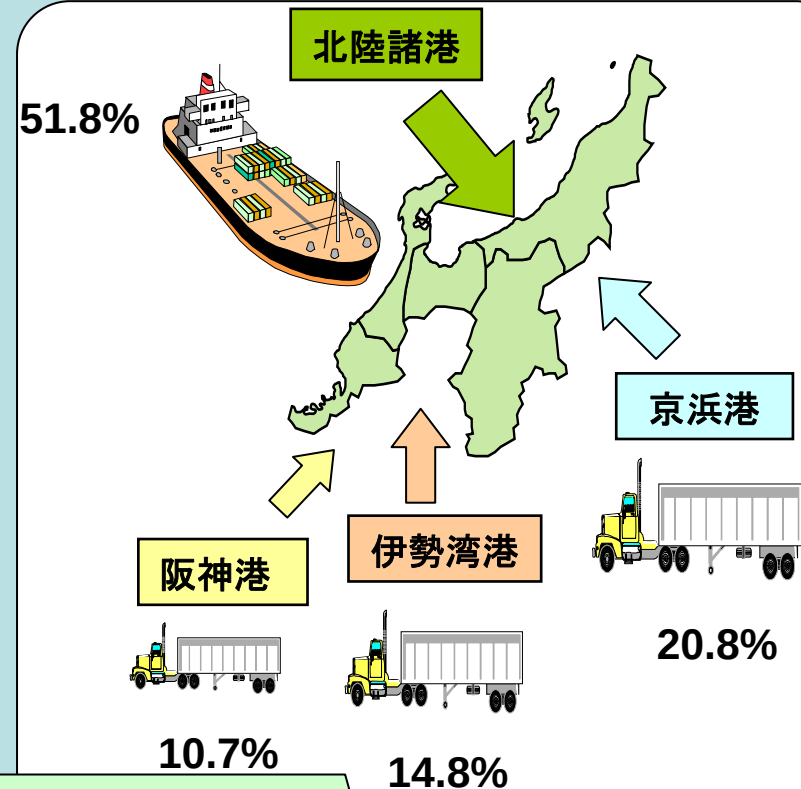
地元港湾利用の課題

北陸地域の地元港湾利用率は上昇しているものの、依然として輸出で3/4、輸入で1/2の貨物が、3大港湾に依存している。

輸出



輸入



他地域の港湾へ流出する主な理由

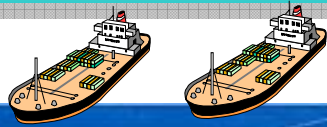
- ▼ 定時性、安定性の確保に不安がある
- ▼ 基幹(北米、欧州)航路がない
- ▼ 航路の便数少ない
- ▼ 輸送時間(リードタイム)が長くなる

北陸地域のコンテナ対応岸壁の整備状況

北陸地域において、基幹航路に就航する船舶に対応した水深-14m以上のコンテナ取扱岸壁は整備されていない。

	水深(m)	延長(m)	最大係船能力(DWT)	備考
新潟港	10.0	185	15,000	
	12.0	350	50,000	計画-14.0m
	14.0	350	50,000	未整備
直江津港	10.0	170	15,000	工事中(多目的)
	13.0	260	40,000	未整備(多目的)
	14.0	280	50,000	未整備(多目的)
伏木富山港	12.0	280	30,000	計画-14.0m(多目的)
	12.0	250	30,000	未整備(多目的)
金沢港	10.0	370	15,000	(多目的)
敦賀港	10.0	185	15,000	(多目的)
	14.0	280	50,000	工事中(多目的)

新潟港のボトルネック



コンテナターミナル



沖待ちの多発

- ・コンテナバースの不足により、コンテナ船の沖待ちが平成18年度に69隻発生している。



資料) 新潟日報
平成19年5月2日

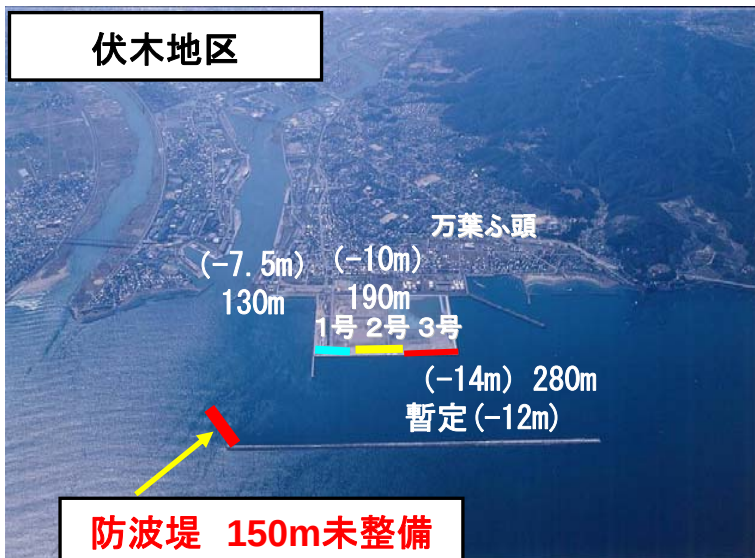
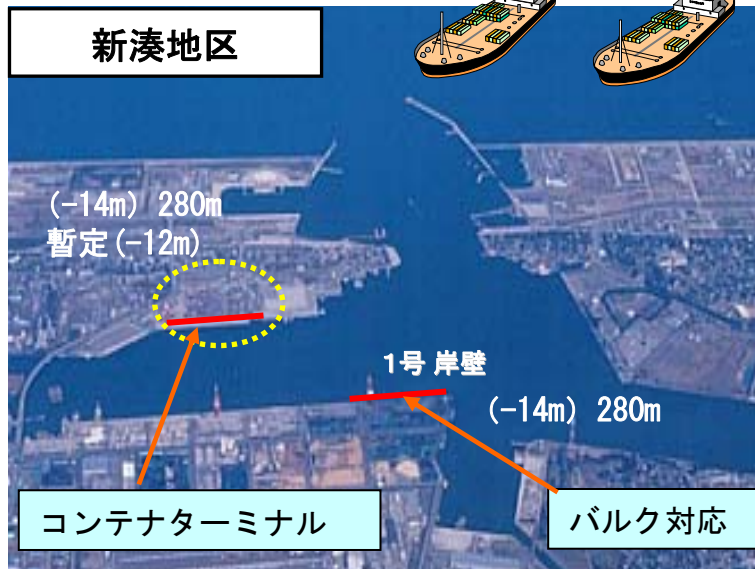
ヤードの不足

