

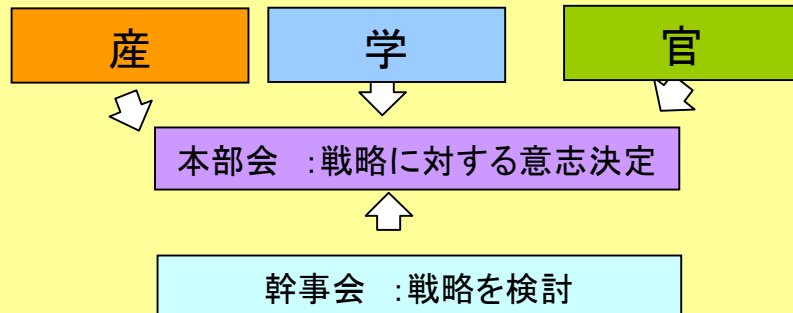


2007 北陸地域国際物流戦略チーム 報告



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

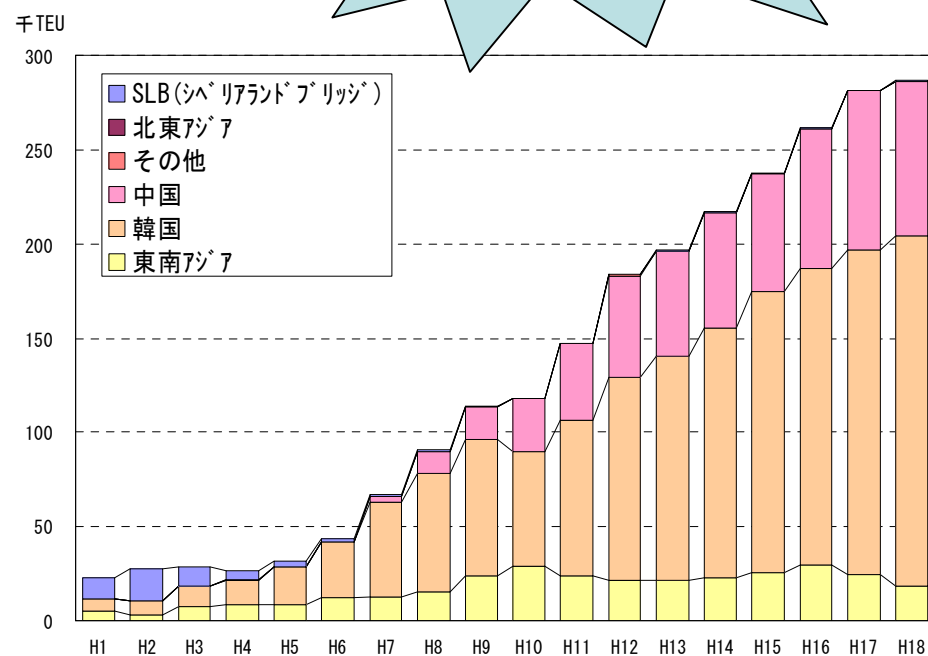


●発展する北東アジアと日本海
を介して近接している

●太平洋側海溝沿いの大規模
地震の影響が少ない。

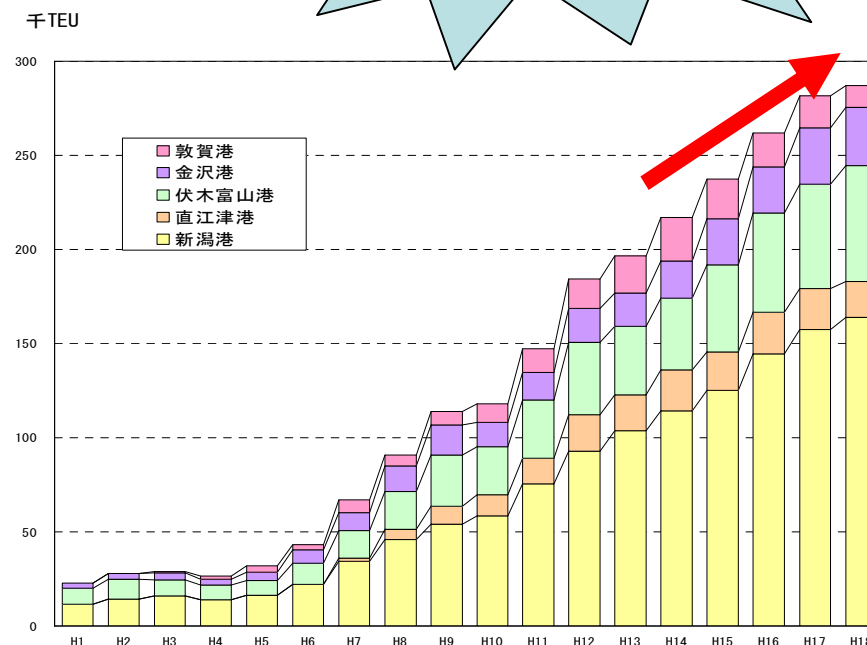
北陸地域の国際物流を支える海上コンテナの現状

韓国・中国航路が急伸



国際コンテナ取扱貨物量
(管内航路別)

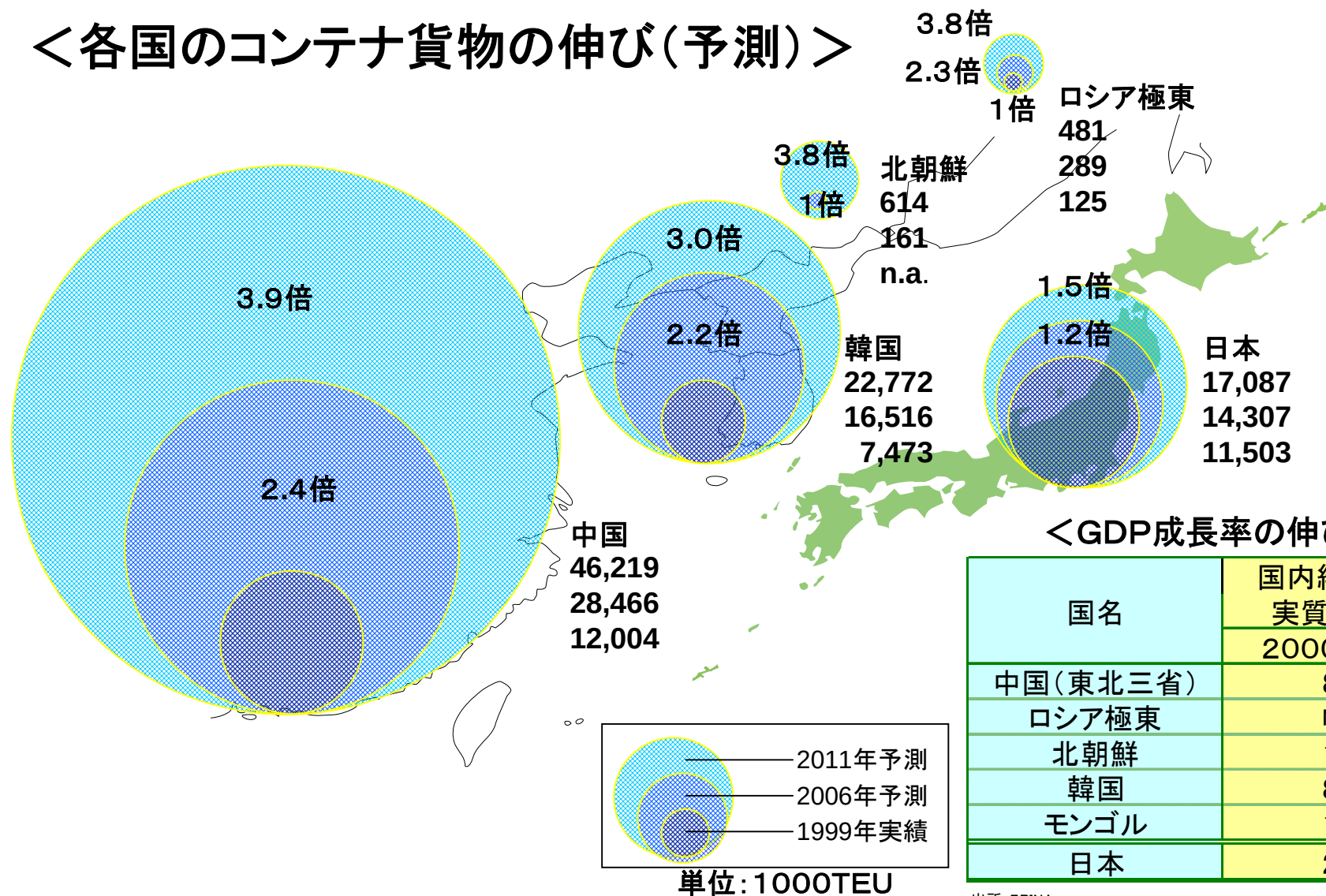
直近の5ヶ年で
46%の増加



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>

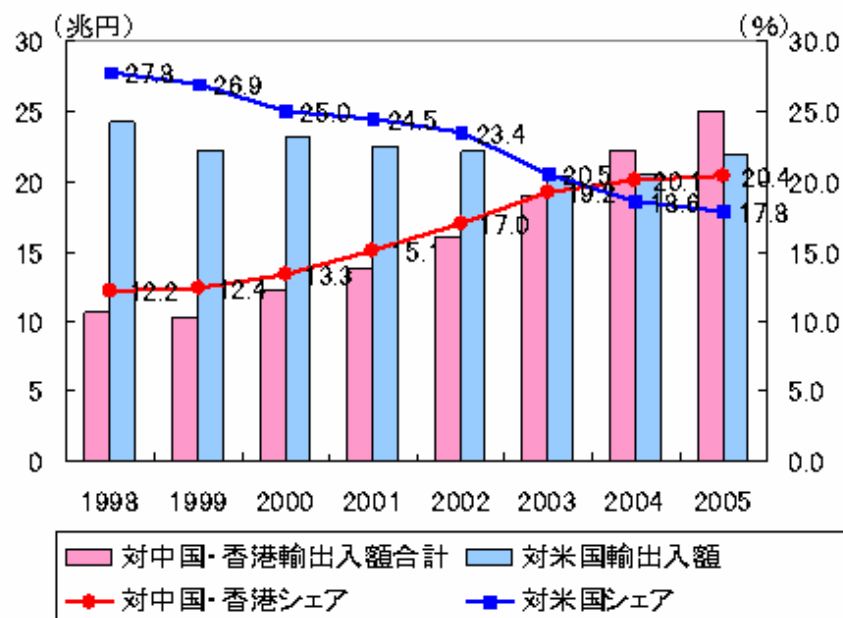
国名	国内総生産(GDP) 実質成長率(%)	
	2000年	2004年
中国(東北三省)	8.8	12.3
ロシア極東	N.A.	6.9
北朝鮮	1.3	2.2
韓国	8.5	4.6
モンゴル	1.1	10.7
日本	2.4	1.4

