

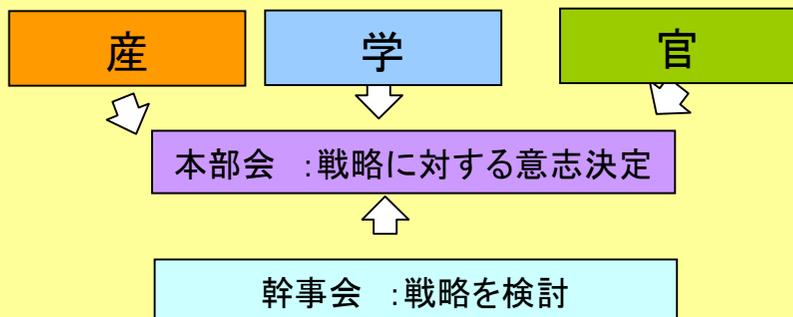


2007 北陸地域国際物流戦略于一ム 報告



北陸地域国際物流戦略チーム

H17.11 「総合物流施策大綱(2005-2009)」閣議決定 → H18.8 北陸地域国際物流戦略チーム設立



最終目標

早く 安く 便利で 信頼性が高い

- ・国際水平分業化の進むアジア地域を主体とした多頻度物流サービスの構築
- ・国際物流の活性化による地域振興



北陸の地域のメリット

● 恵まれた工業用地・用水・
電力及び高質で豊かな労働力

● 三大都市圏と高規格幹線
道路網を介して短時間で結ば
れている



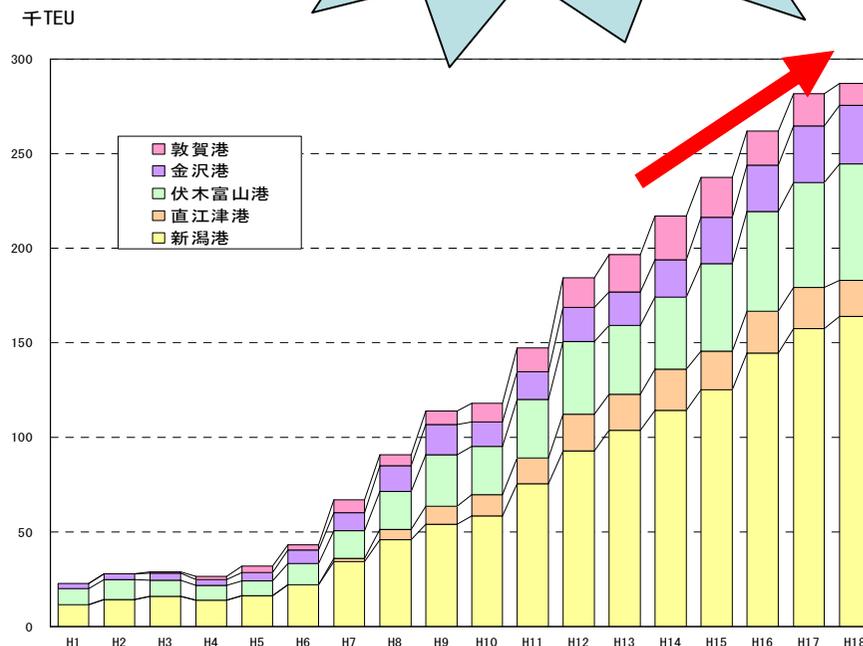
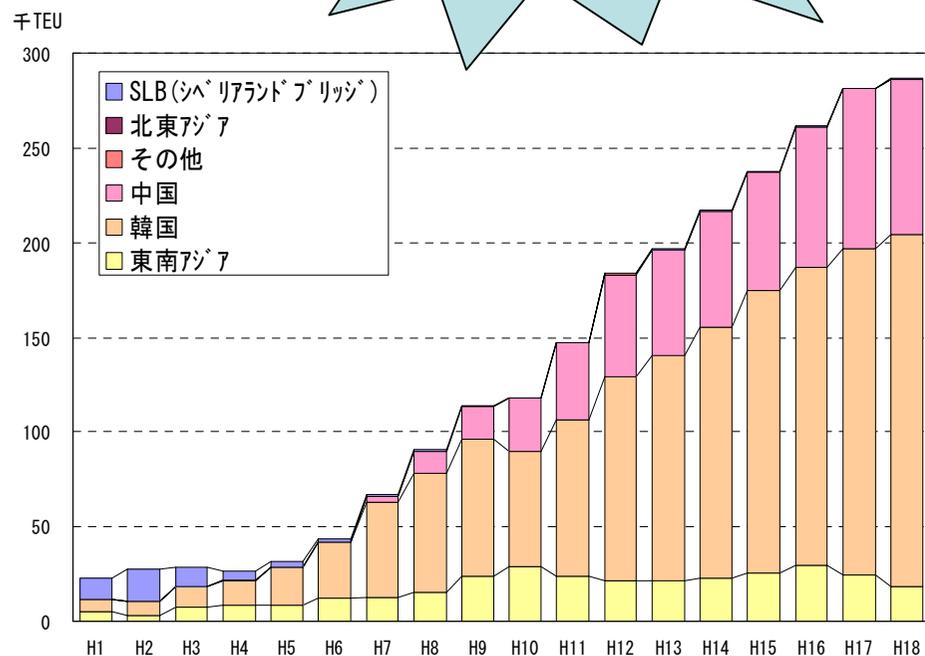
● 発展する北東アジアと日本海
を介して近接している