- ・コンテナ貨物量の増加に対してヤードが不足している。

施設の不足

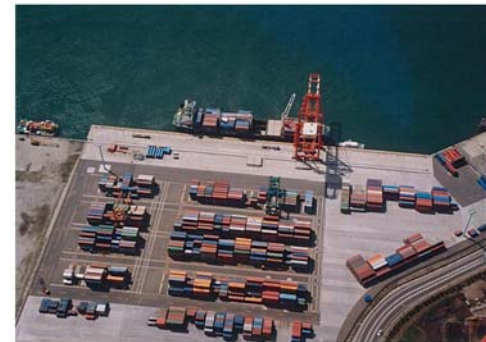
- ・水深の浅いバースは、将来のコンテナ船の大型化に対応が困難になると見込まれる。

伏木富山港のボトルネック



沖待ちの多発

- ・ 1バース、1ガントリークレーンのため、同時寄港に対応できず、平成18年に35隻の沖待ちが発生している。



混雑している
コンテナバース

静穏度の確保が不足

- ・ 万葉ふ頭において、防波堤の整備が完了していないため、係留施設前面の水域の静穏性が低いため、十分に使用できない。→バルク対応バースの混雑

港とICを結ぶ道路整備が不十分

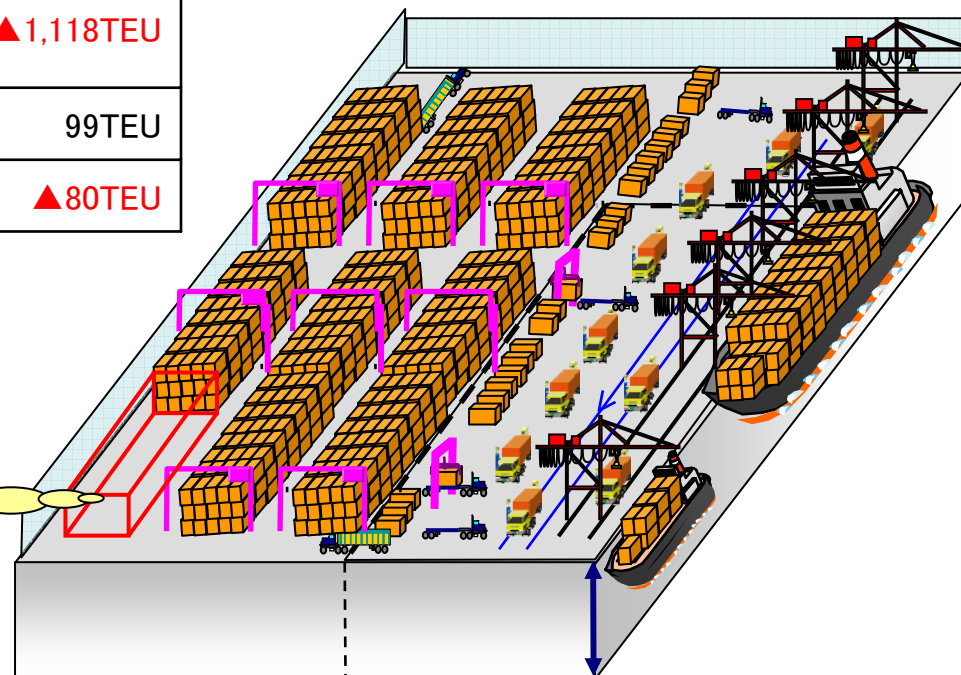
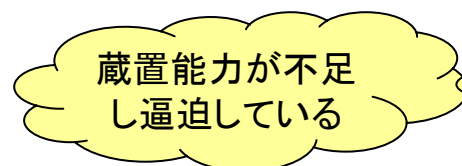
道路のアクセスが悪く、トレーラーが十分に通行できない。

北陸地域の逼迫しているコンテナ置き場の状況

北陸地域の各港ではコンテナの蔵置能力が不足しており、早急な対応が必要である。

蔵置能力と最大蔵置量実績値との関係

		蔵置能力 (A)	最大蔵置量 実績値(B)	開きスペース (A-B)
新潟港	実入コンテナ	4,330TEU	2,721TEU	1,609TEU
	空コンテナ	2,590TEU	3,708TEU	▲1,118TEU
伏木富山港	実入コンテナ	1,650TEU	1,551TEU	99TEU
	空コンテナ	1,368TEU	1,448TEU	▲80TEU



日中航路(日本海航路)の荷動き(事例)



航路	配船	積載能力
日本海 新=伏=金= 大=青=上=	1便／週 (2船)	566TEU
日本海北海道 境=新=伏=小= 大=青=上=	1便／週 (2船)	662TEU

新規航路開設の目安	
新規航路	400TEU + α
寄港	100TEU

港湾	‘05年度輸出入実績		
	TEU／年	TEU／週	TEU／週・便
新潟	35,000	673	336
伏木富山	8,500	163	81
境港	6,500	125	125
小樽	10,000	192	192

(事例) 商船三井ロジスティクス(株): 見附市にインランドデポを開設

■今年4月に新潟県見附市の県営中部産業団地内にインランドデポを開設

- 場所:新潟県見附市新幸町9-5 県営中部産業団地(面積:5,476㎡)
- 整備主体:新潟国際貿易ターミナル
- 運営主体:商船三井ロジスティクス株式会社
- 通関・保税蔵置場の機能を最大限活用、顧客ニーズを先取りした物流サービスを提供。

●サービス内容

- ①輸出入貨物の通関
- ②保税機能(CFS機能)
- ③新潟発の小口海上貨物の混載
- ④航空・海上貨物のドアサービスの手配と情報提供
- ⑤貨物の短期保管・仕分け・梱包
- ⑥コンテナデポ機能
- ⑦海上貨物の集積・積み込み等

商船三井 新潟県に営業所開設
通関・保税拠点として活用

商船三井ロジスティクス(MLG)加藤敏文社長は25日、新潟県見附市の県営中部産業団地内にインランドデポ(内陸通関拠点)を開設、新潟営業所として業務を開始したと発表した。新潟県出資の第三セクター「新潟国際貿易ターミナル」が整備、同社が運営事業者として選定されていた。同社は通関・保税蔵置場の機能を最大限活用、顧客ニーズを先取りした物流サービスの提供と新潟港・空港の利用拡大に貢献する方針。

営業所開設は今日(25日)付。面積5,476平方メートルの敷地に倉庫720平方メートル、保税蔵置場892平方メートルを備える。執行役員兼輸出営業二部長の若松孝義氏が所長を兼務、現地には本社スタッフを含む5人が常駐する。

