

地域を活性化する国際物流の実現に向けて

～アジア物流に力を発揮する北陸地域～

提言書（案）

平成 19 年 11 月

北陸地域国際物流戦略チーム



## 北陸地域国際物流戦略チームの提言にあたって

北陸地域の対岸に位置する北東アジア諸国は、外資を積極的に導入し、豊富な人的資源やエネルギー資源を活かして急速に経済成長を遂げている。これに伴い、北陸地域と北東アジア諸国との貿易量も急増しており、北陸地域を起終点として輸出入されるコンテナ貨物量の9割以上は、北東アジアを含むアジア地域との取り引きである<sup>1)</sup>。取扱量で見ると、北陸地域の企業による地元港湾の利用は輸入全体の約2分の1、輸出では約4分の1と低いものの、北陸地域の港湾で取り扱われるコンテナ貨物量は直近10年で約4倍に急増している。

このような状況の中で、特定重要港湾である新潟港や伏木富山港では、急増するコンテナ貨物やバルク貨物を受け入れるための施設が需要に対応できないために、船舶の沖待ちが頻繁に発生し地元企業の産業競争力の足かせになっている。企業ヒアリングによれば、地元港湾の利用は、太平洋側に比べて陸上輸送距離が短いために陸上輸送コストの削減や環境負荷の低減に寄与できることから、将来的には地元港湾を利用したいという声が多くきかれる。今後、このような需要が顕在化すれば、今以上に沖待ち等が頻繁に発生し、港湾が北陸地域全体の活性化を阻害するボトルネックになることが懸念される。

さらにITの普及に伴い、企業の生産体制の国際分業化が進み、国境を越えたボーダレスなSCM（サプライチェーンマネジメント）が展開される昨今、スピーディーでシームレスな物流の実現が求められている。これにより、国内貨物はもとより国際貨物についても小ロットで多頻度の輸送が進んでいる。しかしながら、北陸地域では小口貨物を混載して輸送する仕組みがまだ浸透しておらず、5トン未満の小口貨物の約9割が太平洋側の港湾を経由して輸出入されている現状にある。北陸地域の港湾の利用を進めるためには、5トン未満の小口貨物を集約してフルコンテナに仕立てて輸送する拠点の整備が必要である。

このような状況の中、北陸地域においては、経済団体、物流団体、港湾関連会社、航空関連会社、学識経験者、諸官公庁等と連携し、物流に係る課題・施策について幅広い意見・情報交換を行うとともに、問題意識を共有し具体的な施策を推進するために、平成18年8月に「北陸地域国際物流戦略チーム」を設置し、2年間にわたって

---

<sup>1)</sup> 出典：「平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

活発な議論を行ってきた。

本提言は、2年間にわたる戦略チームの検討成果として、北陸地域がこれから取り組むべき課題を大きく4つに分けて、それぞれの課題を解決するための方策を提言として取りまとめたものである。

この4つの提言及び各種分析結果をもとに、国際物流に係るすべての関係者が共通の認識の下に協働し、国や県といった行政を動かし、将来の需要予測に対応したインフラ整備（ハード面）及び物流サービス（ソフト面）の充実を図っていく必要がある。

本提言を具体の実践に移すことによって北陸地域の国際物流が効率化し企業立地が促進され、結果として北陸地域が活性化することを期待している。

なお、本戦略チームは、国際物流に関する豊富な知識を有し、かつ北陸地域の活性化を切に願う多くの関係者の支えによって進めることができた。本戦略チームの本部会及び幹事会の委員の皆様、並びに関係者の皆様に深く感謝の意を表する次第である。

平成19年11月

北陸地域国際物流戦略チーム 座長

柳井 雅也（東北学院大学教養学部教授）

## 提言の背景

### ～北陸のポテンシャルと可能性～

日本列島を逆さ地図で見ると、北陸地域は首都圏と中京圏、近畿圏の三大都市圏に等しく近い距離に位置している。さらに対岸に目を向けると、中国や韓国、ロシアなど経済成長の著しい北東アジア諸国とも近接した位置にある。

北陸地域は、わが国の三大都市圏と対岸の北東アジア諸国とを繋ぐハブ（軸）に位置しており、この地域間での貿易を考える上での「地理的優位性」という大きなポテンシャルを有している。



図 北陸地域の地理的優位性

北陸地域では、1980年代にシベリアランドブリッジ（SLB）航路が就航したのを皮切りに、1980年代後半に韓国航路と東南アジア航路が1990年代半ばには中国航路が就航するなど航路が充実してきている。これに伴い北陸地域で取り扱われるコンテナ貨物も急増しており、ここ10年で約4倍に増加している。

10年後の北陸地域で取り扱うコンテナ貨物量を試算すると、現状の伸びで推移すれば現在の1.9倍に、北陸地域の国際物流機能が改善し北陸港湾の背後圏が隣接県に広がると4.7倍に、さらに対岸諸国の成長を取り込むことができると9.4倍の取り扱い貨物量となる。

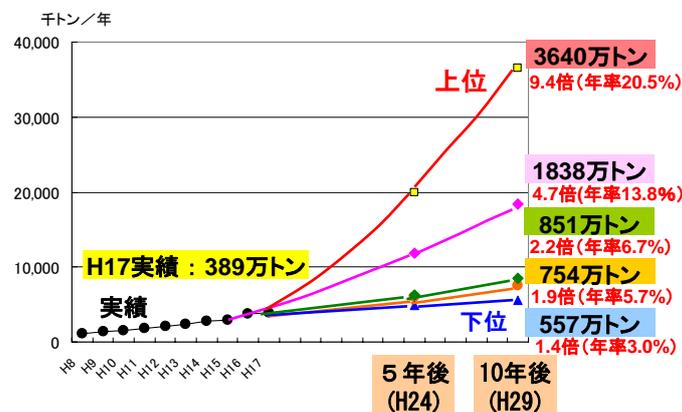


図 北陸地域のコンテナ貨物量の推移 (H17以降は需要予測値)

視点を換え、ヨーロッパに目を向けると、地中海では国際フェリーが多数就航しており、南ヨーロッパと北アフリカ地域とをつなぐ航路網が発達し、人・物の交流が活発に行われている。また、イギリスのマンチェスター空港はロンドンから北に320kmほど離れたところに位置し、ちょうど東京に対する北陸地域に類似する条件下にあるが、ヨーロッパを中心とした比較的近いエリアへの定期航路・便数が充実している。