● 太平洋側海溝沿いの大規模
地震の影響が少ない。

北陸地域の国際物流を支える海上コンテナの現状

韓国・中国航路が急伸

直近の5ヶ年で
46%の増加



国際コンテナ取扱貨物量

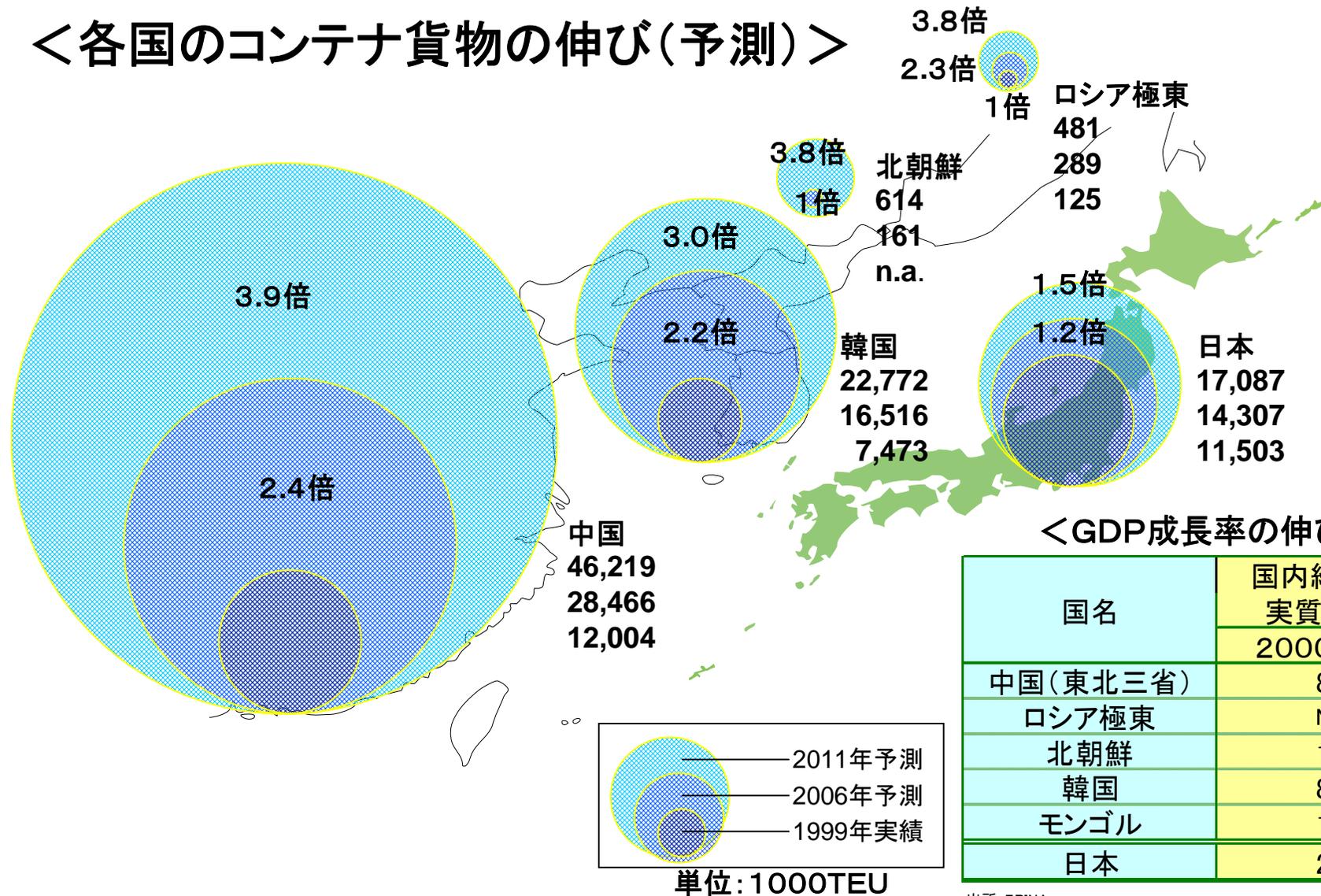
(管内航路別)