出所: ERINA

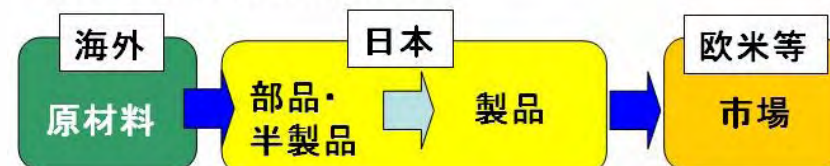
ただし、ロシア極東の値は「2003年の極東ロシアの経済概況」JETROのデータを使用。

対中貿易の拡大と生産体制の国際水平分業化の進展

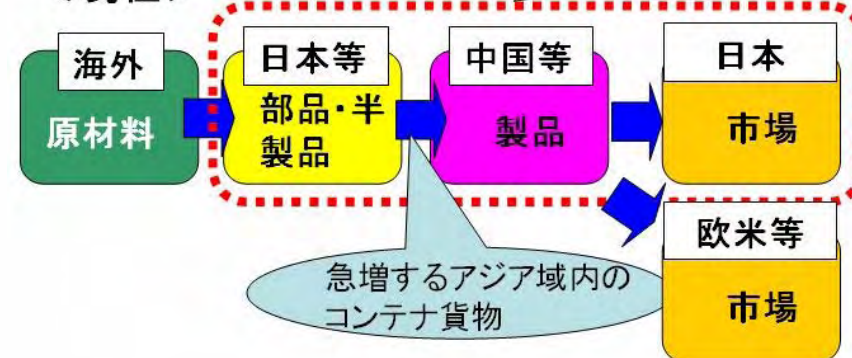
日本の対中国(香港含む)・米国貿易額の推移



<高度経済成長期頃>



<現在>



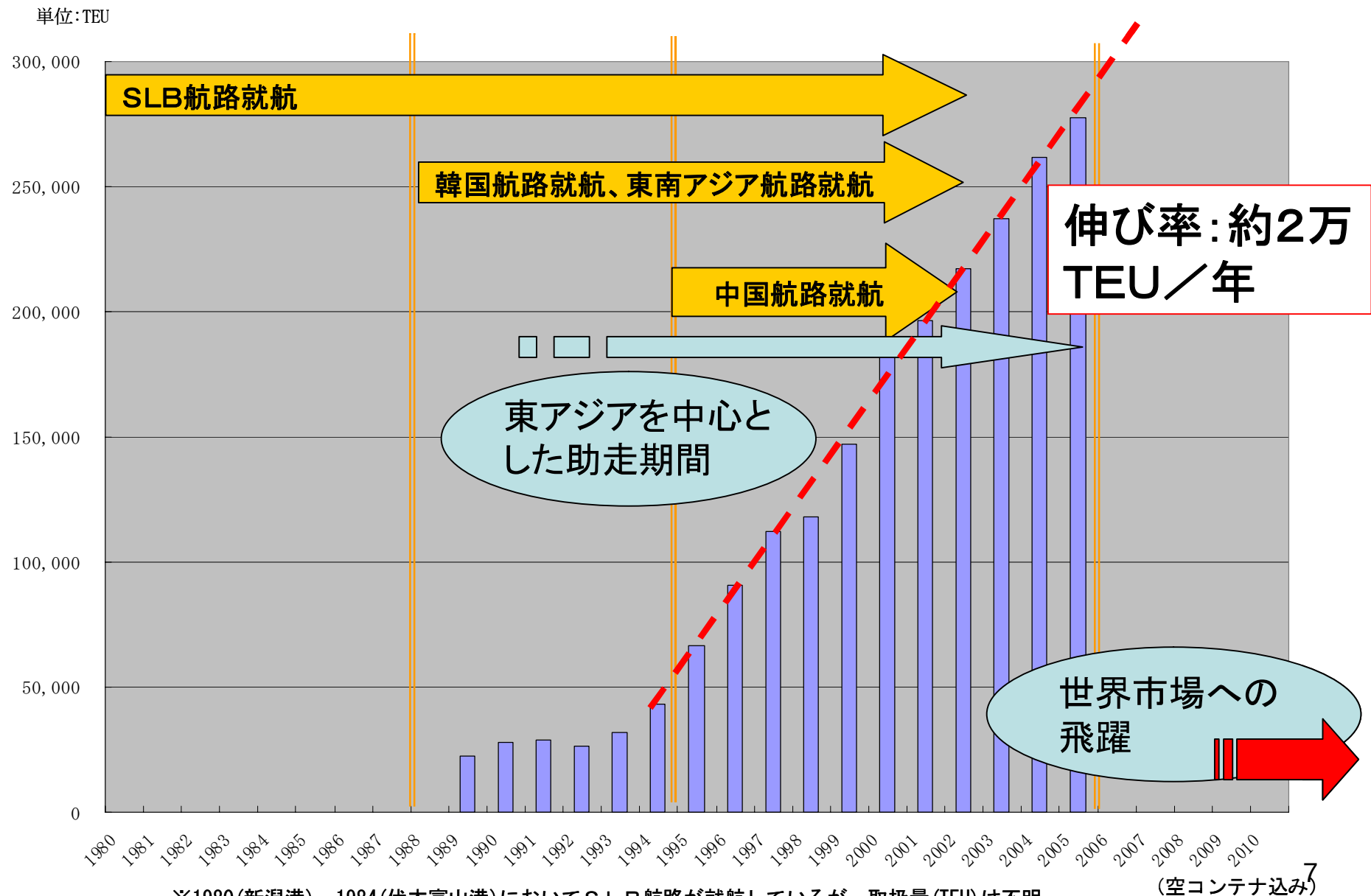
JETRO資料等より整備局作成

2004以降、
対中貿易が米国を上回る



アジア域内貨物が急伸

日本海物流時代の到来

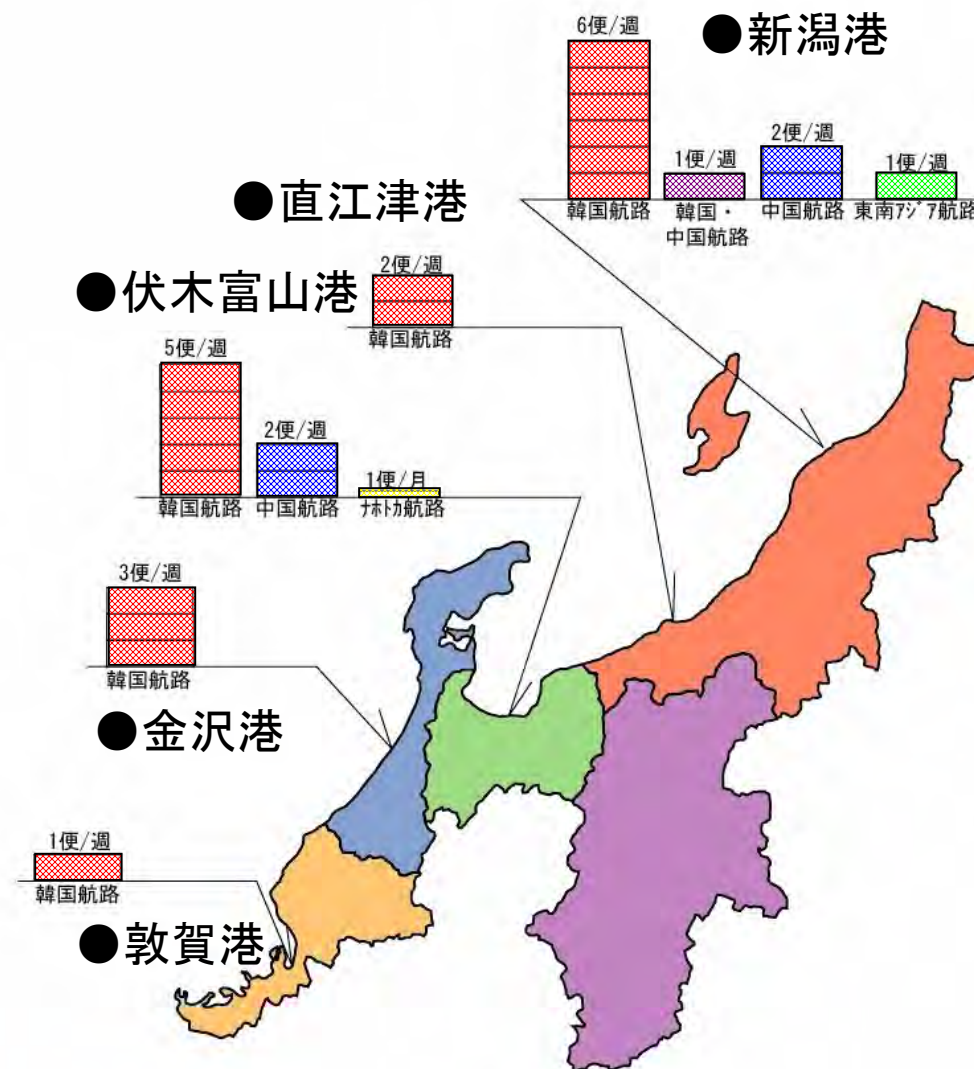


定期国際海上輸送ネットワーク

【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	

2008年3月開通予定

2014年度開通予定

穴水～能登空港事業中

七尾～砺波事業中

中条～朝日事業中

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

課題～バース数の不足

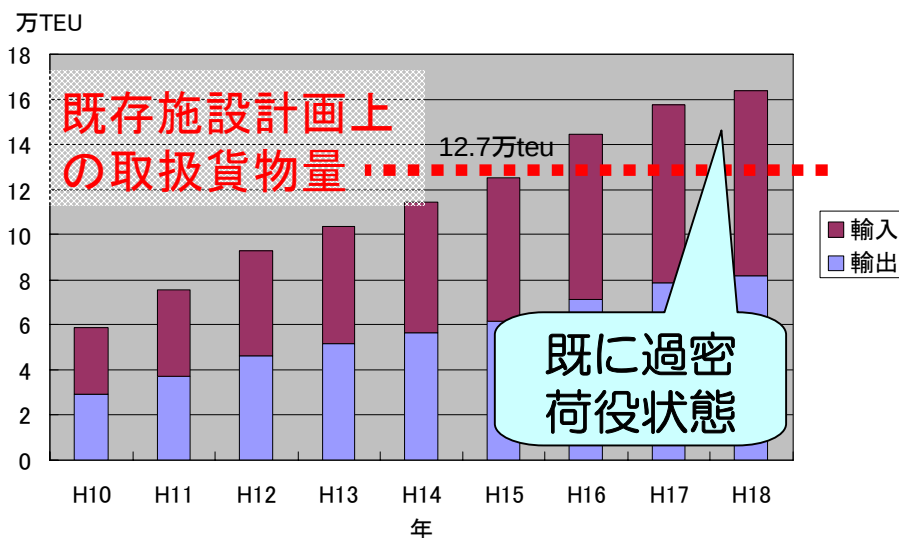


新潟港と伏木富山港では、

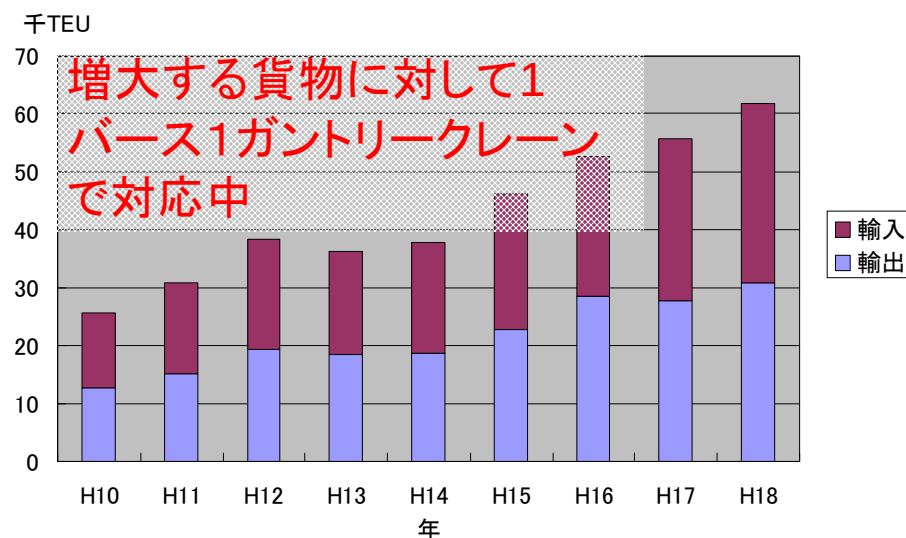
貨物量の増大に伴い、
バースの沖待ちが発生している