前者の地中海における国際フェリー航路の発達には、歴史的背景に違いはあるものの、地理的条件の類似から、近年、経済発展著しいロシアや中国東北部などの地域と北陸地域間の国際フェリー航路の就航を期待させるものである。実際に北陸地域からロシアへの中古車輸送状況は年々増加傾向にあり、それを裏付けるものと言えよう。後者のマンチェスター空港の事例も同様で、東アジア地域の経済発展とそれに伴うわが国との交流が深まれば、北陸地域の空港を経由してお互いの人・物の移動が活発になることが予想される。

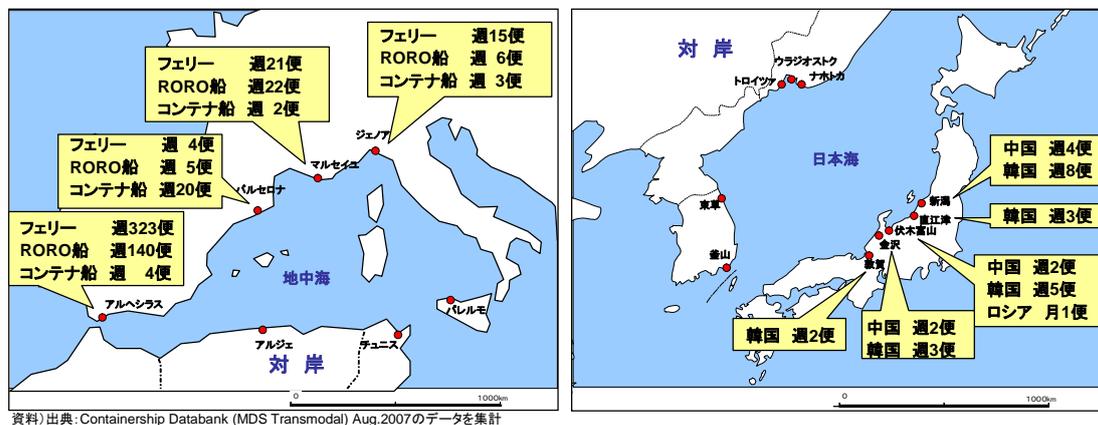


図 地中海と日本海における海上輸送の現状



図 マンチェスター空港と北陸地域空港の定期便就航の現状

このように東アジア地域の経済発展をわが国にも取り込むためには、北陸地域は港湾・空港機能を強化し、東アジア地域と太平洋側地域を結ぶゲートウェイとなる必要がある。その際、港湾・空港機能の強化は従来の需要追随型ではなく、将来の動向を見越した先行投資型でなければならない。また、付随する様々な制度や枠組みの変更、関係機関の連携も求められることを忘れてはならない。

## 提言事項

### 【提言1】北陸地域の国際物流機能の改善・強化

～北東アジアへの近接性という地理的優位性を活かした国際物流機能の改善・強化～

- (1) 国際物流機能の強化による沖待ち等の解消
- (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
- (3) 効率的な集荷・配送を可能にする高機能物流支援センターの整備

### 【提言2】多様な輸送経路への対応

～地中海型国際航路の構築による企業の多様なニーズへの対応～

- (1) 北東アジア諸国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

～SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進～

- (1) SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進
- (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

### 【提言4】北陸地域の国際物流機能の利用促進

～北陸地域が一体となって取り組む国際物流機能の利用促進～

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

### 【総括】将来を見据えた国際物流ネットワークのあり方

(参考) 北陸地域国際物流戦略チーム 委員リスト



## 1. 【提言1】北陸地域の国際物流機能の改善・強化

～北東アジアへの近接性という地理的優位性を活かした国際物流機能の改善・強化～

### (1) 国際物流機能の強化による沖待ち等の解消

<提言1-1の背景>

北陸港湾では、近年、コンテナ貨物量が急増しており、今後ともコンテナ貨物を中心に港湾取扱量の増加が見込まれているが、貨物の荷捌き処理能力が追いつかないために船舶の「沖待ち」が発生している。新潟港では、既設バースにおいて施設画面上の貨物量を超えるため荷役の飽和状態が続いており、年々沖待ちが増加している。また、伏木富山港でも1バース1ガントリークレーンで対応しているため、増加するコンテナ船の処理が追いつかず、沖待ちのみならず、コンテナの積み残しも発生している。同じく伏木富山港では、バルク対応の大型岸壁の不足が指摘されており、一般貨物船の原材料の荷役が追いつかず、ここでも沖待ちが発生している。さらに、金沢港でも岸壁の水深不足により、近年の船舶の大型化に対応できないため、建設・産業機械の輸出では多大な陸上輸送費をかけて他港まで輸送している現状がある。

企業ヒアリングからは、沖待ちは主に施設不足により発生していることや1バース1ガントリークレーンの港湾では沖待ちへの対応が難しいこと、さらにクレーンの故障への危機管理が困難なことが指摘された。

<提言1-1の内容>

このような背景の下、北陸地域の港湾における沖待ちなどの発生要因となっている施設不足への対応は早期に取り組むべき課題であり、『国際物流機能の強化による沖待ち等の解消』を提言する。特に緊急的に取り組むべき施策は、以下の3点である。

- ①施設不足に対応するため岸壁及びクレーン等の施設整備
- ②故障等のリスクに備えるためのバース及び荷役機械（ガントリー）の複数化
- ③製品や原材料等の大量輸送によるコスト競争力を強化する岸壁の整備促進