サービス内容は①輸出入貨物の通関の保税機能

(CFS機能) ③新潟港発の小口海上貨物の混載 サービスの手配と情報提供

あいさつする加藤社長

供⑤貨物の短期保管・仕分け・梱包⑥コンテナデポ機能の海上貨物の集積・積み込みなど。

同社は19日、新潟市内でインランドデポの開所式を開催、吉田六左衛門国土交通大臣政務官、泉田裕彦新潟県知事、久住時男見附市長ら来賓多数が出席した。

所在地などは次の通り。

住所 〒954-0006 新潟県見附市新幸町9-5、県営中部産業団地
電話 0258-6681
FAX 0258-6688

シベリア鉄道の今後の展望

●シベリア鉄道を利用した貨物輸送事業の新展開

- ・三井物産はロシア鉄道と提携し、極東とロシア西部を結ぶシベリア鉄道を活用した日本企業向けの貨物輸送事業を始めることを公表した。主な顧客は、ロシア西部に製造・販売拠点を持つか、新設する日本の自動車、家電、機械メーカーとしている。
- ・また、近鉄エクスプレスもシベリア鉄道を利用した日本ーロシアの国際輸送を行うものとし、複数の家電メーカーの共同積み合わせでコンテナ専用列車「ブロックトレイン」を仕立てる体制整備を進めている。 日本経済新聞(平成19年7月20日付記事)、日本海事新聞(平成19年8月28日付記事)より

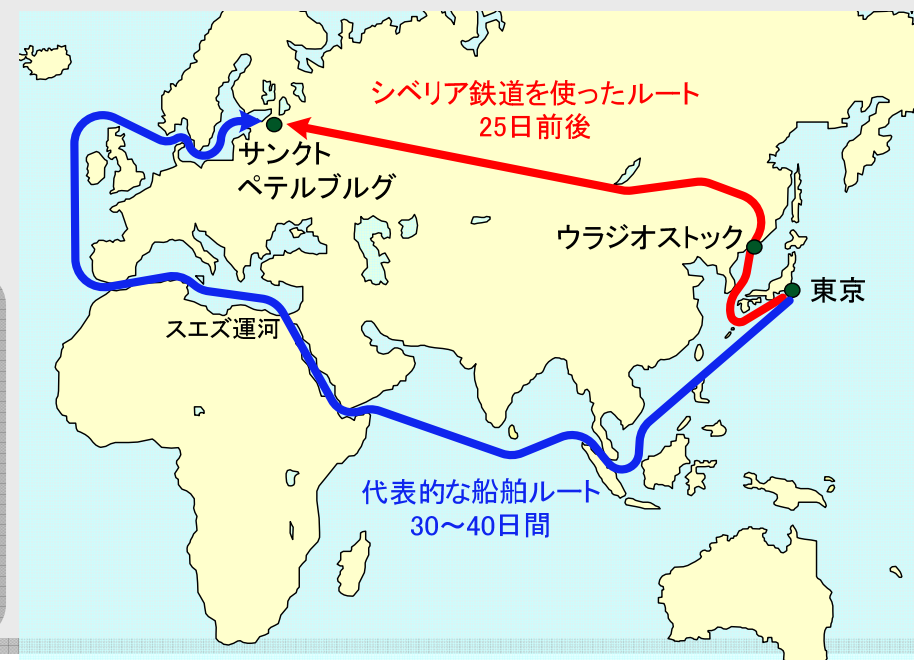
●北陸企業の期待(ヒアリング)

- ・ロシアへの製品輸出でシベリア鉄道を利用した輸送が考えられる。
- ・モスクワ近郊からの輸入で、シベリア鉄道を利用した輸送ができないか。

●今後の展望

- ・シベリア鉄道を利用した輸送は、以下の観点からも伸びる可能性がある。
 - ▼海上輸送に代わる代替ルート
 - ▼輸送日数の短縮
 - ▼CO2排出量の削減

ヨーロッパまでの輸送日数の比較

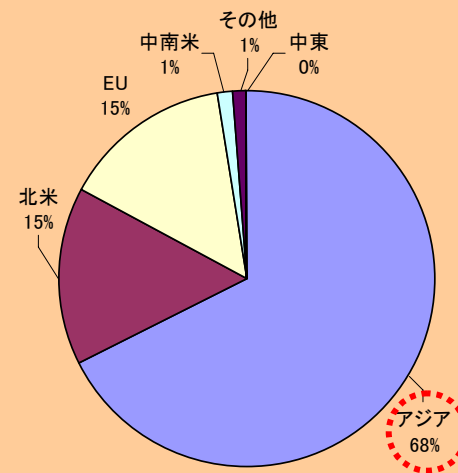


国際航空輸送の動向

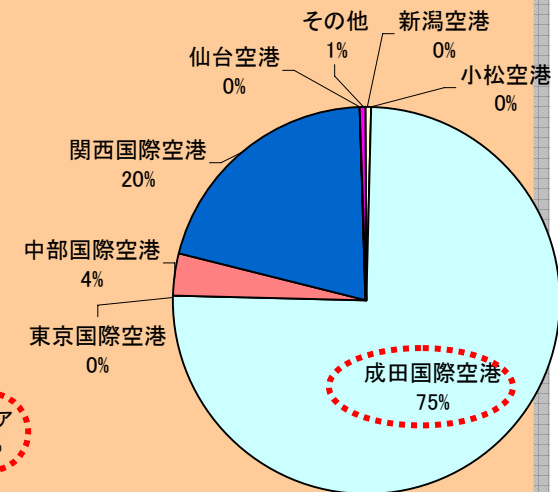
- ・北陸地域を発着する航空貨物の大半はアジア方面(中国、香港、韓国、台湾が全体の6～7割占める)である。
- ・北陸地域の航空貨物の大半は成田国際空港や関西国際空港を経由しており、地元の北陸空港の利用状況は極めて小さい。