中国航路では積み残しも発生！！

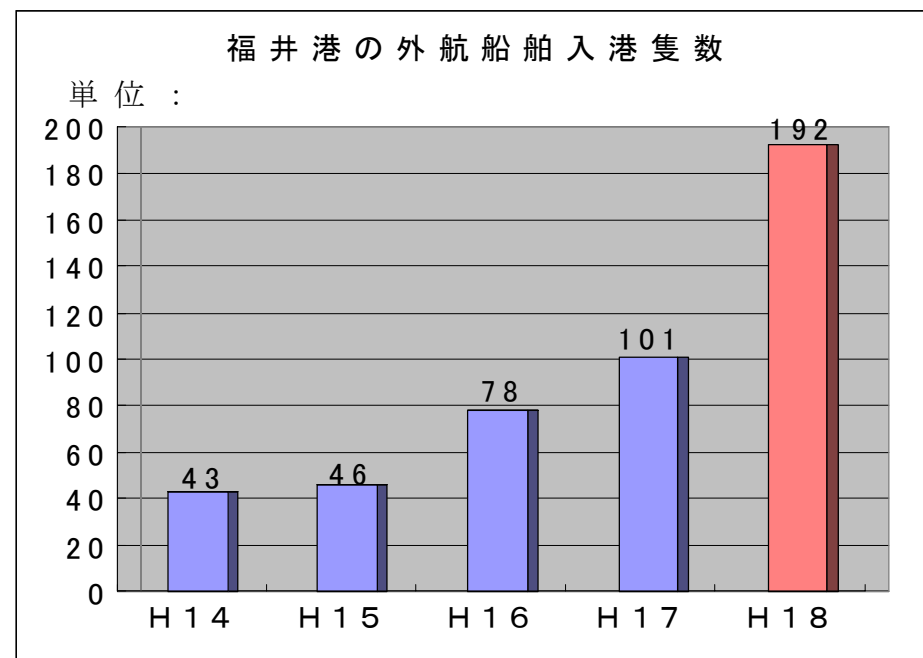
新潟港 コンテナの推移(実入+空)(輸出入別)



伏木富山港 コンテナの推移(実入+空)(輸出入別)



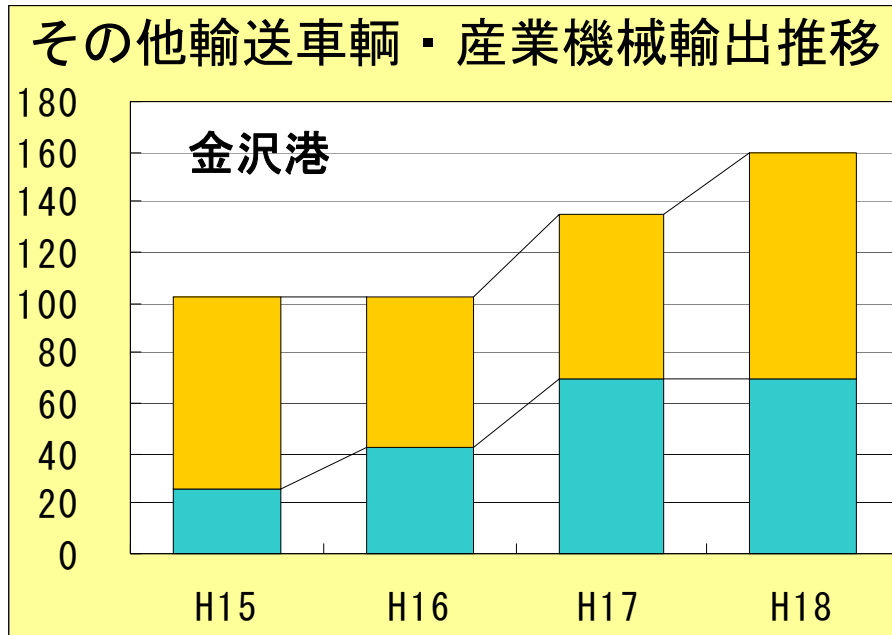
・一時期、無駄な公共事業の象徴とされていた福井港では、平成17年の「関税法上の開港指定」を契機に外航船舶入港隻数が急増、平成18年にはさらに増加し、外貿埠頭用地が手狭になってきている。



近年になって、整備効果が急激に現れ始めている。

課題～バース水深の不足

(千トン)



金沢港では、

大水深岸壁がないため
多大な陸上輸送費を
かけて他港から産業機械
等を輸出している

年間約28億円の
輸送コストが余分
にかかっている

課題～ヤードの不足

伏木富山港、新潟港、七尾港、
敦賀港では、

岸壁の背後用地
が不足している



狭いヤードでネックとなる降雪

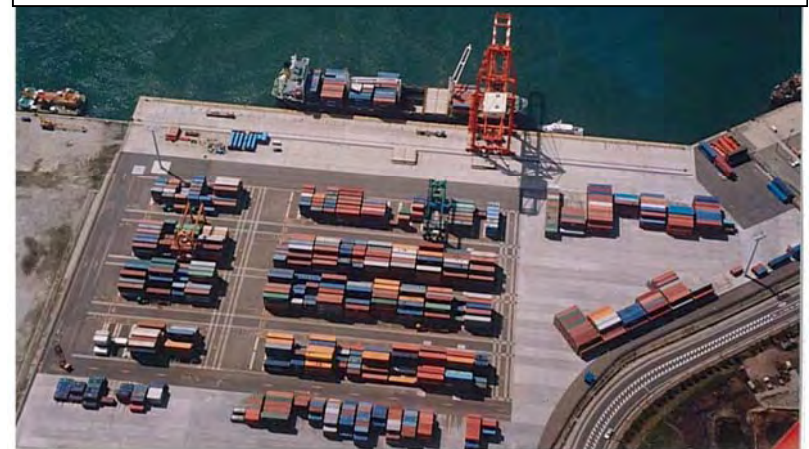
木材加工企業の大型船での原木輸入
で混雑する七尾港のふ頭用地



敦賀港のふ頭用地に並ぶ
RORO船シャース



混雑する伏木富山港のコン
テナバース



課題～静穏度確保のための外郭施設不足

伏木富山港(伏木地区)を
はじめとする管内諸港では

岸壁の稼働率が
目標の**97.5%**を
満たしていない

伏木富山港の現況

稼働率；95%～97%(1号, 2号岸壁)