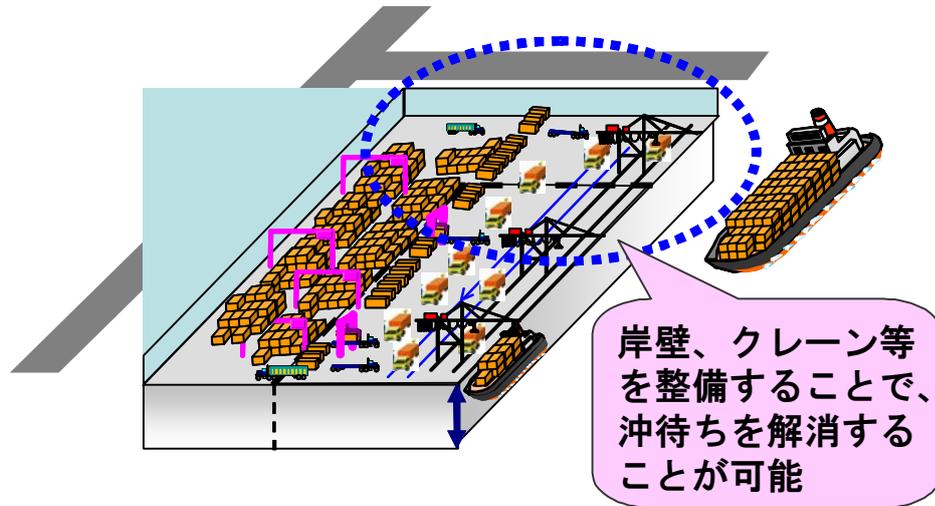


図 国際物流機能の強化による沖待ち解消

<提言1-1の効果>

岸壁や荷役機械等の施設整備により沖待ちが減少することで、荷主企業や船社では滞船コストや物流コストの削減、さらにはこれらを通じて企業の国際競争力の強化が図られる。また、荷役業者では、沖待ちの対応のための夜間作業による荷役コストの低減を図ることができる。

さらに、沖待ちが減少することで北陸地域における船舶運航の安定性と港湾利用に対する信頼性が増し、これらにより集荷力の向上につながることを期待される。

伏木富山港では、大型岸壁が不足しているため大型貨物船の沖待ちが発生している。大型貨物船が1日間沖待ちすると沖待ちのためのコストは数百万円かかり、年間1億円以上のコストが荷主企業の負担となっている。大型岸壁を整備することによって、このような荷主企業の沖待ちにかかるコストが削減される。

## (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

### <提言1-2の背景>

伏木富山港（伏木地区）や敦賀港をはじめとする管内諸港では、港内の静穏性が低く安定的に岸壁が利用できない、あるいは冬期の波浪等の影響により荷役ができず定時性が確保されない状況がある。さらに、港内擾乱による係船ロープの破断や、船舶の転覆事故なども発生している。このように港内の静穏性が低い要因としては、北陸の厳しい波浪の影響もあるが、防波堤の整備が計画延長分まで完了していないことも挙げられる。

また、港湾と背後地を結ぶ道路では、冬期の雪による交通麻痺や渋滞などの道路交通障害が円滑な国際物流を阻害する要因となっている。

企業ヒアリング調査からは、通年を通して安定した物流が可能となるよう、「防波堤整備によって港内の静穏性を早期に向上させてほしい」との要望のほか、「雪に強く、また港を迂回しないで効率的に幹線道路と結ばれる臨港道路の整備を促進してほしい」との要望が寄せられた。

### <提言1-2の内容>

このような背景の下、国際物流の定時性を確保するために重要な静穏性の改善を図る防波堤の整備とともに雪に強く円滑な物流を支える道路ネットワークの確保が必要であることから、『北陸の厳しい自然条件に負けない国際物流機能の改善』を提言する。特に緊急的に取り組むべき施策は、以下の点である。

- ①静穏性を確保する防波堤の整備促進
- ②北陸港湾と背後地を結ぶアクセス道路、臨港道路の整備促進

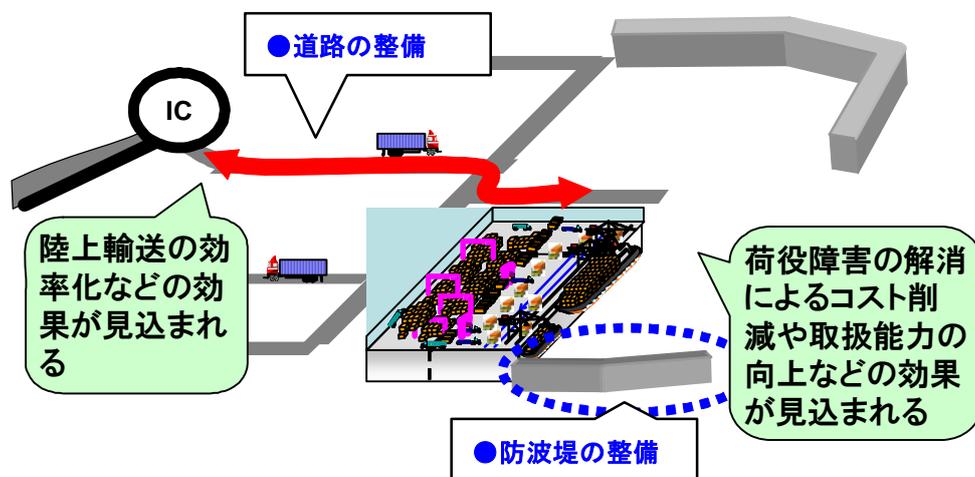


図 防波堤及び臨港道路整備による定時性の確保

<提言1－2の効果>

防波堤の整備により岸壁前面水域の静穏度が確保されることで、既設岸壁の貨物取扱能力が向上する。また、船舶が着岸できないために荷役が出来ない、あるいは荷役作業が遅れるなどの影響がある岸壁では、このような荷役障害に伴う追加の荷役コストが削減されるほか、安定した荷役作業が可能となり、定時性の確保、信頼性の向上が図られる。また、アクセス道路や臨港道路の整備により、陸上輸送の効率化が期待される。

静穏性が低いことの影響として、自港の遅れが他港の遅れを引き起こしたり、自港が抜港されたりする恐れがあるが、防波堤の整備によりこれらが解消され定時性が確保されれば、スピーディーで安定した輸送を重視する企業に安心感、信頼感を与え、北陸港湾の利用促進に繋がる。

### (3) 効率的な集荷・配送を可能にする高機能物流支援センターの整備

#### <提言1-3の背景>

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4分の3、輸入で2分の1の貨物が、太平洋側の三大港湾に流出している。特に輸出貨物については、小口貨物の割合が大きく、北陸地域の貨物を集約できる機能をもった施設が問題となっている。また、航空貨物についても北陸地域の航空貨物の大部分が成田空港や関西国際空港等の主要空港で取り扱われ、北陸の空港の利用はわずかとなっている。

一方で、中国をはじめとする東アジア諸国が単なる国際企業の海外生産拠点及び工程間分業の相手としてのみならず、それぞれの国自身が巨大な市場として成長していることから、そうした東アジア諸国の活力を取り込むために、北陸地域の地理的な優位性を活かし北陸港湾及び空港における物流機能を強化する必要がある。