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。



北陸地域から輸出される航空貨物の行き先



北陸地域から輸出される航空貨物が経由する空港

出典) 物流動向調査、財務省関税局、H18.9.1～7

陸上輸送コスト削減効果

北陸地域から太平洋側港湾に流れているコンテナ貨物が、北陸港湾にシフトした場合の陸上輸送コスト削減効果の算出

生産地	新潟県 新潟市	富山県 富山市	石川県 金沢市	福井県 福井市	長野県 上田市
H15全輸出 コンテナ貨物 実績	新潟港 22, 842トン/月	伏木富山港 21, 144トン/月	金沢港 10, 321トン/月	敦賀港 2, 193トン/月	直江津港 7, 421トン/月
対象貨物 対近海・東南 アジア輸出コ ンテナ貨物	19, 901トン/月 (京浜港 → 新潟港)	10, 280トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 伏木富山港)	19, 515トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 金沢港)	20, 729トン/月 (阪神、 伊勢湾港 → 敦賀港)	13, 999トン/月 (京浜港 → 直江津港)
陸上輸送 コスト 削減効果	京浜港 226千円/TEU	阪神、 伊勢湾港 214千円/TEU	阪神港、 伊勢湾港 206千円/TEU	阪神港、 伊勢湾港 161千円/TEU	京浜港 166千円/TEU
	新潟港 41千円/TEU	伏木富山港 36千円/TEU	金沢港 25千円/TEU	敦賀港 74千円/TEU	直江津港 102千円/TEU
	削減額 185千円/TEU	削減額 178千円/TEU	削減額 181千円/TEU	削減額 87千円/TEU	削減額 64千円/TEU

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
港湾投資の評価に関する解説書 2004

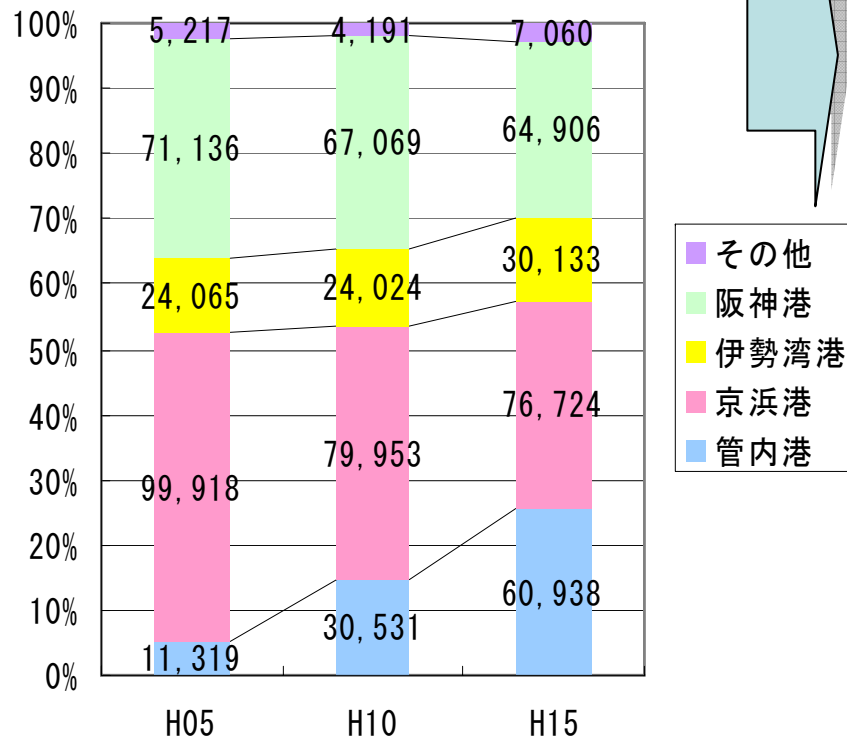
コンテナ貨物輸出価格比較

生産地	輸送経路	輸出価格(10TEU)
新潟市発	新潟港→釜山→香港	¥2,132,900
	東京港→香港	¥2,552,900
長野市発	直江津港→釜山→香港	¥2,132,900
	東京港→香港	¥2,402,900
富山県 黒部市発	伏木富山港→釜山→香港	¥2,132,900
	名古屋港→香港	¥2,402,900
石川県 白山市発	金沢港→釜山→香港	¥2,312,900
	神戸港→香港	¥2,366,900
福井市発	敦賀港→釜山→香港	¥2,312,900
	神戸港→香港	¥2,291,900

港湾利用状況に関する主な意見

コンテナ流動調査の結果

京浜港・阪神港の利用が多く、平成15年で全体の約60%を占めている。



ヒアリングでの主な意見

リードタイムが長い

- ・新潟港は、横浜港よりも日数がかかる。＜荷主（化学）＞
- ・輸送日数が短くならないと利用できない。＜荷主（機械）＞
- ・伏木富山港は名古屋港より輸送日数がかかる。＜荷主（日用品）＞

輸送コストが高い

- ・敦賀港よりコストが安いので神戸港を利用。＜荷主（繊維）＞
- ・直江津港は清水港よりもコストを下げる。＜荷主（雑貨）＞

航路が少ない

- ・航路が充実しているため神戸港を利用。＜荷主（機械）＞
- ・便数が増えなければ利用できない。＜荷主（機械）＞

信頼性が低い

- ・釜山トランシップがあるので日数が読めない。＜多数＞
- ・釜山トランシップは、定時性・確実性に問題。＜多数＞

上記等の理由から、京浜港・阪神港等を利用している企業が多い。

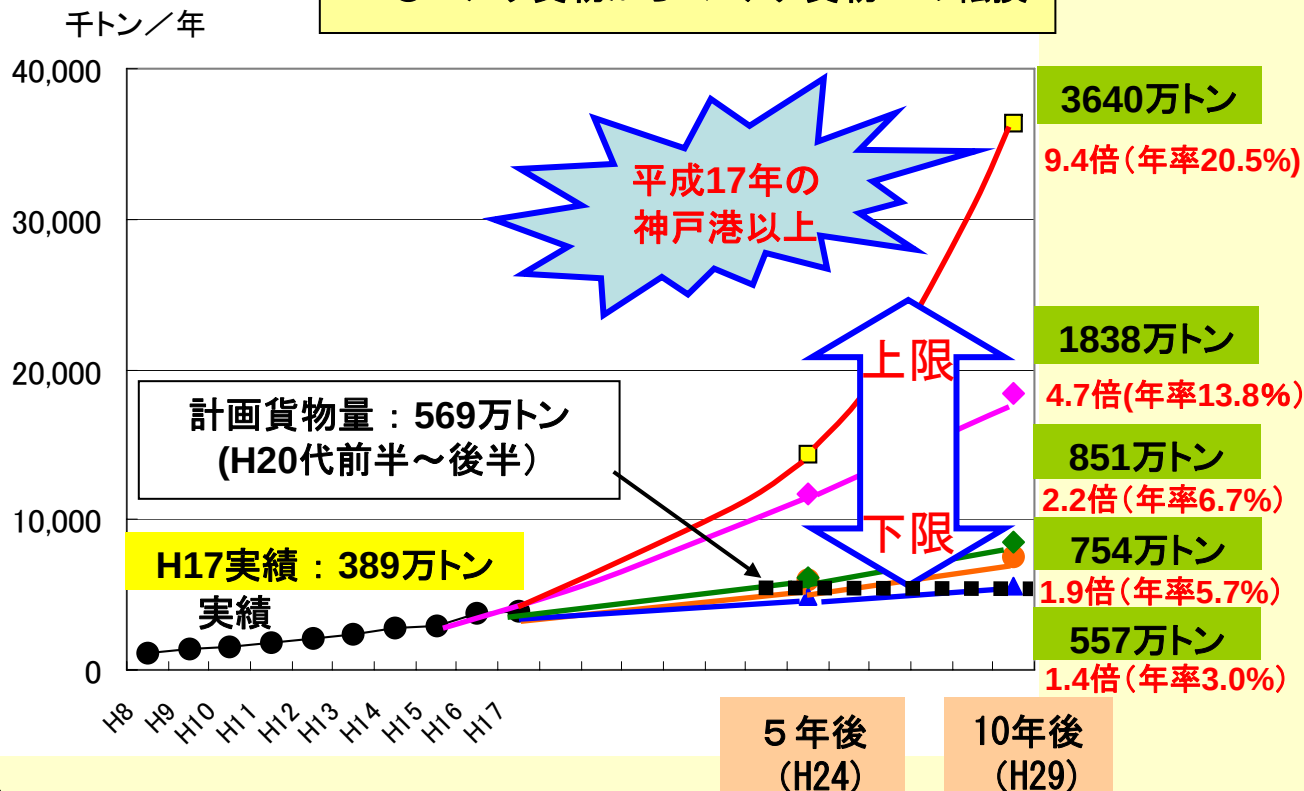
輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