万葉ふ頭

1号 2号 3号

・荷役障害の改善
・安全性の確保

150mの延伸

●港内擾乱による被災事例

●防波堤整備中の港湾

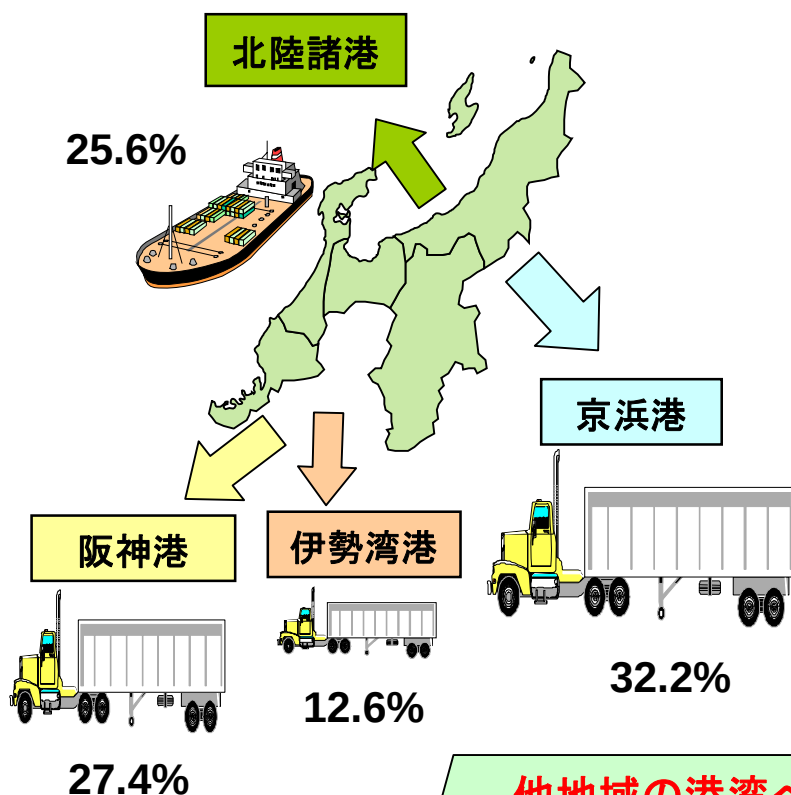
- ・新潟港 ・直江津港
- ・伏木富山港 ・金沢港
- ・敦賀港



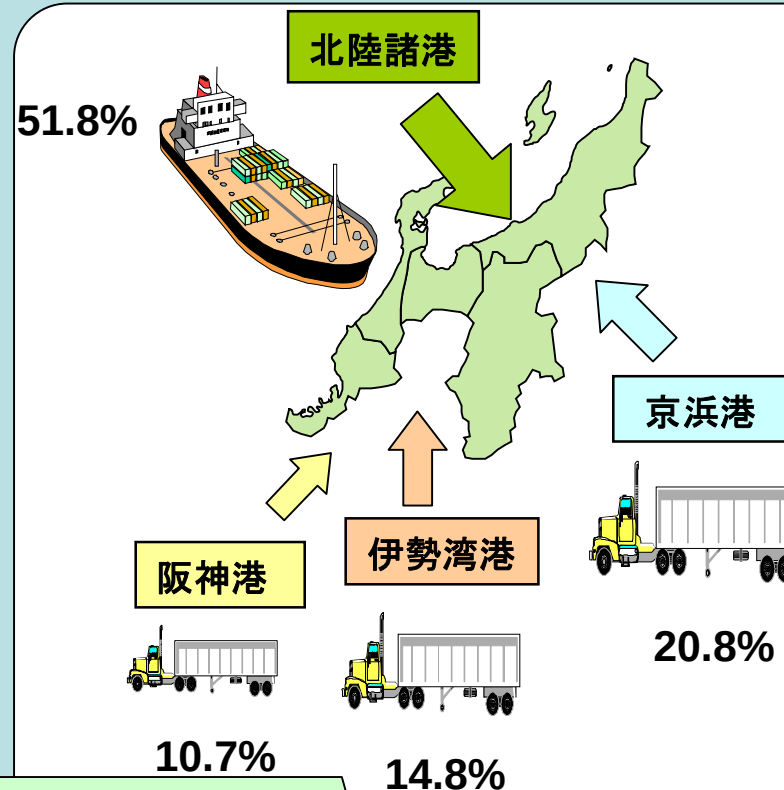
地元港湾利用の課題

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

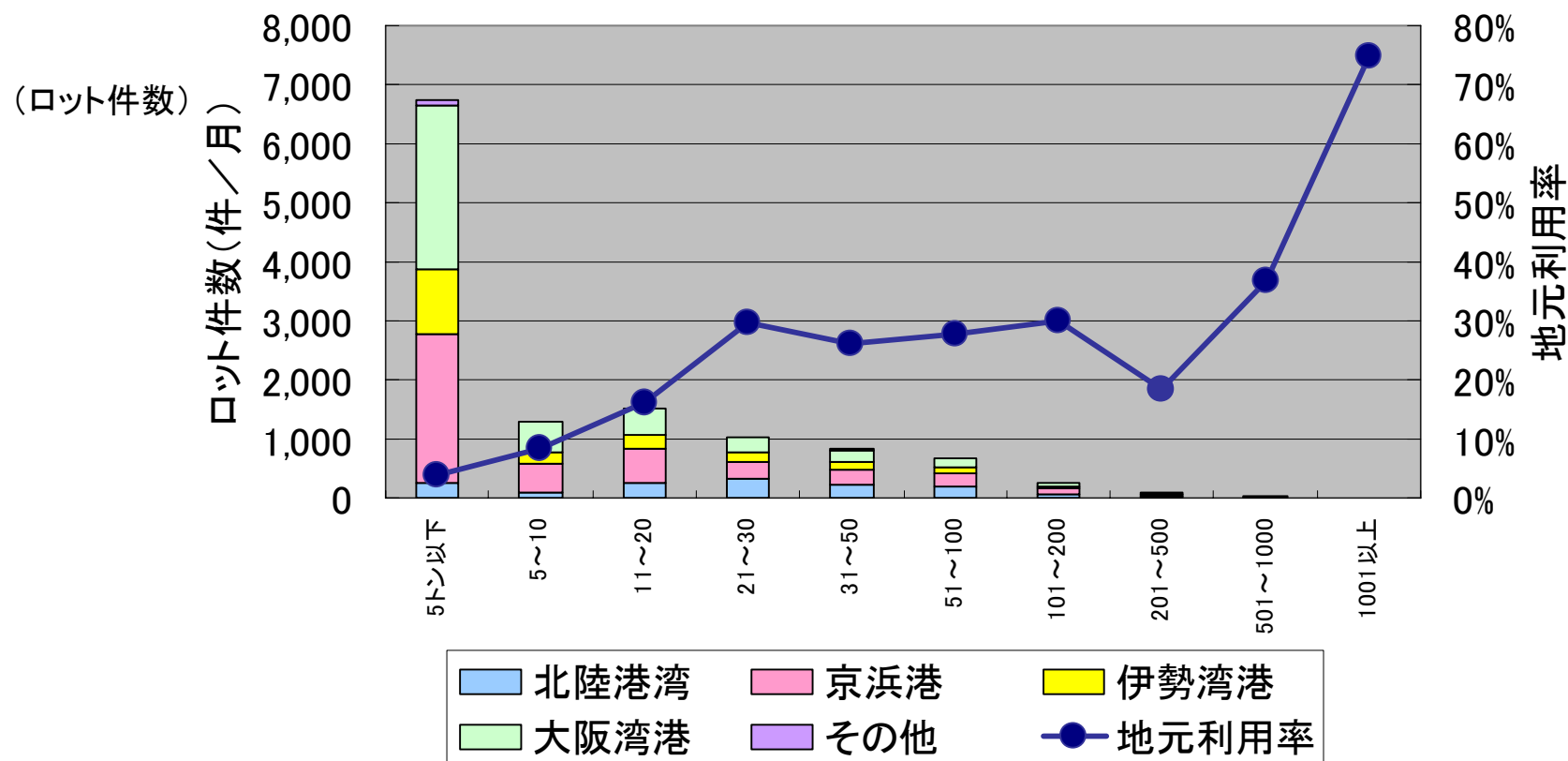


他地域の港湾へ流出する主な理由

- ▼ 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

小口貨物の課題

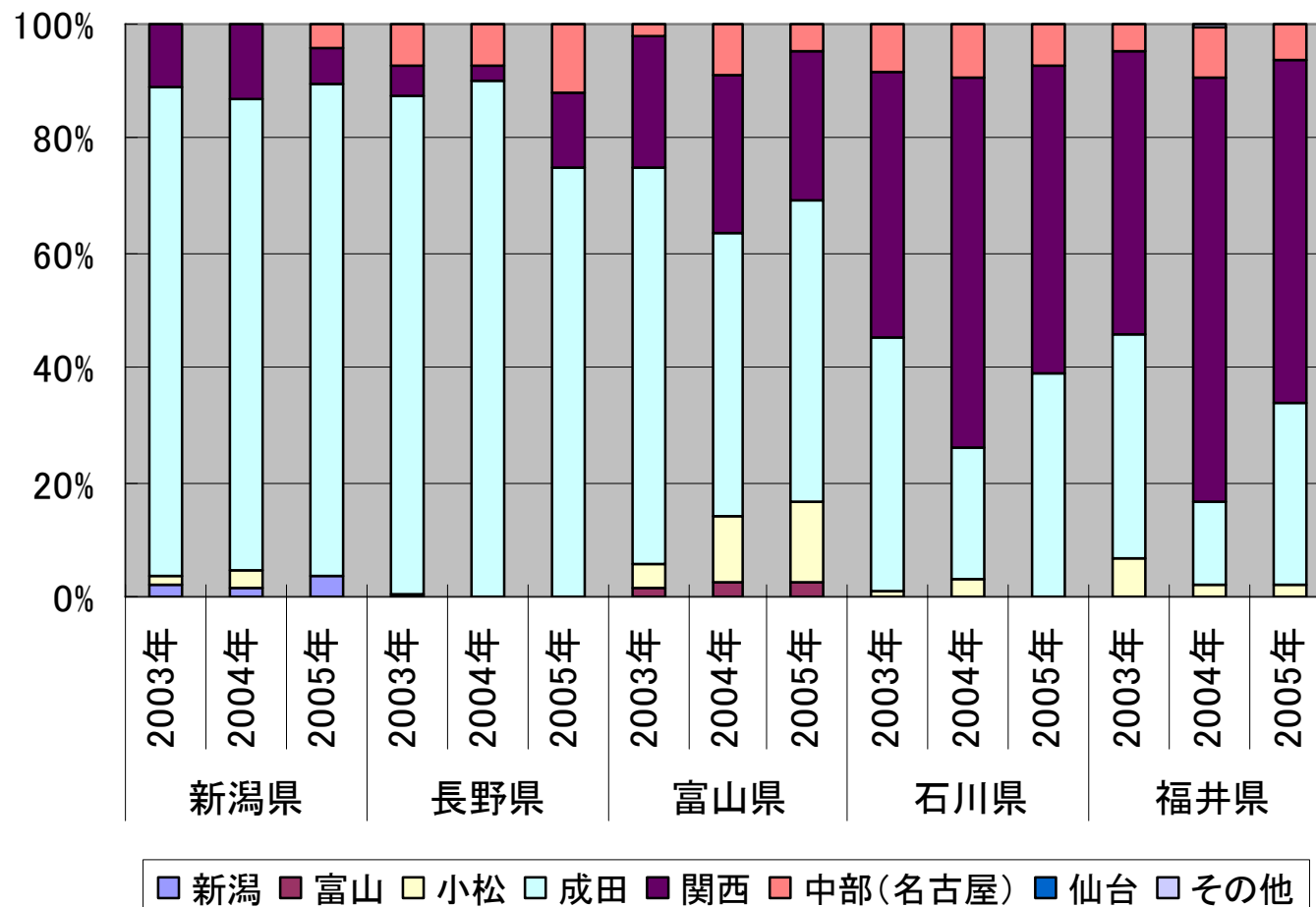
北陸管内の輸出貨物は、ロットが小さいほど地元利用率が低い。



北陸管内の輸出貨物のうち、件数の50%以上が5トン以下の小口貨物である。