企業ヒアリング調査によると、北陸地域の企業には、北陸港湾を利用したいと考えているが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であるとの意見が聞かれた。しかし、多くの荷主はリードタイムの問題から個別に港湾や空港へ輸送しており、航路・空路の便数が多い太平洋側港湾・空港の利用が多くなっている面がある。そのため北陸地域においても利用しやすいシステムを備えた集荷・配送施設を設置していく必要がある。

#### <提言1-3の内容>

このような背景の下、高機能物流センターを設けることにより、個別企業の多様な輸送ニーズに対応するとともに、集荷機能を活かして貨物の量を確保し、海上輸送及び航空輸送のルート拡充に資するため、『効率的な集荷・集配を可能にする高機能物流センターの整備』を提言する。

#### ①高機能物流センター(インランドデポ等)の整備

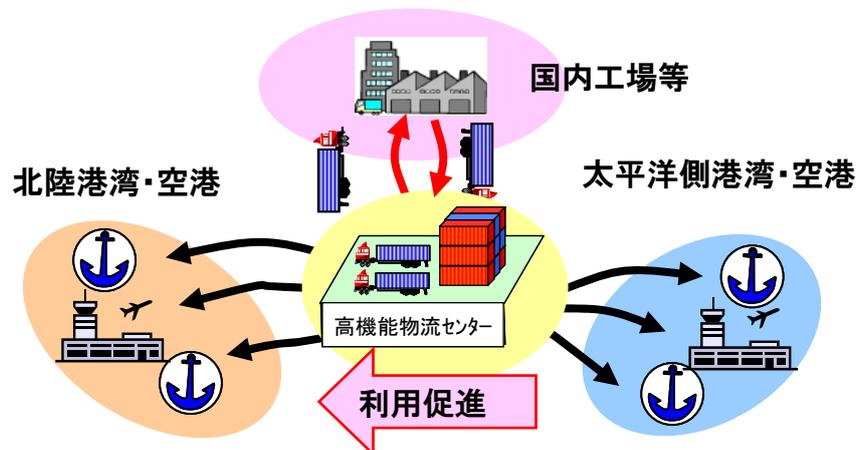


図 高機能物流センター設置に伴う物流機能の強化

<提言1－3の効果>

北陸地域のニーズに対応した輸出入が可能となるような高機能物流センターを設けることで、荷主の国際海上コンテナ貨物及び国際航空貨物などの多様な輸送ニーズに対応した輸出入が可能となり、自由な輸送経路の選択が可能になるとともに、北陸地域の港湾及び空港の利用促進に繋がる。

また、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。

小口貨物を輸出する利用者にとって北陸地域の港湾を利用する場合と太平洋側港湾を利用する場合のトータルコストを比較したところ、北陸港湾を利用した方が約1.8万円/TEU安いという試算結果が得られている。高機能物流センターを利用した輸送の利便性の向上により、さらなる集荷の拡大につながることが期待される。仮に、年間1,000TEUのコンテナを輸出している企業を例にとると、北陸地域の港湾を利用することによって1社だけで年間1,800万円の経費節減の効果が生まれる。

## 2. 【提言2】多様な輸送経路への対応

～地中海型国際航路の構築による企業の多様なニーズへの対応～

### (1) 北東アジア諸国との多様な輸送モードの構築

<提言2の背景>

日本の対中国貿易は増加を続けており、平成16年（2004年）にはこれまで日本最大の貿易相手国であったアメリカを抜き、中国が日本にとって最大の貿易相手国となった。これはアメリカに代わり中国を含む東アジアが日本にとって最も重要な貿易相手になったことを意味している。これに伴って、これまでの太平洋側から北陸地域を中心とする日本海側への物流の転換が始まろうとしている。企業ヒアリングでも、北陸地域の企業は中国を中心とした東アジアとの貿易を拡大しており、北陸地域と東アジアを結ぶ輸送ネットワークの充実を求めている。

東アジア諸国と日本との貿易は今後さらに拡大すると見込まれることから、これを見据えて国際物流ネットワークを構築することが必要である。北陸地域は古くから対岸諸国との交流に取り組んできた実績をベースに、東アジア諸国との迅速かつ低廉で安定した海上コンテナ輸送や国際航空輸送網を充実していくことが必要である。

さらに、今後の開発や成長が期待される中国東北部やロシアなど北東アジア地域と対峙する地理的な優位性を活かすとともに、企業の多様な輸送ニーズに対応するため成長が著しい東ヨーロッパを結ぶシベリア鉄道との連携や国際フェリー、RORO船輸送のネットワークの拡充を図ることが重要である。

<提言2の内容>

この背景の下、『東アジア諸国とのダイレクト輸送体系の確立と北東アジアとの多様な輸送経路の構築』を提言する。緊急的に取り組むべき施策は、以下の点である。

- ①地域連携による東アジア諸国との国際コンテナネットワークの構築・拡充
- ②国際フェリー、RORO輸送実現に向けた支援の実施
- ③東ヨーロッパを結ぶシベリア鉄道を活用した国際コンテナネットワークの構築・拡充

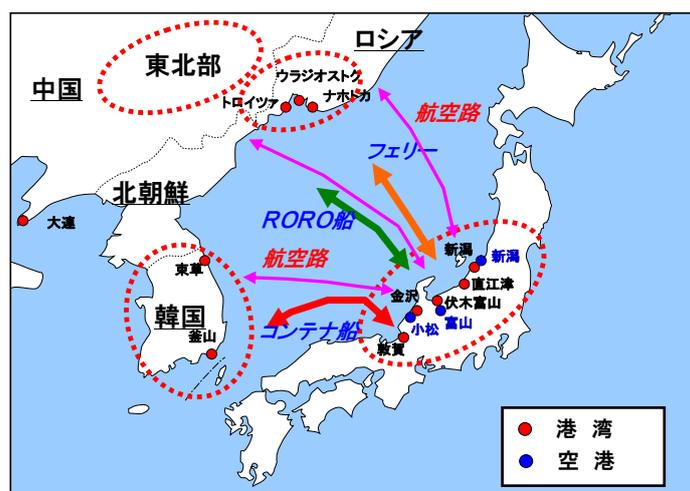


図 北東アジアとの多様な輸送モードの構築

<提言2の効果>

東アジア諸国との国際コンテナネットワーク構築やダイレクト輸送により迅速で安定した海上コンテナサービスの提供が可能となる。

また、中国や韓国さらには中国北東部に近接しシベリア鉄道と結びついた極東ロシア等との国際フェリーやRORO輸送路の開設により、北陸港湾が対岸諸国との太平洋側の物流の玄関口となる可能性がある。