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。

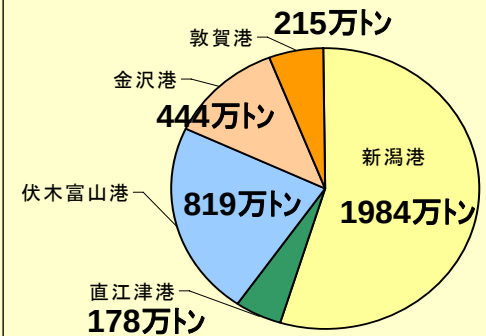
コンテナ貨物の需要予測結果

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

最終提言

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

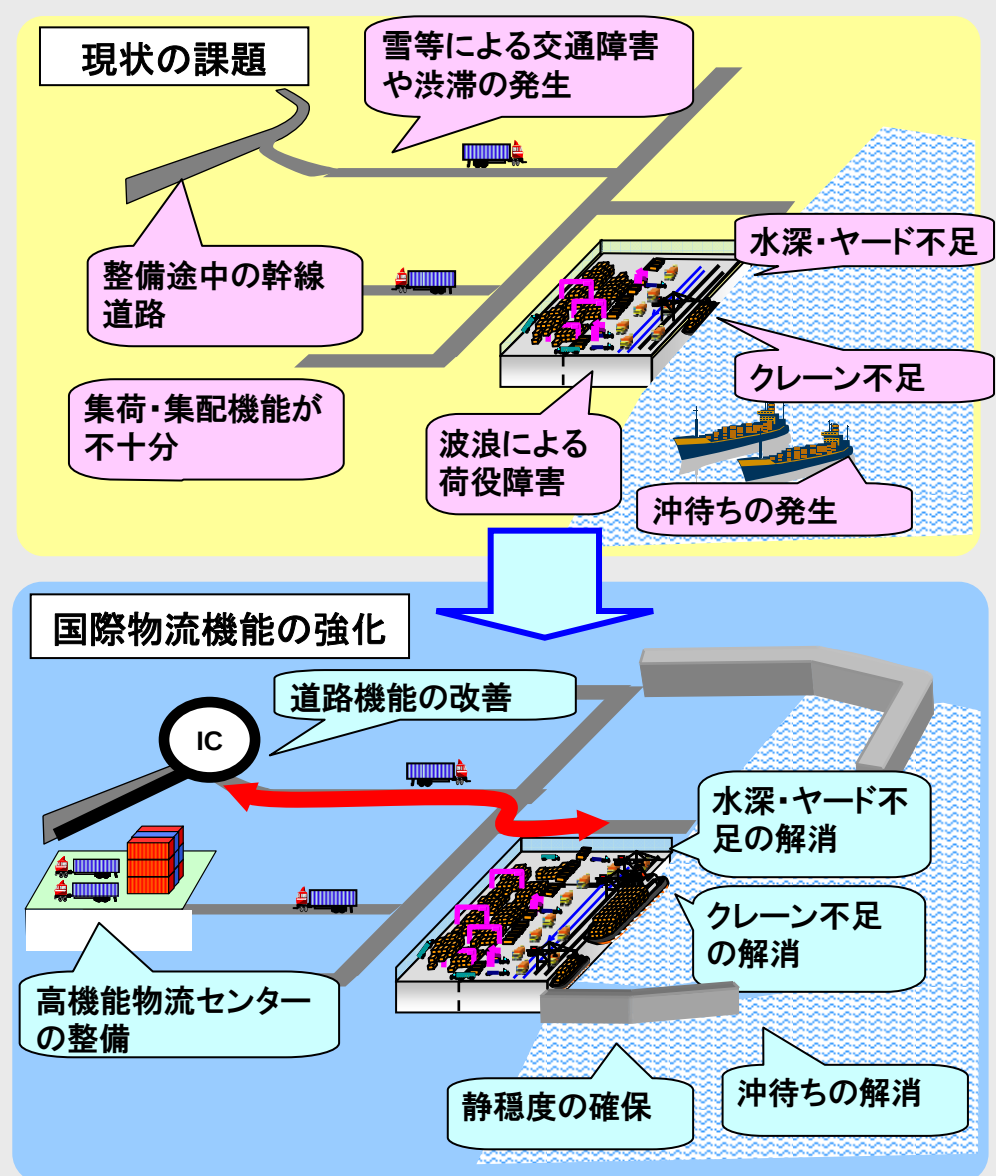
→岸壁やクレーンなどの不足に対応する施設を整備する。

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。

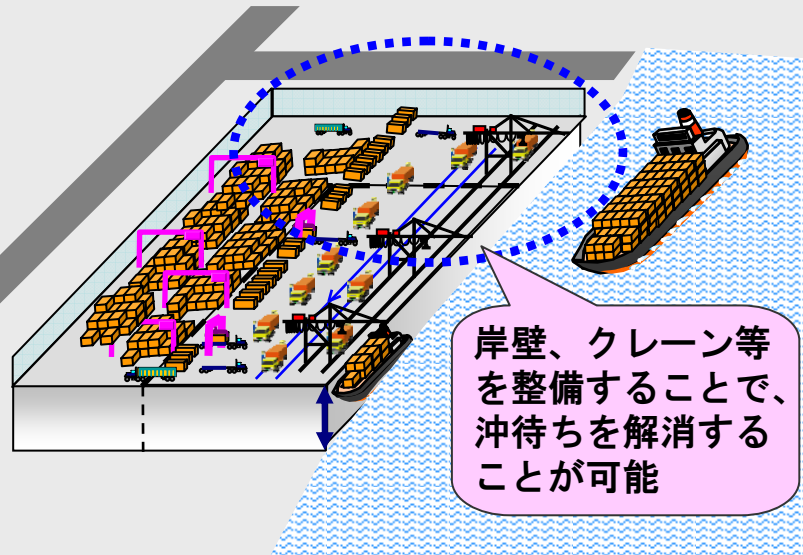


『1-1 北陸物流機能の強化による沖待ち等の解消』の 具体策と効果

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。

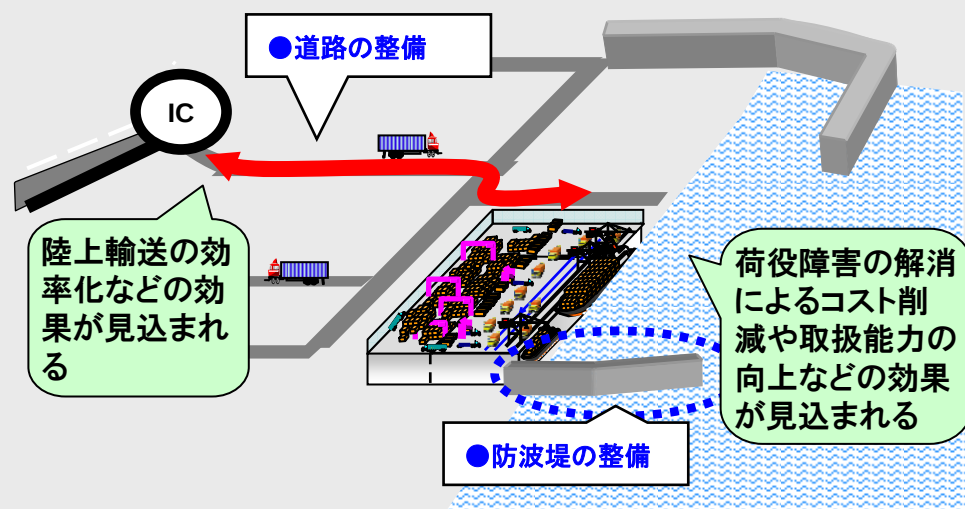