航空貨物の課題

北陸地域へ航空貨物で輸入される貨物のうちの9割以上が太平洋側の大規模空港を利用している。
地元空港の利用率は約3%程度である。

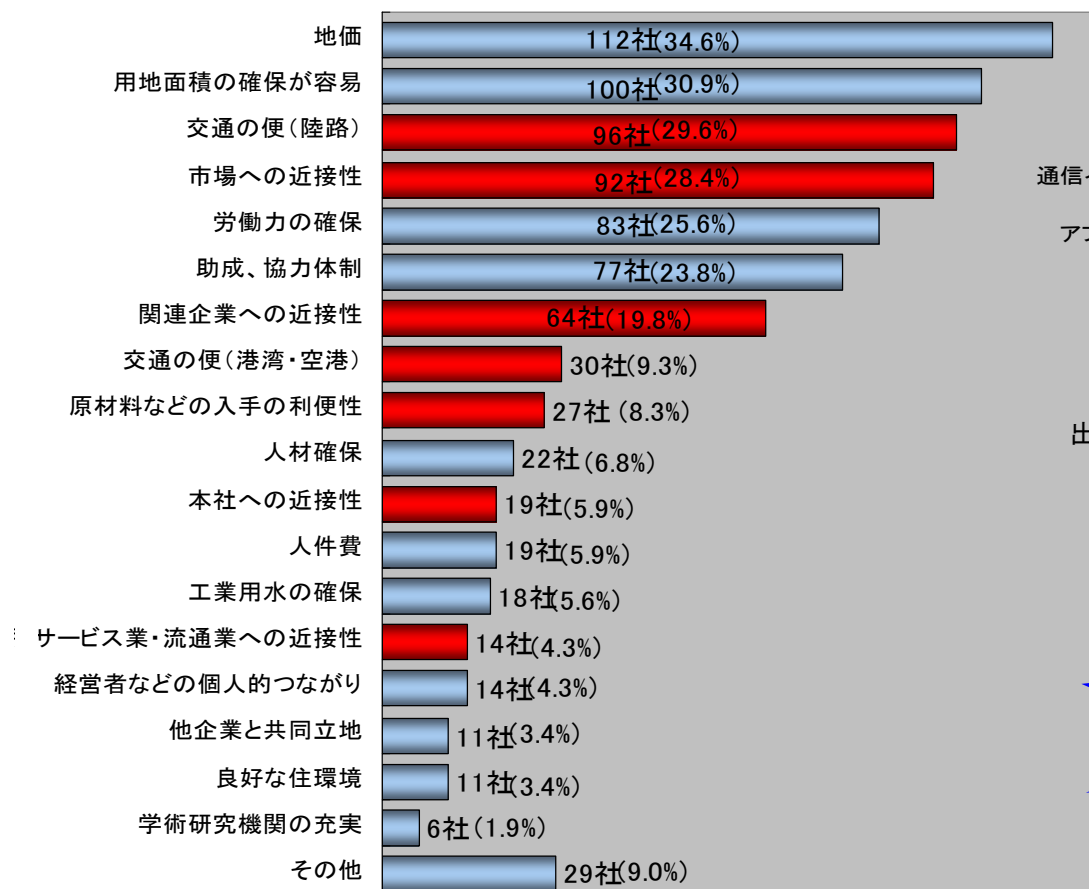


注) 重量をベースに比率で按分したもの。資料)「輸出入貨物の物流動向調査」、税関より作成

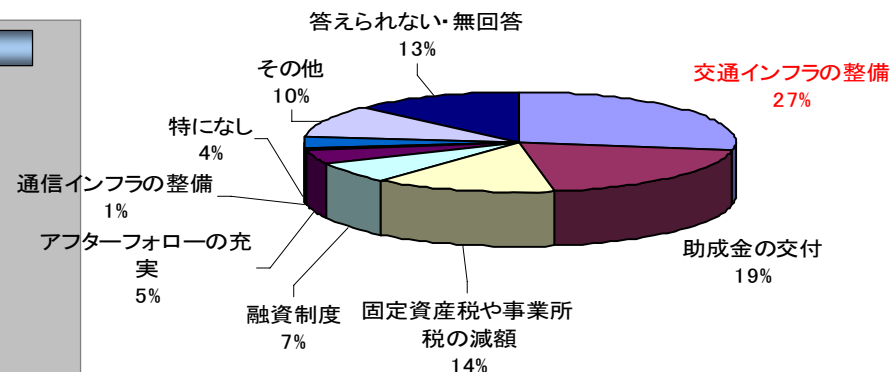
企業立地の課題

企業の立地は、交通インフラの整備などアクセシビリティに左右されるため、産業政策と物流政策との連携が必要。

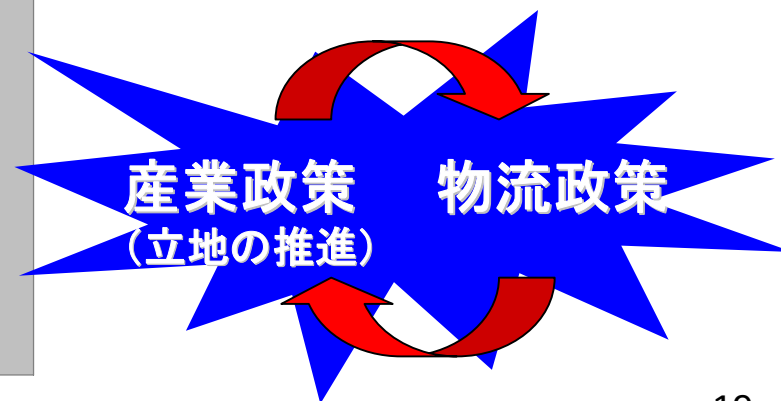
立地先決定の重要要件 (n=324社)



最も重視した自治体の誘致施策 (n=324)



出典: 帝国データバンク「企業立地に関する動向アンケート」調査 (H18.10)



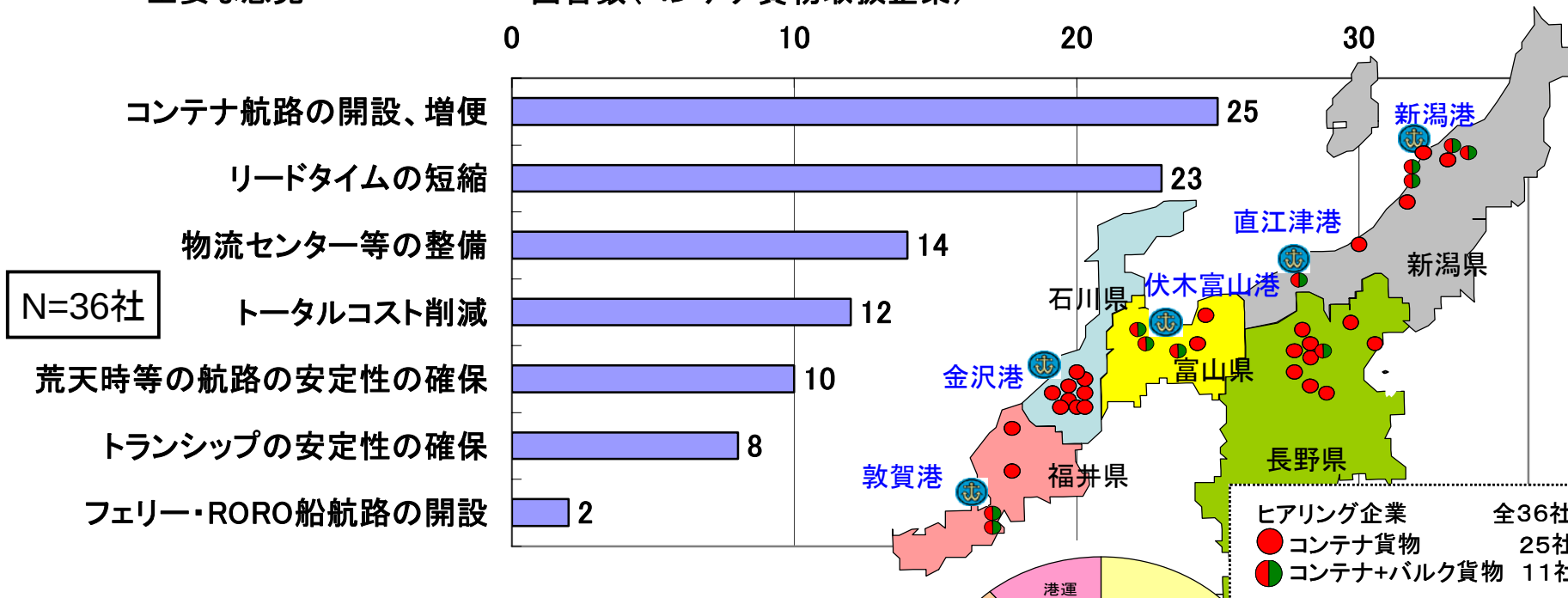
注: 複数回答。カッコ内数値は324社が選択した割合(選択率)。「答えられない」(7社)無回答(14社)を除いている。