さらに東アジア諸国との国際航空輸送路の拡大により北陸地域の航空貨物輸送機能を強化するとともに、海上輸送との連携を高める。

北東アジア諸国と多様な輸送モードが構築され、ダイレクトな輸送体系と輸送経路が活用できるようになった場合、対岸諸国が北陸地域との結びつきがより強化される。

中国東北部の工場から北陸へコンテナ輸送をする場合、大連港経由で7日から11日間かかっている輸送日数が、ロシア極東との日本海横断航路を利用することにより2日から3日に短縮することができる。納期を争う企業にとって日数の短縮はコストダウンと同様にその効果は大きい。

### 3. 【提言3】企業の立地促進に向けた取り組み

～SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進～

#### (1) SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進

<提言3-1の背景>

北陸地域は、日本の三大都市圏と対岸の北東アジア諸国との結節点に位置する地理的優位性を有している。近年、これらの対岸諸国は、著しい経済成長を遂げており、将来的にもこの勢いは続くものと見られている。

また、近年の国際的な工程間分業の進展に伴い、グローバルなSCMを展開している企業が増え、ジャストインタイムなど在庫を持たない生産体系の浸透により、以前にも増してリードタイムの短縮や定時性の確保が求められている。荷主企業へのヒアリングによれば、「ものづくり」の原点に注力するために物流業務をアウトソーシングする事業の選択と集中が進んでいる。この流れに合わせて、既に三大都市圏では、3PL（サードパーティロジスティクス）と呼ばれる総合物流会社によって、配送だけでなく在庫管理、検品や検針、タグ付け等の高度な物流サービスを提供する高度な物流センターが多数整備されて効率的な物流サービスが提供されている。

北陸地域においても、近年、高度な物流サービスを提供する施設が整備されてきているが、リードタイムやコストといった荷主のニーズに十分に対応できていないために、高度な物流サービスを求める貨物は太平洋側の港湾を利用し、納期的に余裕のある貨物は地元港湾を利用するという傾向が見られる。仮に、北陸地域が日本と対岸諸国とを繋ぐ国際物流のゲートウェイとしての役割を担ったとしても、単に国際貨物が通過するだけの機能しかなければ、北陸地域の経済振興に大きく寄与するとはいえないため、企業立地促進に向けた取り組みが重要である。

<提言3-1の内容>

このような背景の下、北陸地域に高度な物流サービスが提供できる物流施設を設置すれば、SCMなどを展開する企業の誘致も可能になるだけでなく、これらの施設を設置することによって北陸地域が単に貨物の通過点としてではなく、そこで貨物に価値を付加する業務プロセスの中で雇用や税収の増加が見込めるなど地域の活性化にも寄与することから、『SCMの構築に適した北陸地域への企業立地の促進』を提言する。特に緊急的に取り組むべき施策は、以下の点である。

#### ①（仮称）高度ロジスティクス支援センター<sup>2)</sup>の立地支援

---

<sup>2)</sup>（仮称）高度ロジスティクス支援センターとは、複数荷主の貨物（特に小口貨物）を集め、製品の検査、検品、タグ付け等の高度な物流サービスを付加した上で1つのコンテナに仕立て、コンソリデーション（混載）して輸出入を行う施設をイメージしている。将来的には、IT技術を利用したクロスドッキング機能を付加し、「在庫ゼロ」の物流体系を実現するための核となる施設を目指している。

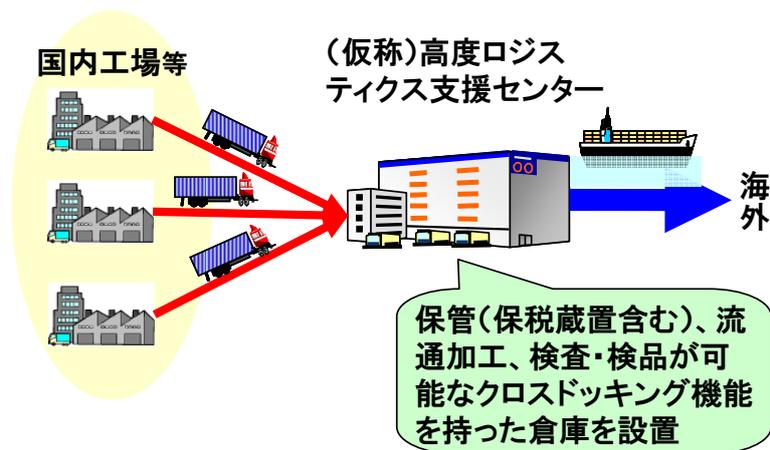


図 (仮称) 高度ロジスティクス支援センターの設置

<提言3-1の効果>

貨物の保管に加え、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を整備することで、従来、北陸地域では高度な物流サービスが受けられなかったために太平洋側に流れていた貨物を北陸地域側にシフトさせることができる。さらに、北陸地域を単なる貨物の通過点とはさせない「地域の雇用を創出する」といった経済効果を期待できる。

需要予測結果をもとに(仮称)高度ロジスティクス支援センターを設置した場合の効果は、北陸地域全体で経済効果が年間約1,000億円、雇用効果が約3,000人と試算される。

## (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 ＜提言3-2の背景＞

北陸地域の臨海部には、建設・産業機械等の一般機械産業や製紙産業、繊維産業、セメント産業、発電所など比較的重量があり、かつ容積が大きな貨物を輸送することによって生産がなされる産業が集積している。これらの産業は、生産に占める物流コストの割合が他産業と比べ大きいため、物流コストの削減は競争力の源泉ともいえる大きな経営テーマである。企業ヒアリングによれば、これらの産業に属している企業の多くが陸上距離の短い地元の港湾の利用を希望し実践している。地元の港湾を利用しているとはいえ、工場と地元の港湾間を横持ちする陸上輸送コストが発生しているため、さらなるコスト削減を実現すべくターミナルの近接地への進出が検討されている。

また、北陸地域は、太平洋側の港湾に比べて土地代が安く、かつ臨海部の土地に余裕があるために、その活用方法次第では港湾の利用が促進され、地域の振興にも大きく寄与することが期待される。