・**年間約1億円の滞船コストの削減**

『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。

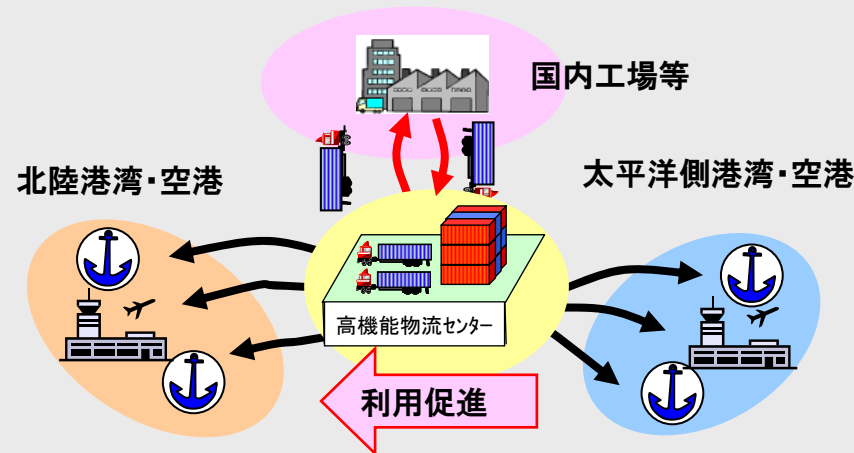
・港湾との輸送回数
2回／日 → 3回／日

『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

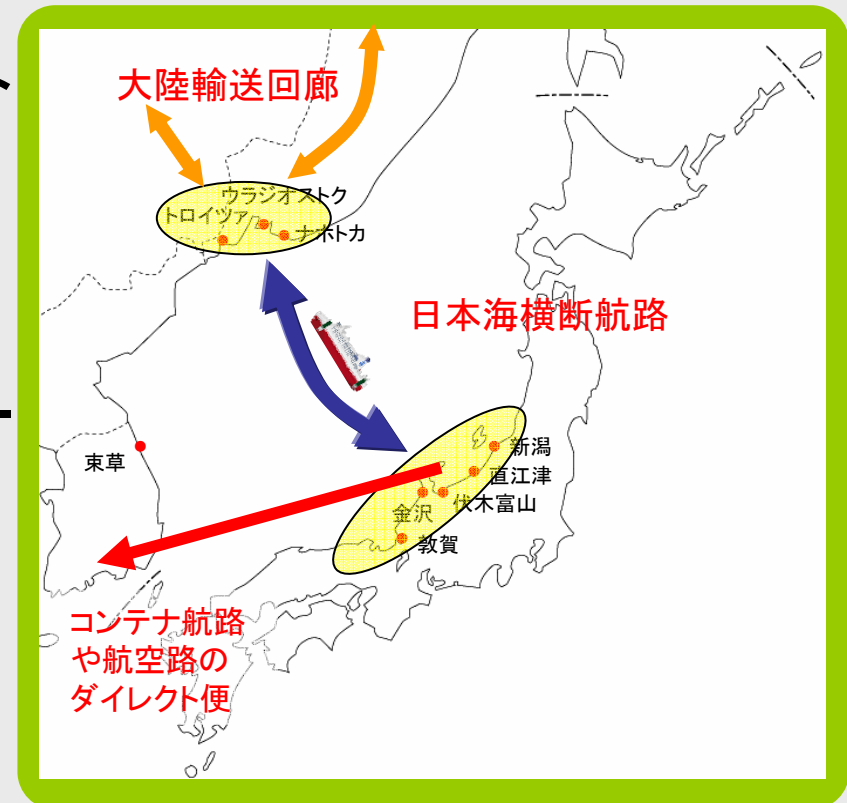
→中国や韓国等とのダイレクト便の開設、増便など国際コンテナ航路を充実する。

○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

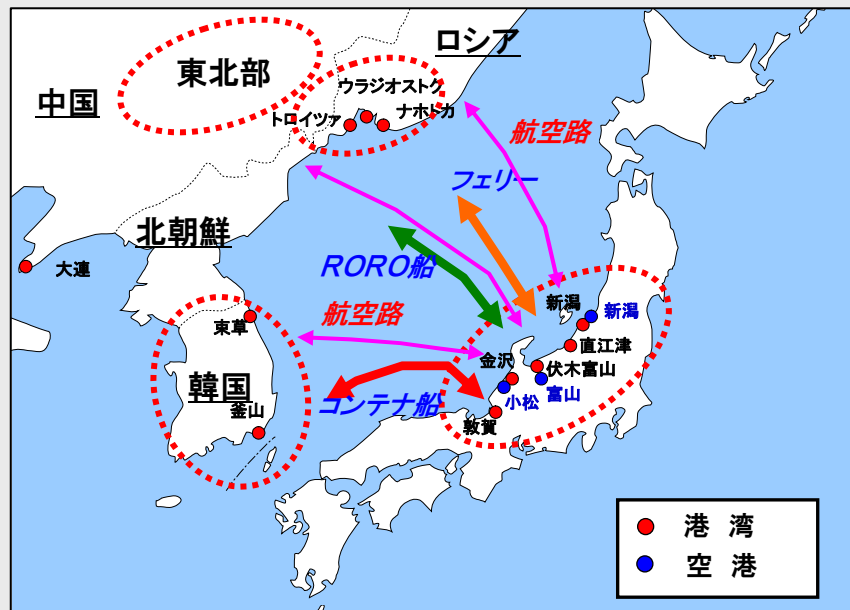
●具体的な効果

- 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。

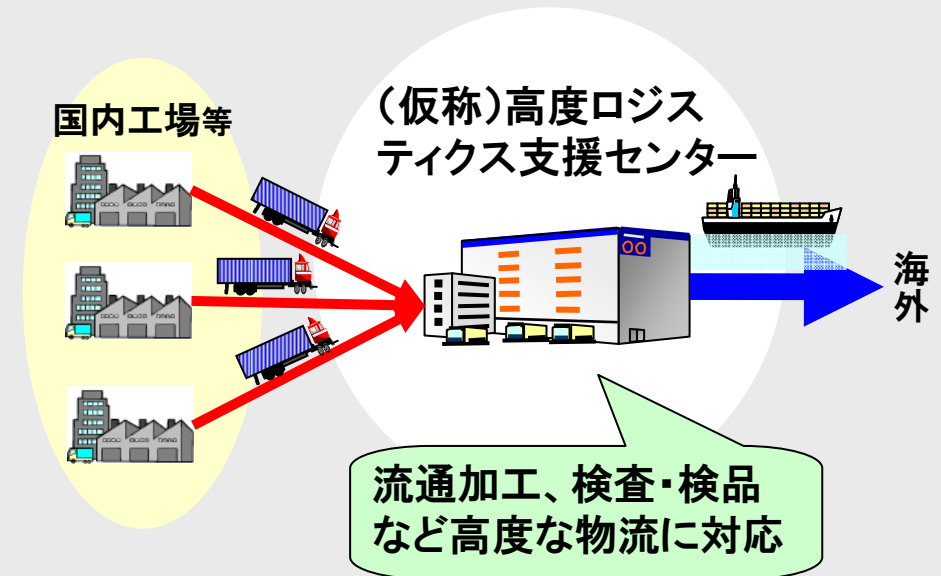
- ・輸送日数の短縮