北陸地域における港湾ユーザーのニーズ

主要な港湾ユーザー36社(北陸港湾の貨物の約1割を担う)に対するヒアリング調査結果では、コンテナ航路の開設・増便など「航路の充実」を望む声が多い。

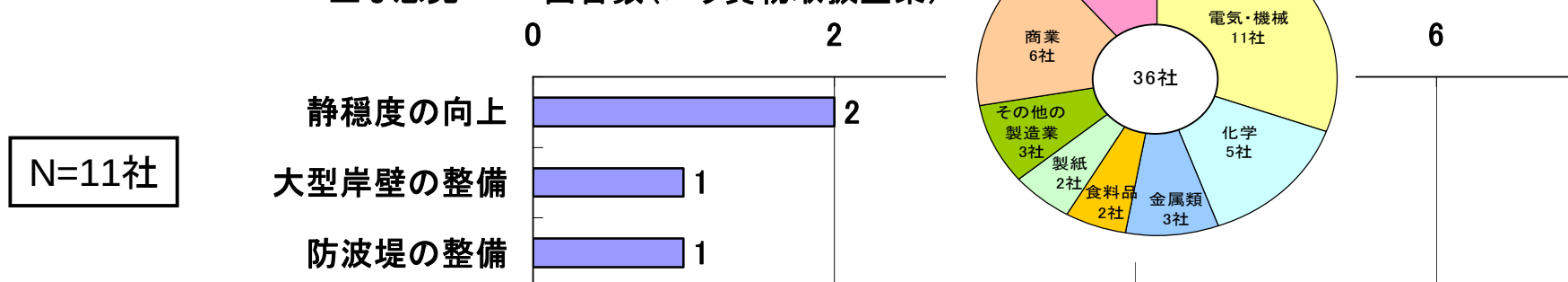
主要な意見

回答数(コンテナ貨物取扱企業)



主な意見

回答数(バラ貨物取扱企業)



北陸地域の国際物流への4つの提言

北陸地域国際物流戦略チームでは、北陸地域全体の国際物流の効率化に資するため、以下の提言を行う。

ユーザーのニーズ

- ・コンテナ航路の充実、増便
- ・リードタイムの短縮
- ・物流センター等の整備
- ・トータルコストの削減
- ・航路安定性の確保
- ・トランシップの安定性確保
- ・多様な輸送モードの確保

【提言】

- ①北陸地域の国際物流機能の改善
- ②多様な輸送経路への対応
- ③企業の立地促進に向けた取り組み
- ④北陸地域の国際物流機能の利用促進

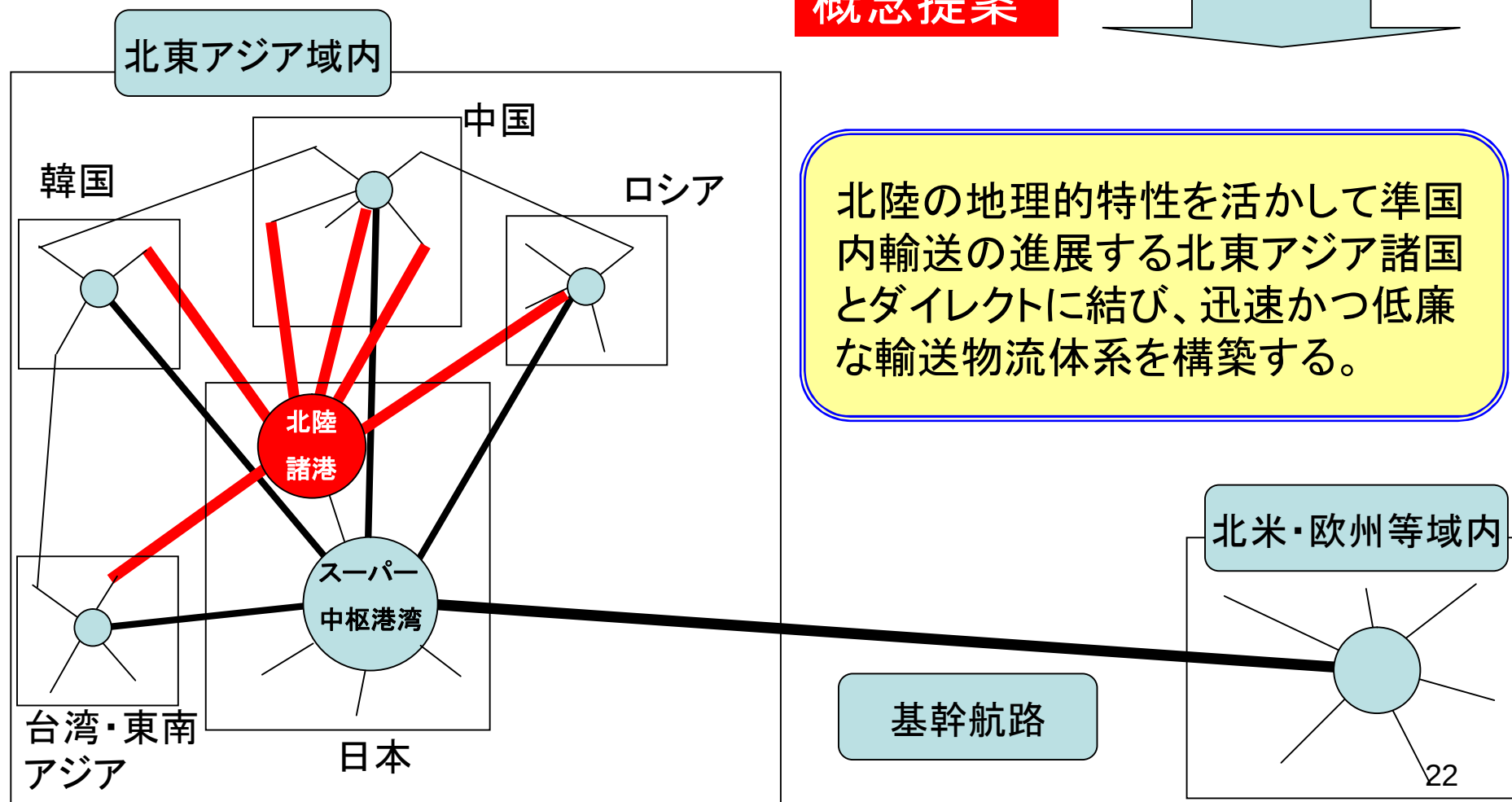
バース数の不足
バース水深の不足
ヤードの不足
静穏度の不足

物流機能の課題

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いた輸送物流体系の実現

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。

提言1 北陸地域の国際物流機能の改善

- ・国際海上ターミナル等の物流機能強化（**沖待ちの解消**）
- ・冬期風浪や降雪等に強い港湾施設の整備促進（**定時制の確保**）
- ・高機能物流支援センターの適所配置（**物流の効率化**）