管内国際コンテナ取扱貨物量

(管内港別)

北東アジア諸国の著しい経済と貿易の発展

<各国のコンテナ貨物の伸び(予測)>



<GDP成長率の伸び>

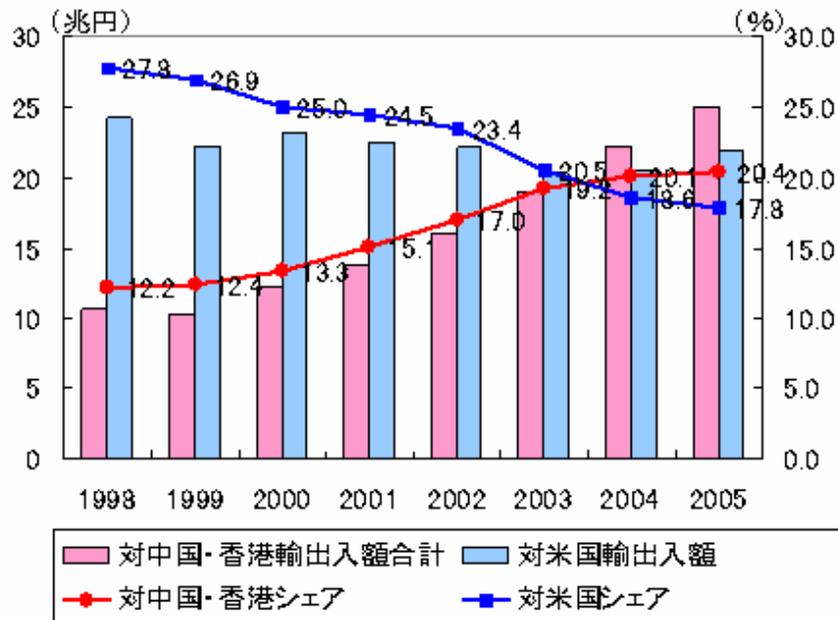
国名	国内総生産(GDP) 実質成長率(%)	
	2000年	2004年
中国(東北三省)	8.8	12.3
ロシア極東	N.A.	6.9
北朝鮮	1.3	2.2
韓国	8.5	4.6
モンゴル	1.1	10.7
日本	2.4	1.4