(7~11日 → 2~3日)



提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

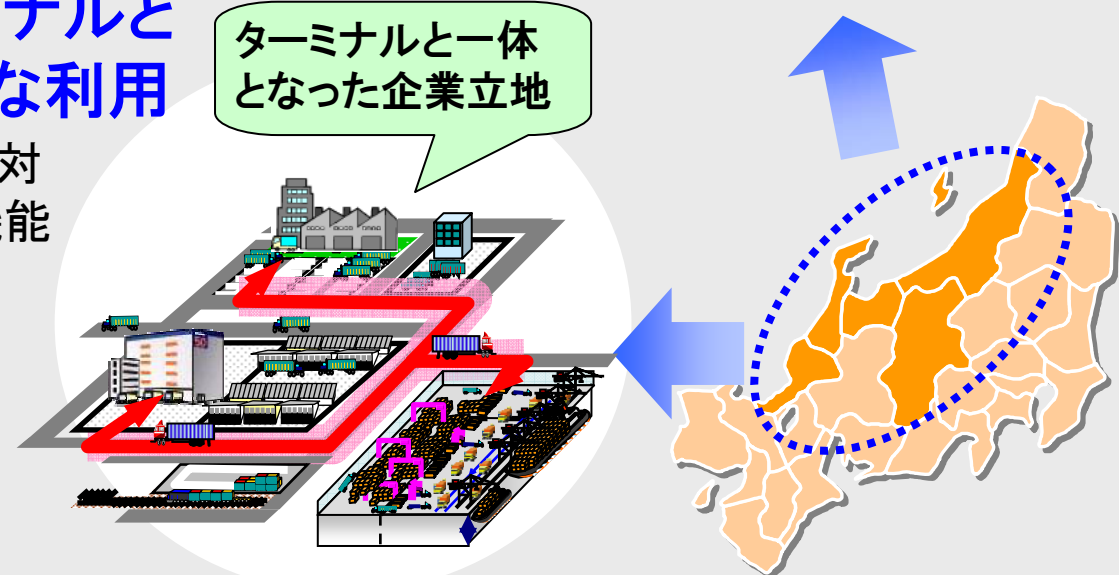
3-1 SCMの構築に適した 北陸地域への企業立地の 促進

→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

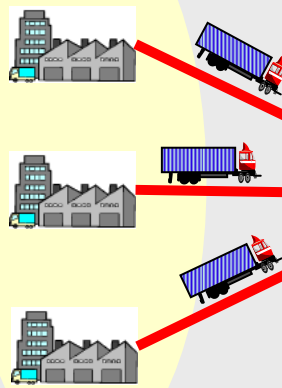
北陸地域に(仮称)高度ロジスティクス支援センターを設け、保管、流通加工、検査・検品することで、地域全体に以下の経済効果が発現する。

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

国内工場等



(仮称)高度ロジスティクス支援センター



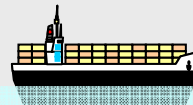
保管(保税蔵置含む)、流通加工、検査・検品が可能なクロスドッキング機能を持った倉庫を設置

利用しやすい空港・港湾を選択することが可能(多様な輸送モード・経路の確保)