背景

北陸地域の国際物流機能の現状の課題

コンテナバース・用地が不足しており沖待ちが発生



コンテナターミナルの状況
（新潟港）

沖待ち（H18）

新潟港、直江津港
伏木富山港、金沢港

波浪や雪等の自然条件の厳しさにより荷役障害が発生



静穏度が不足する港内
（敦賀港）

波浪荷役障害（H18）

直江津港
伏木富山港、敦賀港



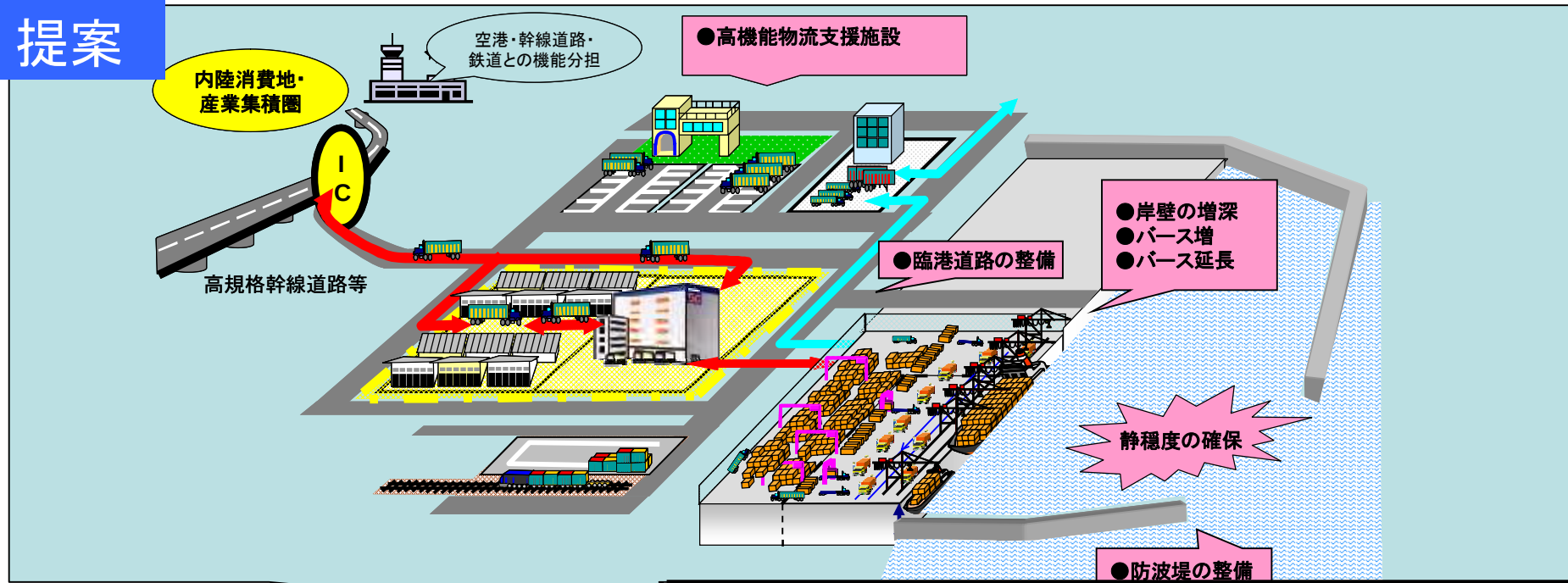
コンテナヤードの除雪
作業（新潟港）

降雪荷役障害（H18）

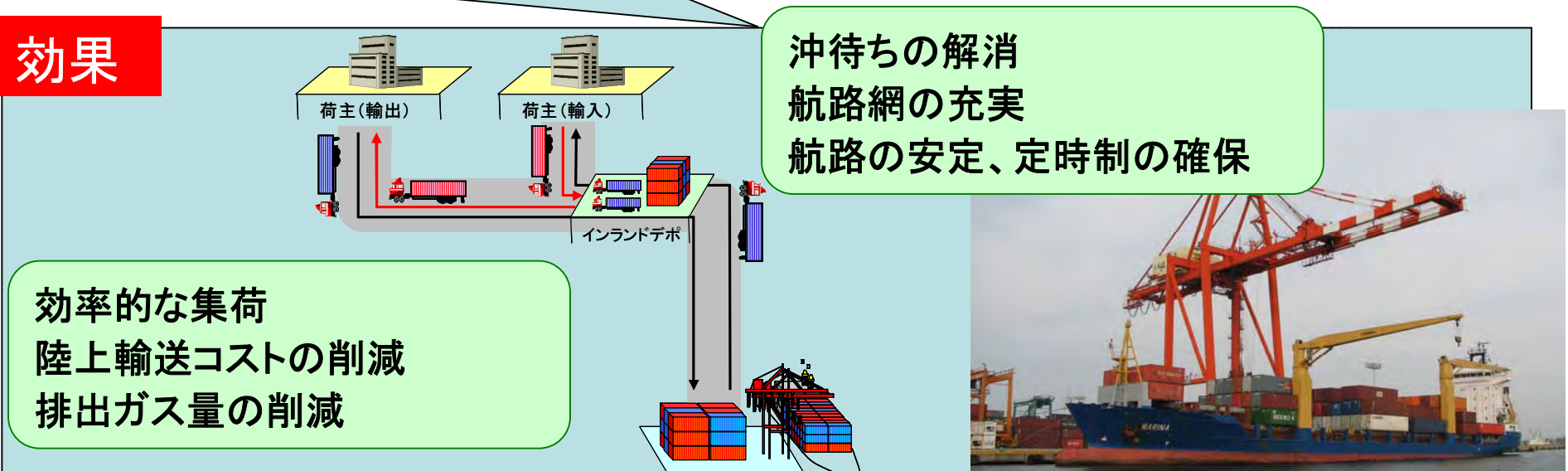
新潟港、伏木富山港

国際物流機能の改善策

提案



効果



立地企業を支援する国際物流機能向上施策

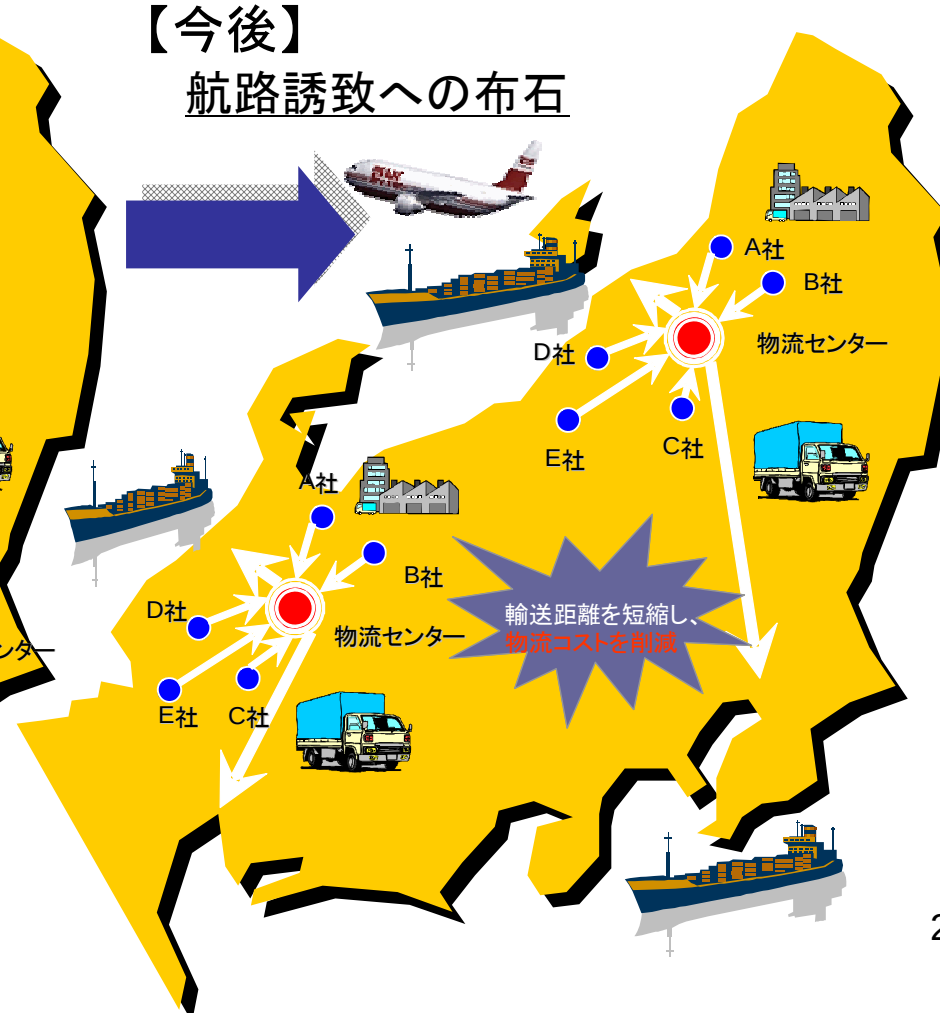
立地企業の物流コストを低減、多様な輸送モードへのアクセス、航路誘致への布石とするために、北陸地域に小口積替機能、流通加工機能等を有する高機能物流センターの整備支援を行う。

【現状】



【今後】

航路誘致への布石

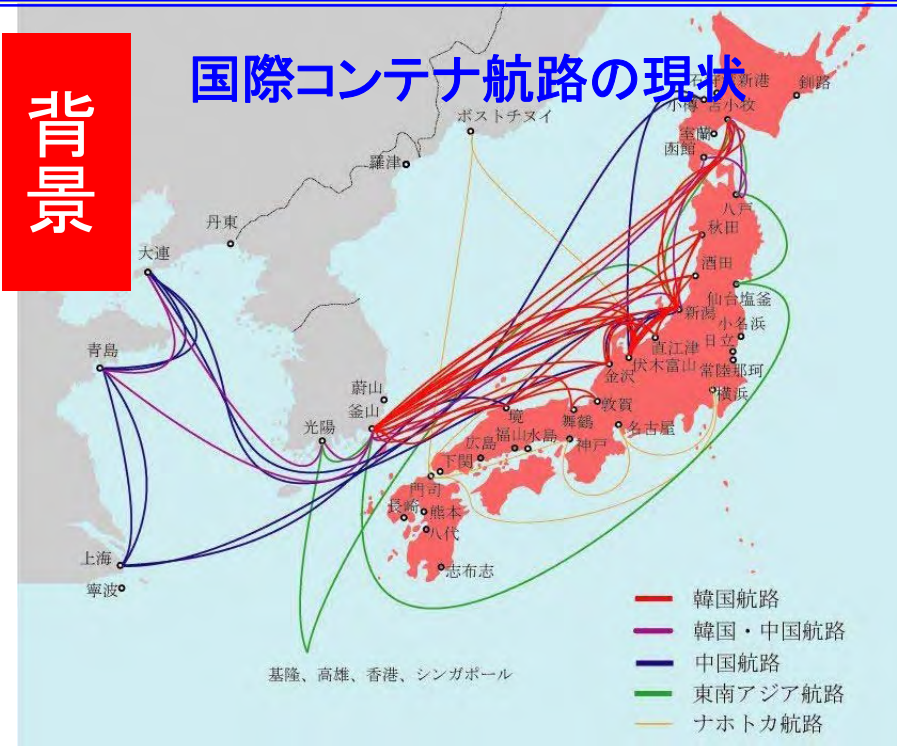


提言2 多様な輸送経路への対応

輸送貨物に応じて選択可能な輸送経路の充実と、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。

背景

国際コンテナ航路の現状



北陸地域の1～3箇所の港湾を経由して
釜山港や上海港に帰港→1ラウンド1週間

SCMの進展する企業は、ダイレクト航路
の充実などスピードアップを要望。

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。

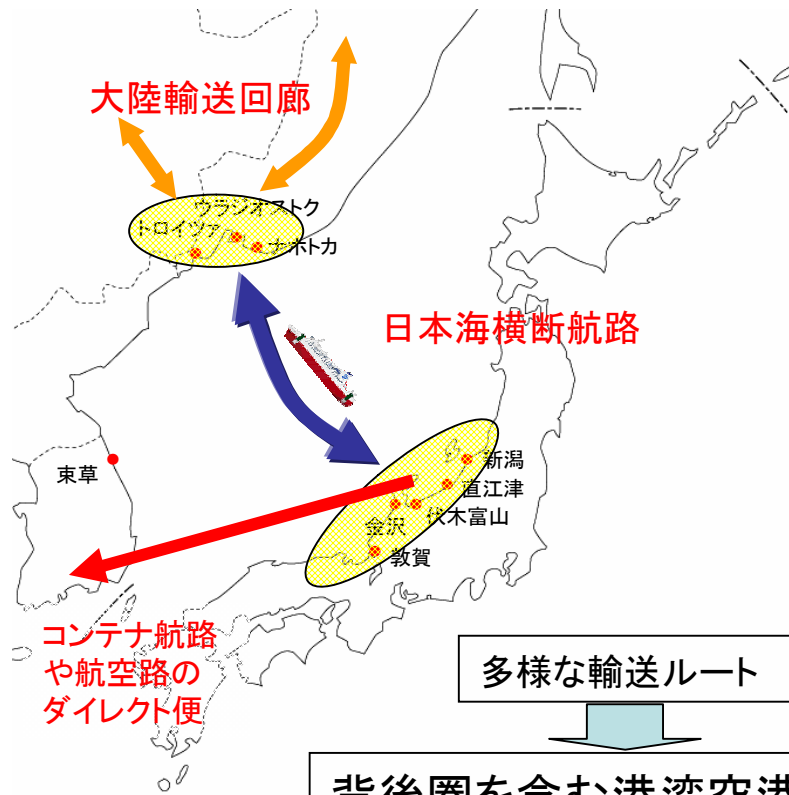


世界的な国際フェリー航路の事例
(地中海内海)