### ＜提言3-2の内容＞

このような背景の下、臨海部の未利用地等の有効活用によって港と地域の活性化を図ることを目的として、『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』を提言する。特に緊急的に取り組むべき施策は、以下の点である。

#### ①ターミナルと近隣地の一体的利用の促進

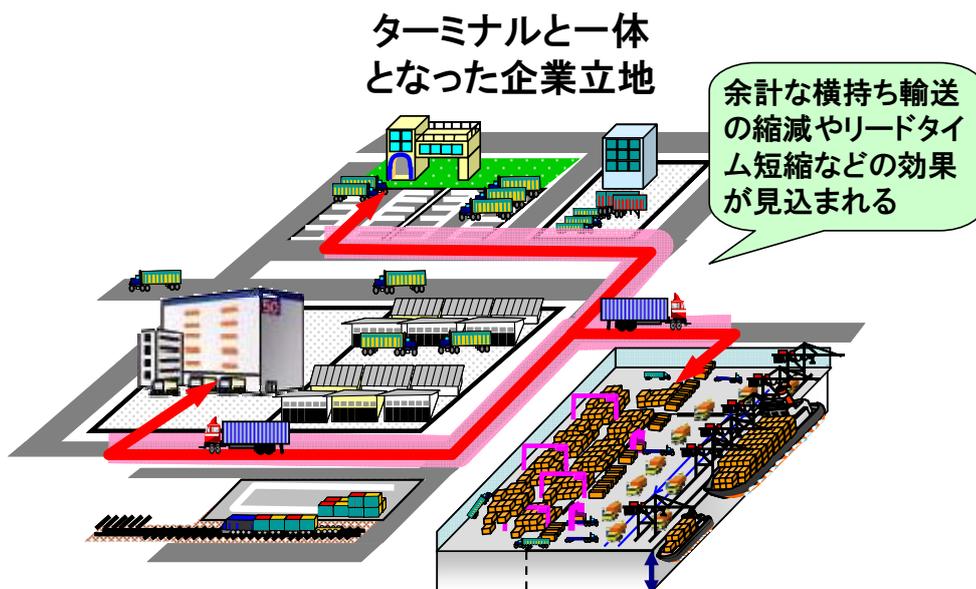


図 ターミナルと近接地の一体的利用

<提言 3－2 の効果>

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が実現した場合、様々な陸上輸送の効率化が図られるとともに、企業立地に伴う地域の活性化が発現する。

具体的には「陸上輸送コストの効果」「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」などの効果が発現する。

金沢港の港湾関連用地（約 20ha）に企業を誘致した場合の効果は、経済効果が約 300 億円、雇用効果が約 1,000 人と試算される。

#### 4. 【提言4】北陸地域の国際物流機能の利用促進

～北陸地域が一体となって取り組む国際物流機能の利用促進～

##### (1) 地域間・港間連携による国際物流機能の利用促進

<提言4-1の背景>

現在、北陸地域では、民間や自治体等が中心となって港湾の利用促進に向けたポートセールスを行っている。しかし、北陸地域の港湾は、規模に勝る太平洋側の港湾と比べると、航路やリードタイム、コストなどの面で競争力あるため、これまでのような個々で取り組むポートセールスの効果には限界がある。

また近年、船社は、スケールメリットによる輸送コストの削減を目指して、基幹航路はもとよりアジア域内の近海航路を就航するコンテナ船も大型化を進めている。これにより、従来は比較的小さいコンテナ船を使って日本海側の複数港に寄港して貨物を集めていた船社も、コンテナ船の大型化に伴い、貨物の集荷が期待できる港に効率的に寄港する「選択と集中」の姿勢を明確にしている。このような動きは、必然的に地方港の本格的な港湾間競争が始まることを意図しており、近い将来において「船社に選ばれる港」と「選ばれない港」が明確に分けられることを予期している。

一方、北陸地域の企業へのヒアリング調査によれば、地域の活性化や環境負荷の低減のために「できれば地元の港湾を利用したい」という声が多く聞かれる。

<提言4-1の内容>

このような背景の下、まずは北陸地域が連携して、地域全体で物流を基軸とした地域の活性化を図ることを目的として、『地域間・港間連携による国際物流機能の利用促進』を提言する。特に緊急的に取り組むべき施策は、以下の点である。

##### ①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

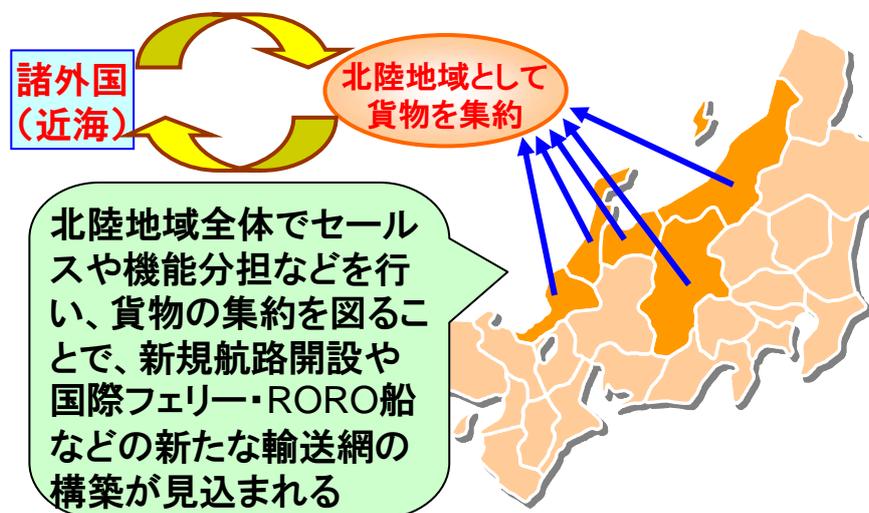


図 地域間・港間連携に伴う北陸地域の国際物流機能の利用促進

<提言4-1の効果>

北陸地域全体でポートセールスや機能分担などを行い、貨物の集約を図ることで、新たなコンテナ航路の開設や国際フェリー・国際RORO航路などの多様な輸送網の構築が見込まれる。

さらに、「貨物の集積による航路の確保」「北陸地域を一体としてPRすることによる新たなビジネスチャンスの創出」「地域間の連携による新たな需要の拡大」などの効果も期待できる。