空港



港湾



海外



『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

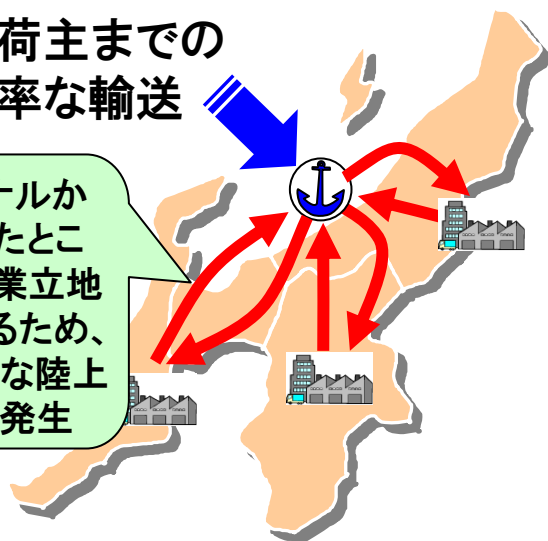
資料) 石川県の工業(平成17年工業統計調査)

注) 従業者30人以上の事業所、工業用地が対象

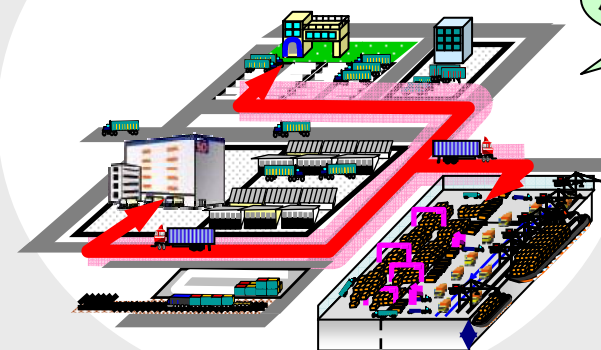


内陸荷主までの
非効率な輸送

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)



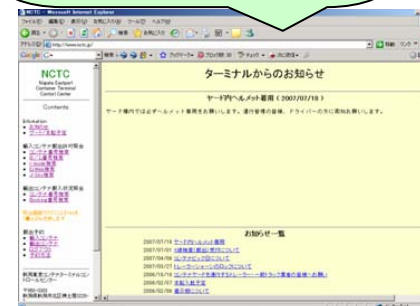
北陸地域国際物流戦略チーム
西部ブロックワーキング
(H19.10、敦賀市)

4-2 ITを活用した国際物流機能の 利用促進

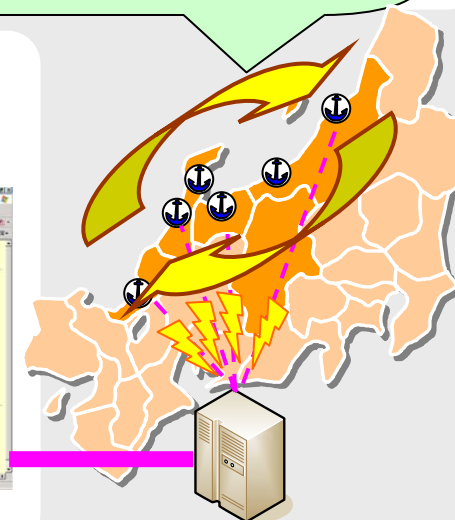
→ITを活用し、物流情報提供、ゲート管理、入出港手続き等の情報化を進めるとともに、北陸地域間で共通の仕様とすることで、地域間の連携を強化する。

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

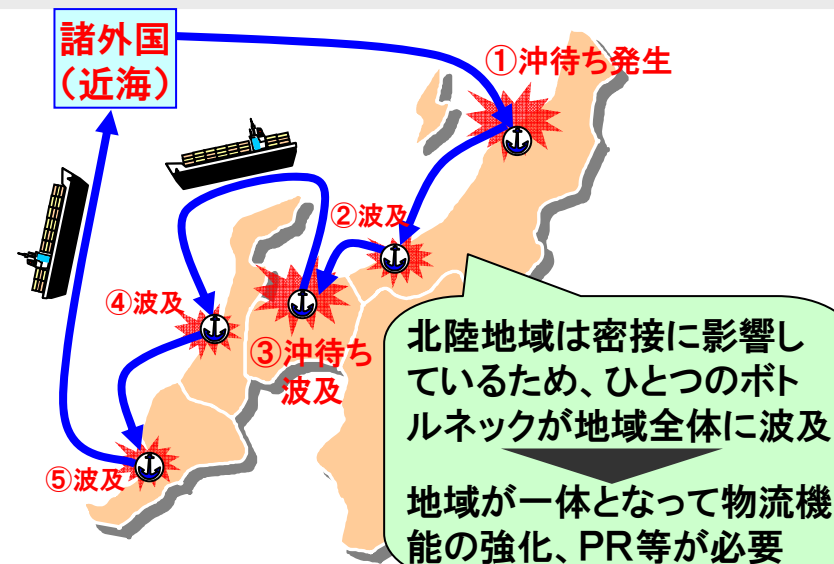
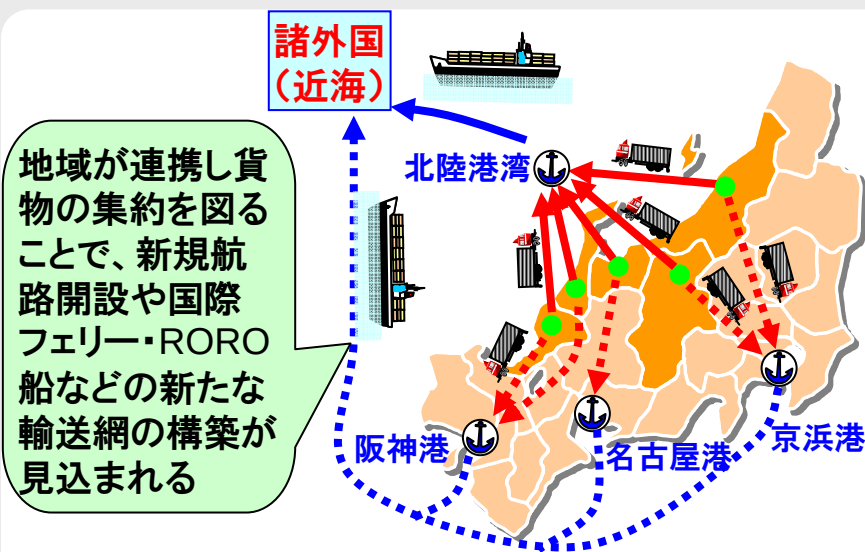
●具体的な効果

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