多様な輸送経路

提案

利用者のニーズに合わせた、コンテナ、フェリー、RORO、航空便といった多様な国際輸送経路の開設

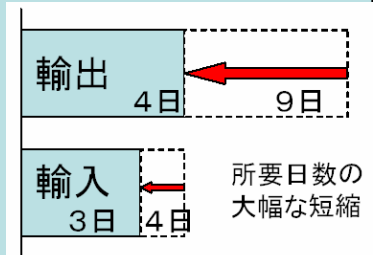


背後圏を含む港湾空港
利用者の利便性確保

効果

●コンテナ航路のダイレクト化

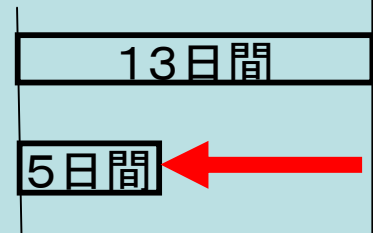
中国航路等の時間短縮→
北陸と上海をダイレクト便で
結んだ場合(事例:新潟港)



●国際フェリー、ROROの新規航路

中国東北部等との時間
短縮→

北陸と中国東北部をダイ
レクト便で結んだ場合



●SLBルートの利用

欧州航路の時間短縮(海路に比べて20日短縮)

●航空便の開設

リードタイムの短縮

●三大都市圏に与えるメリット

リダンダンシー効果、新たな北東アジア輸送ルート

提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

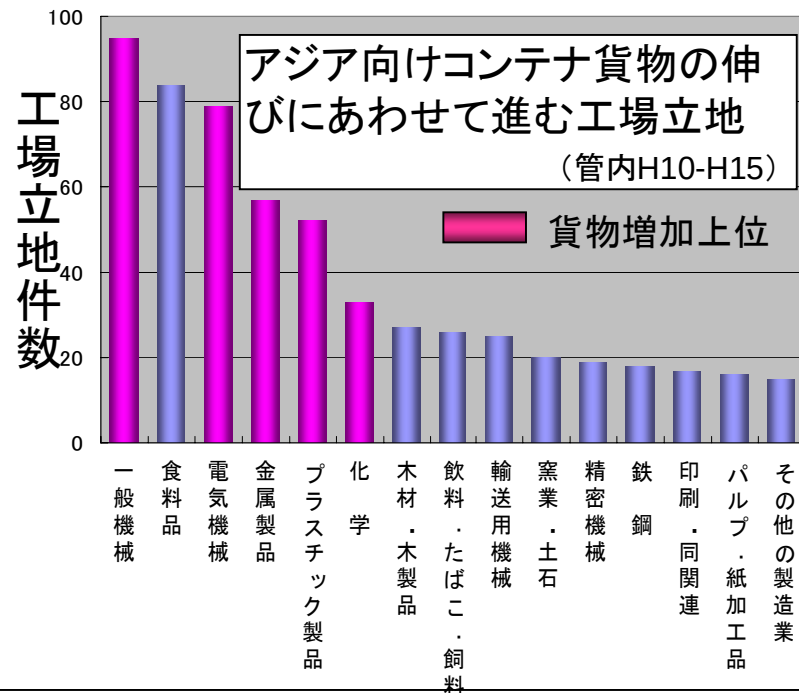
国際物流の観点から、北陸地域への企業立地に対して魅力を向上させる取り組みを行う。産業政策と連動した物流政策の実施。



提案

□産業政策との連携

企業の“国内回帰”の進展に伴い、北陸地域でも企業立地が進んでいる。今後、人口減少化社会の到来、地域経済の荒廃など地方を取り巻く環境が厳しさを増す中、アジア経済の発展と連動した産業政策及び物流基盤の整備が必要。



効果

北陸への企業の立地により

□新たな貨物の創出

事例→雑貨関連の企業が1社で週に約40TEUの貨物を創出

□貨物の集積による航路の充実

事例→上記工場が10社集まれば1航路が成立

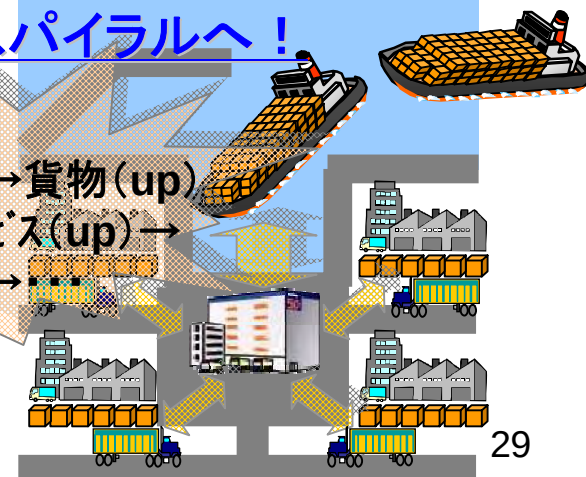
□地域の雇用増加

事例→売上100億円の製造業※が1社で年間982人の雇用を創出

※金属製品部門を想定。

“拡大”のスパイラルへ！

企業(up)→貨物(up)
→港湾サービス(up)→
航路(up)→



提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

物流情報の共有や、シンポジウム等の開催によって、自治体や民間等が行う国際物流機能の利用促進活動を支援する。

□ 国際物流シンポジウムの開催

□ 北陸地域の物流情報の共有

①北陸地域の“相乗効果”！

②物流担当者の“意識改革”！



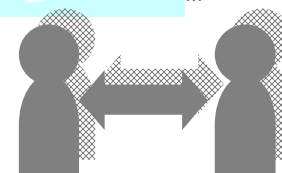
北陸地域国際物流戦略チーム

ホームページによる情報の共有

<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/top.htm>

“単独ポートセールス”から・・・

個別の取り組み



“地域連携ポートセールス”へ！

地域が一体となって取り組む！



戦略チームと連動した最近の動き

北陸地域では、戦略チームと連動した新たな動きが出始めている。

◎新潟—トロイツァ間の国際フェリー航路開設の動きが活発化

◎北陸経済連合会が物流強化委員会を設置

◎富山県が物流戦略チームを発足

◎石川県が港湾利用促進に向けた企業動向調査を実施

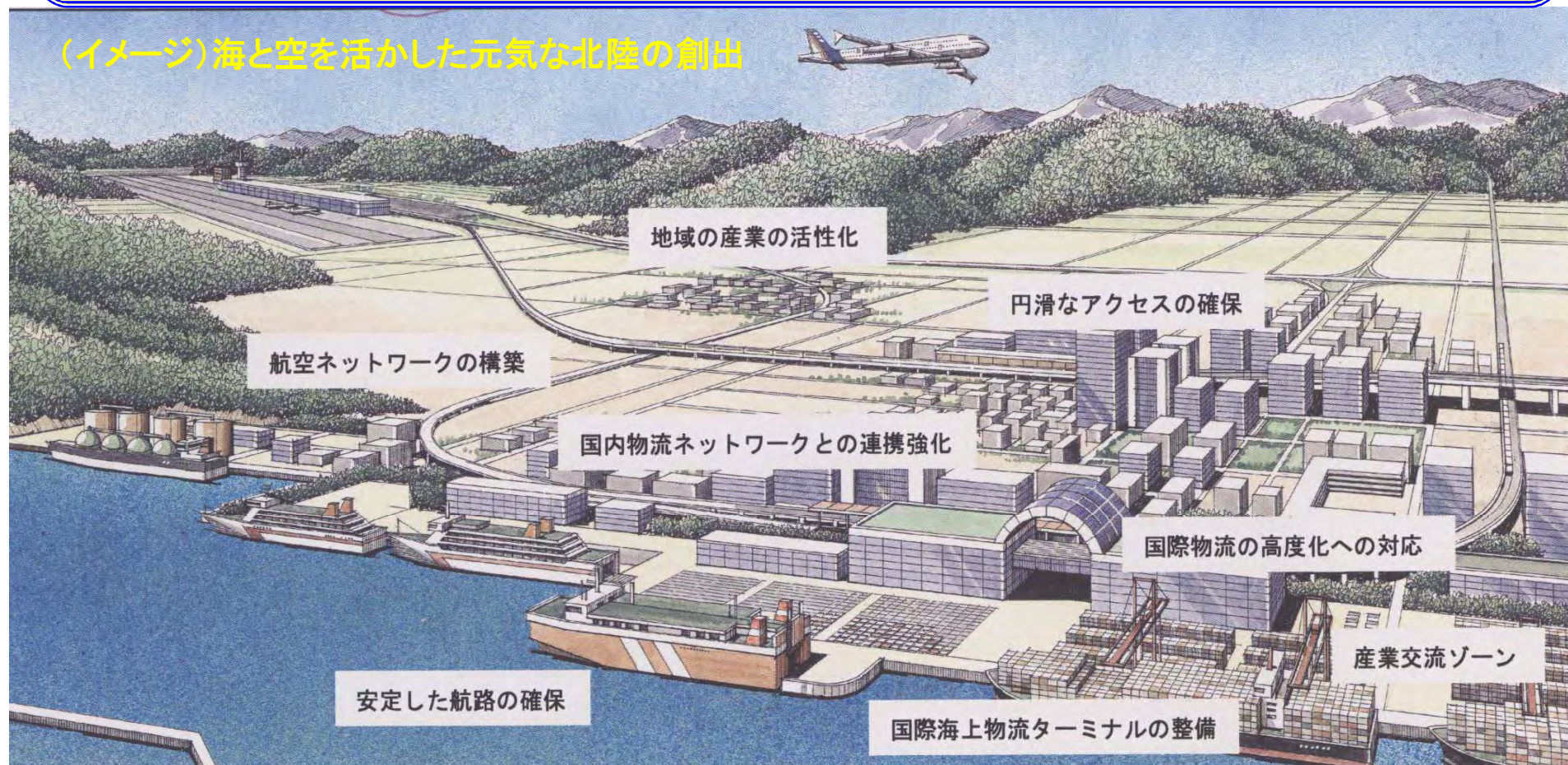
◎金沢港に小口貨物円滑化支援施設の整備の動き

◎北東アジア輸送回廊ネットワーク(NEANET)敦賀支部が、(社)敦賀港貿易振興会内に発足(9月)

◎敦賀港振興協会が滋賀県に対して敦賀港利用促進セミナーを開催予定(3月)

国際物流戦略チームにおける今後の取り組み

シンポジウムの成果は、国土形成計画法に基づく広域地方計画策定の検討及び、管内の物流施策に反映させる。



今後のスケジュール 2年目:チームの最終提言と初年度中間提言の具体的実践