北陸地域が連携して貨物を集め、新規航路（500TEU/週）が開設された場合の効果は、年間約5億円と試算される。

## (2) ITを活用した国際物流機能の利用促進

### <提言4-2の背景>

ITの進展は、企業の調達・製造・流通・販売というあらゆる側面で効率化を実現している。SCMを構築し在庫を極力持たない物流を実践している企業にとっては、スピーディーかつ定時性を確保した国際物流の一つの結節点としての港湾の役割は大きい。

また、世界の主な港湾では、ITを活用した入出港手続やコンテナヤード管理などのシステムが導入されて効率的な物流管理が行われている。さらに、先進的には、貨物のトレーサビリティ（追跡可能性）による荷主等への「今、どこに貨物があるのか」をリアルタイムに提供できるサービスや、テロなどのセキュリティ対応といったサービスを提供している例もある。

しかしながら、北陸地域の港湾は、太平洋側の大規模港湾に比べてIT化が遅れているために、企業のSCMの一環としての役割が果たせず、地元港湾を使いたくても使えない状況にある。

また従来まで、紙によってコンテナヤードを管理していたためにゲート渋滞が発生していたが、ITを導入することによってコンテナの引き取りがリアルタイムで管理することが可能になった結果、トレーラーによるゲート渋滞が緩和したケースもある。

### <提言4-2の内容>

このような背景の下、ITを活用することにより効率的な物流を実現することによる北陸地域の国際物流の利用促進を目的として、『ITを活用した国際物流機能の利用促進』を提言する。特に緊急的に取り組むべき施策は、以下の点である。

#### ①港湾の入出港に係る諸手続及びターミナルゲートのIT化の推進



図 諸手続、ターミナルゲートのIT化の推進

<提言4－2の効果>

北陸地域の港湾が連携して、輸出入に関する諸手続やターミナルゲートのIT化を進めることで、「輸送手続きの簡略化・迅速化に伴うコスト縮減」「船舶運航状況、空コンテナ配置状況等の情報提供に伴う作業・配送計画の最適化」「IT化に伴う地域間・港間の連携促進」などの効果が期待できる。

新潟東港のゲートシステム化に伴う効果は年間約2億円で、需要予測結果に基づく貨物量の増加を加味した場合の効果は年間約20億円となる。

## 【総括】

### 将来を見据えた国際物流ネットワークのあり方に関する議論の必要性

本提言では、近年の東アジア地域の著しい経済発展等に伴う国際物流の興隆の影響を受け、北陸地域の港湾・空港が抱える様々の課題のうち、特に緊急的に対応すべきものに対する施策を中心に取りまとめた。

一方で、北陸地域は、太平洋側にある三大都市圏に等しく近い距離に位置するとともに、対岸の中国や韓国、極東ロシアなどの経済成長の著しい北東アジア諸国にも近接するという地勢的に恵まれた位置に存する。こうした地理的優位性を活かし、北陸地域が三大都市圏と北東アジアを結ぶ真のゲートウェイとして発展していくためには、明確なアクションプランに基づく4つの提言の着実な実施はもちろんのこと、中長期的な視点に立ち、国際物流機能の強化を通じた地域の発展のシナリオを描くとともに、その実現に向けて行動できる人材の育成を進めることも不可欠である。対岸諸国の発展を待っているだけで、地域の発展が自動的に約束されるものではない。

例えば、現在の北部九州地域の発展は、中国をはじめとする東アジア地域の発展に早くから備え、港湾・空港の機能を先行的に強化するとともに、国際コンテナ、フェリー、RORO航路の積極的な開拓、また、そうした高度な物流機能の提供を活かした企業誘致に取り組んだ結果と言っても過言ではない。北陸地域においても、コンテナ輸送の黎明期より、その将来性を信じ、新潟港、伏木富山港等でコンテナ対応のターミナルを積極果敢に整備を進めたことが、今日の国際物流の興隆につながっている。

国際物流の世界においては、需要が顕在化してから対応を始めていたのでは、決定的に遅れをとることとなる。特に、北陸地域が環日本海交流の活発化を目指す上でのパートナーとなる中国、韓国、極東ロシア等の北東アジア地域は、現在目覚ましい経済発展を遂げる一方、物流機能の強化についても地域の浮沈を賭けた取り組みを始めている。北東アジア地域が近い将来さらなる経済発展を遂げた際に、北陸地域がその真のパートナーとして向き合えるよう、今から準備を始めなければならない。

本提言の冒頭でも触れたが、北陸地域は北東アジア地域の経済発展に伴い、国際コンテナ貨物が今後10年で10倍程度増加する可能性を持ったポテンシャルの高い地域であることが分かっている。また、そうした高いポテンシャルを有することを本物流戦略チームに参画した60を超える機関の共通の認識とすることができた。今後は、こうした国際物流を軸にまとまった関係機関の連携を一層緊密なものとし、北陸地域の将来を見据えた国際物流ネットワークのあり方について議論を始めることの必要性を含め、本提言の総括とする。

(参考) 北陸地域国際物流戦略チーム 委員リスト

<本部会>

北陸経済連合会 会長 新木 富士雄  
社団法人新潟県商工会議所連合会 会頭 上原 明  
社団法人長野県商工会議所連合会 会長 仁科 惠敏  
社団法人新潟県トラック協会 会長 友坂 勝  
社団法人長野県トラック協会 会長 松本 昭夫  
社団法人富山県トラック協会 会長 南 義弘  
社団法人石川県トラック協会 会長 木下 彬  
社団法人福井県トラック協会 会長 藤尾 繁郎  
新潟地方通運業連盟 会長 秦 正彦  
中部地方通運業連盟 会長 横山 敬一郎  
新潟通運業連合会 会長 川口 英男  
中部通運業連合会 会長 脇田 明久  
社団法人鉄道貨物協会新潟支部 支部長 堀内 弘  
社団法人鉄道貨物協会長野支部 支部長 竹内 守雄  
社団法人鉄道貨物協会北陸支部 支部長 角間 俊夫  
北陸信越倉庫協会連合会 会長 荻布 啓四郎  
福井県倉庫協会 会長 川居 栄一郎  
新日本海フェリー株式会社 社長 入谷 泰生  
株式会社新潟国際貿易ターミナル 社長 関根 洋祐  
日本通運株式会社 支店長 秦 正彦  
株式会社リンコーコーポレーション 社長 岡村 繁  
直江津海陸運送株式会社 社長 中田 達雄  
伏木海陸運送株式会社 社長 田中 清夫  
七尾海陸運送株式会社 社長 東 外男  
株式会社金沢港運 社長 石橋 利宏  
敦賀海陸運輸株式会社 社長 有馬 義一  
社団法人航空貨物運送協会 理事長 土橋 正義  
新潟空港ビルディング株式会社 社長 桑原 孝志  
富山空港ターミナルビル株式会社 社長 中沖 豊  
北陸エアターミナルビル株式会社 社長 杉本 勇壽  
北陸国際航空貨物ターミナル株式会社 社長 杉本 勇壽  
社団法人新潟港振興協会 会長 篠田 昭  
社団法人金沢港振興協会 会長 深山 彬