出所: ERINA

ただし、ロシア極東の値は「2003年の極東ロシアの経済概況」JETROのデータを使用。

対中貿易の拡大と生産体制の国際水平分業化の進展

日本の対中国(香港含む)・米国貿易額の推移



JEIRO資料等より整備局作成

2004以降、
対中貿易が米国を上回る

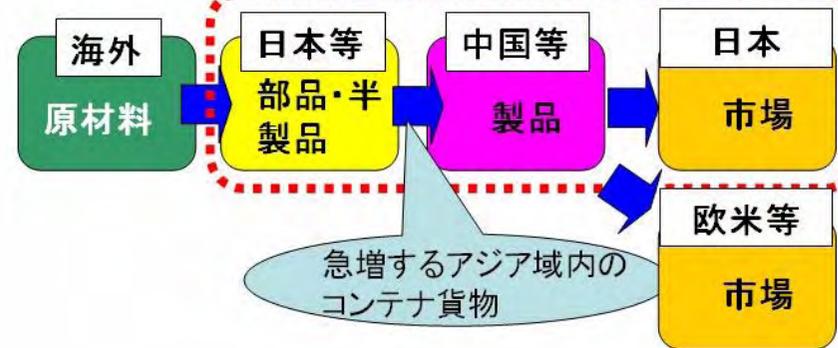


アジア域内貨物が急伸

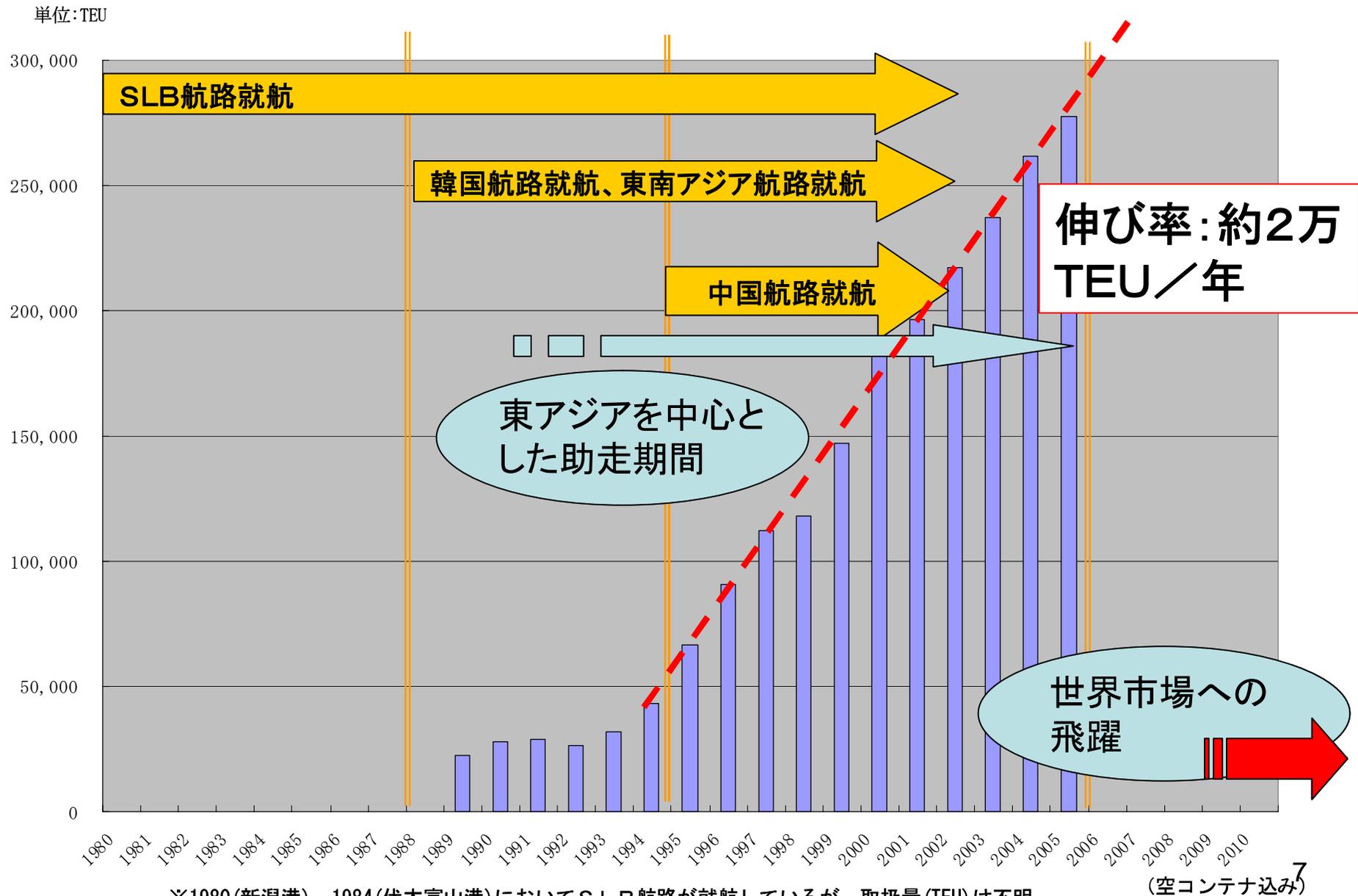
<高度経済成長期頃>



<現在>

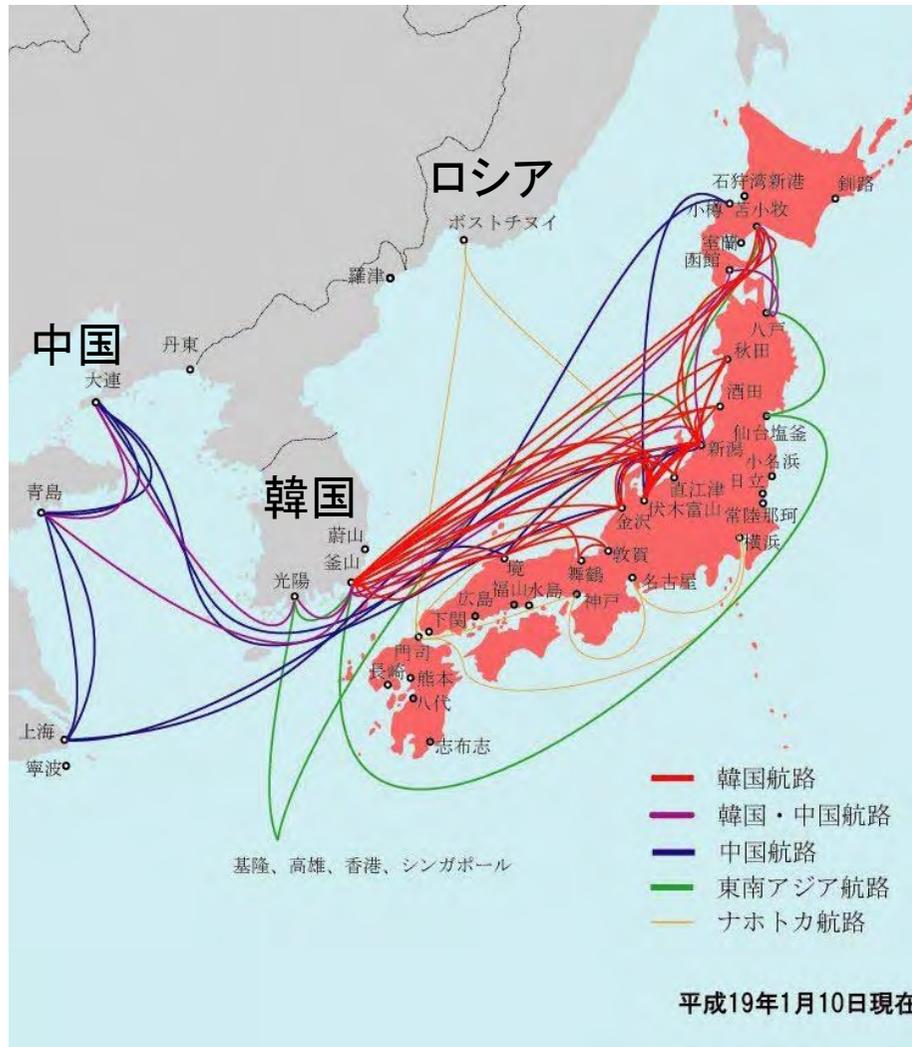


日本海物流時代の到来

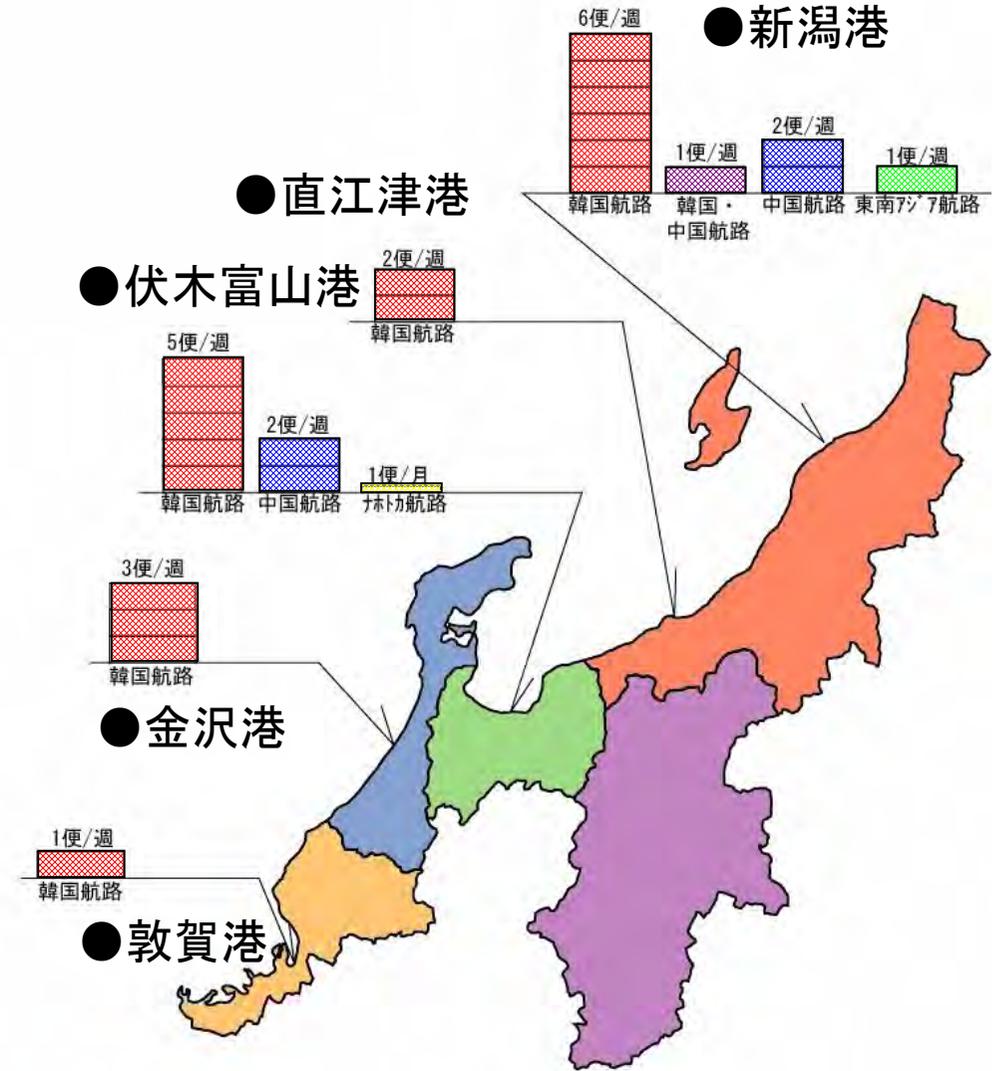


定期国際海上輸送ネットワーク

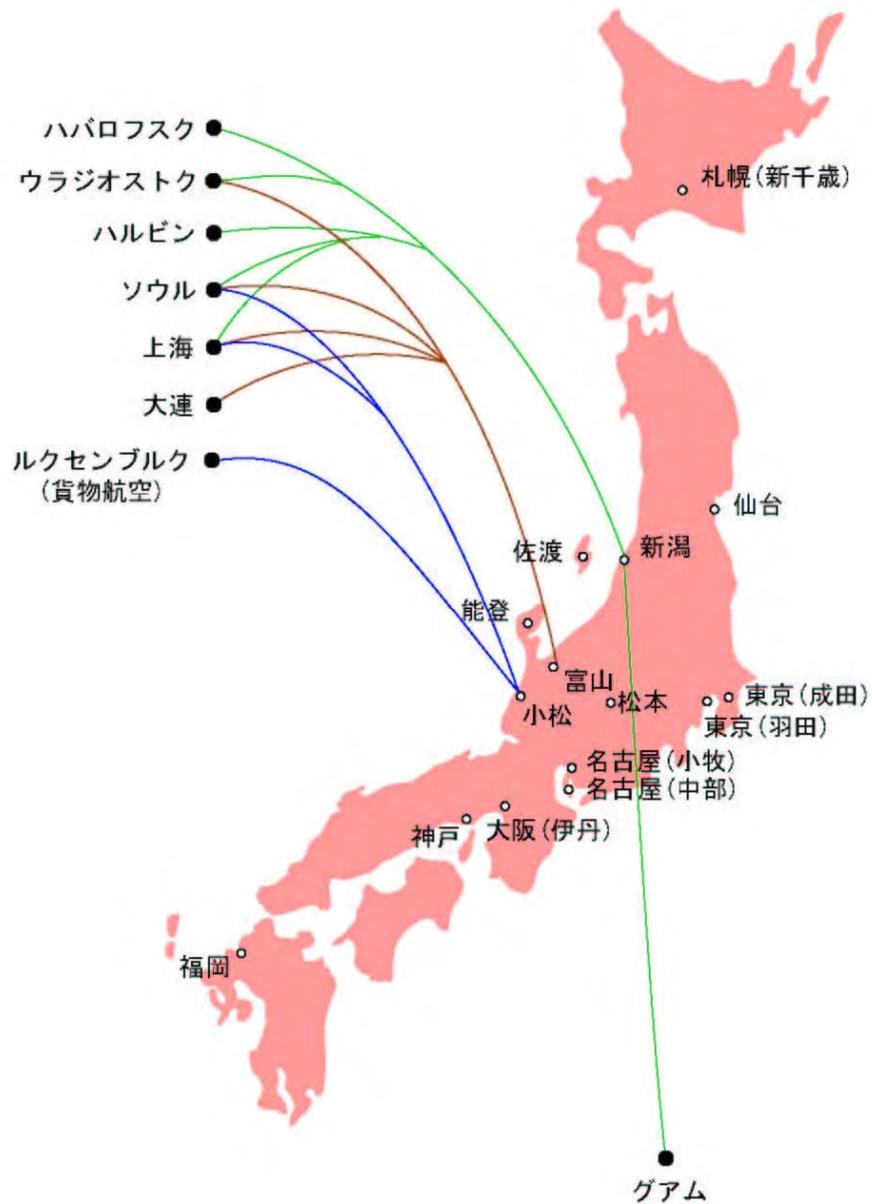
【コンテナ寄港ルート】



【管内への寄港数】



定期国際航空輸送ネットワーク



国内輸送ネットワーク

時間短縮効果(東海北陸自動車道経由)

	96年	01年	06年	開通後
金沢←→名古屋	336分	275分	251分	241分