社団法人敦賀港貿易振興会 会長 河瀬 一治  
東北学院大学教養学部 教授 柳井 雅也  
東海大学海洋学部 教授 松尾 俊彦  
新潟大学経済学部 准教授 溝口 由己  
財団法人環日本海経済研究所 理事長 吉田 進  
北東アジア輸送回廊ネットワーク 会長 花田 磨公  
経済産業省中部経済産業局 局長 大辻 義弘  
財務省東京税関 税関長 浜田 恵造  
財務省大阪税関 税関長 濱田 敏彰  
財務省名古屋税関 税関長 岡崎 匠  
農林水産省横浜植物防疫所 所長 川口 嘉久  
農林水産省名古屋植物防疫所 所長 入江 俊  
農林水産省動物検疫所 所長 吉田 稔  
国土交通省北陸地方整備局 局長 須野原 豊  
国土交通省北陸信越運輸局 局長 有野 一馬  
第九管区海上保安本部 本部長 黒木 正  
第八管区海上保安本部 本部長 向田 昌幸  
厚生労働省新潟検疫所 検疫所長 本間 泉  
厚生労働省大阪検疫所 検疫所長 藤川 和生  
東京航空局 局長 坂場 正保  
大阪航空局 局長 武田 洋樹  
新潟県 知事 泉田 裕彦  
長野県 知事 村井 仁  
富山県 知事 石井 隆一  
石川県 知事 谷本 正憲  
福井県 知事 西川 一誠  
新潟市 市長 篠田 昭

(オブザーバー)

経済産業省関東経済産業局 産業部長 諸岡 秀行  
経済産業省近畿経済産業局 産業部長 赤井 誠次

< 幹事会 >

北陸経済連合会 常務理事 寺尾 重資  
社団法人新潟県商工会議所連合会 専務理事 南 英雄  
社団法人長野県商工会議所連合会 専務理事 塚田 國之  
社団法人新潟県トラック協会 専務理事 浅間 博  
社団法人長野県トラック協会 専務理事 中村 和夫  
社団法人富山県トラック協会 専務理事 堂用 俊弘  
社団法人石川県トラック協会 事務局長 安田 誠治  
社団法人福井県トラック協会 専務理事 松本 勲  
新潟地方通運業連盟 事務局長 奥村 博和  
中部地方通運業連盟 会員 増山 英一  
新潟通運業連合会 事務局長 辻 学  
中部通運業連合会 事務局長 上岡 久得  
社団法人鉄道貨物協会新潟支部 幹事長 秦 正彦  
社団法人鉄道貨物協会長野支部 幹事長 内田 茂  
社団法人鉄道貨物協会北陸支部 幹事長 八代 健一郎  
北陸信越倉庫協会連合会 事務局長 城口 吉朗  
福井県倉庫協会 事務局長 山下 謹修  
新日本海フェリー株式会社 取締役新潟支店長 鳴海 広二  
株式会社新潟国際貿易ターミナル 取締役業務部長 柿崎 好文  
日本通運株式会社 業務次長 奥村 博和  
株式会社リンコーコーポレーション 取締役国際物流部長 南波 秀憲  
直江津海陸運送株式会社 取締役業務部長 山崎 雅敏  
伏木海陸運送株式会社 常務取締役 針山 健二  
七尾海陸運送株式会社 常務取締役 川島 光雄  
株式会社金沢港運 取締役統括部長 谷内元 彰  
敦賀海陸運輸株式会社 専務取締役 米澤 賢治  
社団法人航空貨物運送協会 事務局長 高橋 武  
新潟空港ビルディング株式会社 取締役総務部長 大橋 慎一郎  
富山空港ターミナルビル株式会社 総務部長 永田 修一  
北陸エアターミナルビル株式会社 代表取締役専務 岡田 靖弘  
北陸国際航空貨物ターミナル株式会社 代表取締役専務 岡田 靖弘  
社団法人新潟港振興協会 専務理事 安田 勝治  
社団法人金沢港振興協会 専務理事 西盛 祐吉郎  
社団法人敦賀港貿易振興会 専務理事 岩端 猛志

財団法人環日本海経済研究所 特別研究員 三橋 郁雄  
北東アジア輸送回廊ネットワーク 事務局長 足立 英夫  
経済産業省中部経済産業局 産業部長 辻 信一  
財務省東京税関 総務部長 金井 達也  
財務省大阪税関 総務部長 菅原 純  
財務省名古屋税関 総務部長 池ノ上 功  
農林水産省横浜植物防疫所 業務部長 大村 克己  
農林水産省名古屋植物防疫所 統括植物検疫官 藤田 賢市  
農林水産省動物検疫所 検疫部長 小田 茂  
国土交通省北陸地方整備局 道路部長 岡久 宏史  
国土交通省北陸地方整備局 港湾空港部長 大野 正人  
国土交通省北陸信越運輸局 交通環境部長 竹橋 和夫  
第九管区海上保安本部 交通部長 高橋 敏男  
第八管区海上保安本部 交通部長 岩本 喜吉  
厚生労働省新潟検疫所 次長 藤原 一郎  
厚生労働省大阪検疫所 食品監視課長 塚本 郁夫  
東京航空局 飛行場部長 干山 善幸  
大阪航空局 飛行場部長 傍士 清志  
新潟県 交通政策局長 高橋 総一  
長野県 商工部長 荒井 英彦  
富山県 商工労働部長 斉藤 俊明  
石川県 商工労働部長 高本 隆  
福井県 産業労働部長 須藤 治  
新潟市 技監 本田 武志

(オブザーバー)

経済産業省関東経済産業局 流通・サービス産業課長 宮崎 澄枝  
経済産業省近畿経済産業局 流通・サービス産業課長 高橋 俊之