富山←→名古屋	344分	285分	258分	248分

港湾	最寄ICと港湾までの距離・所要時間		備考	
新潟港	東港区	新新バイパス「東港IC」	約1km 約10分	各港HP及びパンフレットによる
	西港区	新潟バイパス「紫竹山IC」	約5km 約10分	
直江津港		北陸自動車道「上越IC」	約4km 約10分	
伏木富山港	富山地区	北陸自動車道「富山西IC」	約16km 約30分	
	新湊地区	北陸自動車道「小杉IC」	約9km 約20分	
	伏木地区	能越自動車道「高岡北IC」	約9km 約20分	
金沢港		北陸自動車道「金沢東IC」	約5km 約10分	
		北陸自動車道「金沢西IC」	約3km 約5分	
敦賀港		北陸自動車道「敦賀IC」	約3km 約5分	



空港	最寄り高速道路IC	距離	時間	備考
新潟空港	北陸自動車道新潟空港IC	5km	10分	新潟空港HP
富山空港	北陸自動車道富山IC	4km	5分	富山空港HP
小松空港	北陸自動車道小松IC	2km	5分	小松空港HP
松本空港	長野自動車道塩尻北IC	4km	10分	松本空港HP

: 北陸の港湾
 : 北陸の空港

高規格幹線道路網
 供用区間
 計画区間
 平成19年1月現在