



# 日本海側拠点港の形成に向けた計画書



## 公表用資料




富山地区  
新湊地区  
伏木地区  
(伏木富山港は3地区により構成)

**対象機能** : 国際海上コンテナ

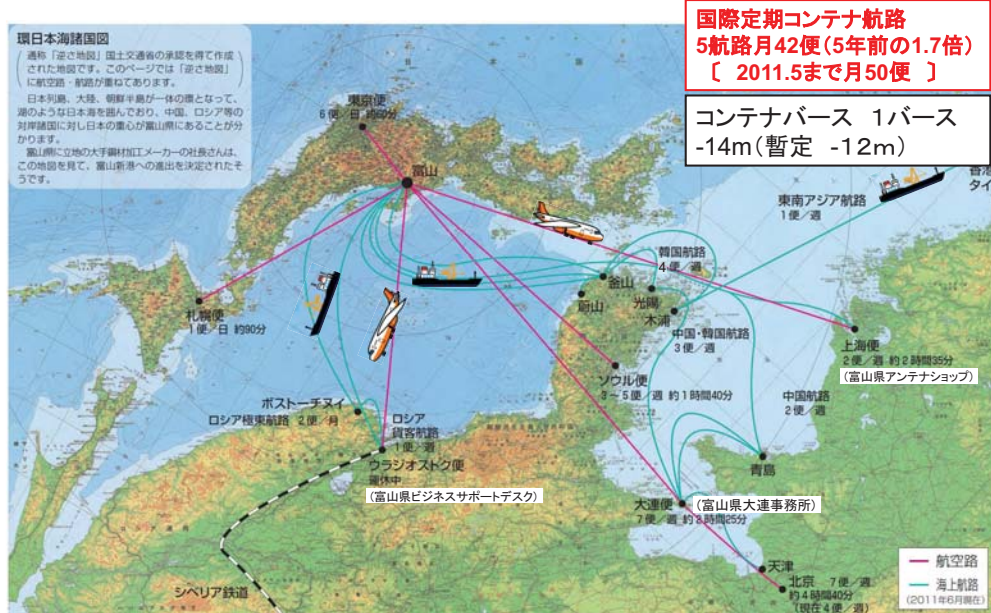
**応募港湾** : 国際拠点港湾 伏木富山港

**港湾管理者** : 富山県



## (1) 興隆する対岸諸国へのゲートウェイ・三大都市圏に直結

### ① 日本海側の中央に位置する対岸諸国へのゲートウェイ



## 1 伏木富山港の特色・ポテンシャル

資料-5 日本海側拠点港関係資料(富山県)

目標：環日本海時代における国際拠点港湾の実現

<伏木富山港の拠点港としての、3つの特色・ポテンシャル>

### (1) 興隆する対岸諸国へのゲートウェイ・三大都市圏に直結

- ・環日本海の中央部に位置し、三大都市圏のいずれともほぼ等距離といった地理的優位性。
- ・国際コンテナ取扱量は過去10年間で全国平均(1.3倍)を大幅に上回る1.7倍の伸び。
- ・国際定期コンテナ航路は5年前の1.7倍の5航路月42便。(H23.5月末:5航路50便)
- ・外航商船入港隻数は本州日本海側で第1位。
- ・輸出額は本州日本海側で第1位。(輸入額でも第2位)。
- ・期待膨らむシベリア・ランド・ブリッジ(SLB)。
- ・ロシア航路は月2便の定期コンテナ航路を有し、さらに、ラストボート化が実現。
- ・対ロシア貿易額は日本海側第1位。(川崎港に次ぐ国内第2位)
- ・コンテナ(実入り)の輸出入バランスは日本海側第1位(輸出49.3%、輸入50.7%)
- ・ロシアとの定期貨客船の就航(月2便 2010年8月から)。
- ・環日本海に拡がるビジネス・交流拠点の設置(中国・大連・上海、ロシア・ウラジオストク)。
- ・富山県ものづくり総合見本市を中国をはじめ東アジアや欧米の企業など348社(うち国内177社)の参加により開催
- ・内航フィーダーによる他港からの集荷増

### (2) 太平洋側の主要港湾の代替機能を有する災害に強い港湾

- ・能登半島に被覆され、冬期波浪の影響も受けにくい天然の良港。
- ・過去30年間の震災回数が全国最少。
- ・今後30年以内の地震発生確率は極めて低い地域。
- ・極めて台風の影響を受けにくい港。
- ・三大都市圏のいずれとも複数の高速道路により3~4時間圏で直結。

### (3) 地球にやさしい物流ルートの形成可能な港湾

- ・中京圏からのロシア向け貨物のCO2排出量を60%削減可能。
- ・三大都市圏からの欧州向け貨物のCO2排出量が70%削減可能。

<伏木富山港が目指す日本海側拠点港、3つの姿>

- モノの交流① 環日本海時代の国際物流拠点(国際海上コンテナ)
- モノの交流② 対ロシアの貿易拠点(RO-RO船、フェリー、北洋材等)
- 人の交流 対岸諸国との観光拠点(外航クルーズ)

<目標達成のための、5つの基本戦略>

**①市場開拓・創荷**

国内・海外の市場開拓を図り、輸出入貨物の創出と多様化

**②集荷力向上**

県内企業の利用促進と集荷圏の拡大を同時に進め、集荷力向上

**③航路拡充**

新規開設を含む航路の拡充

**④他港との連携**

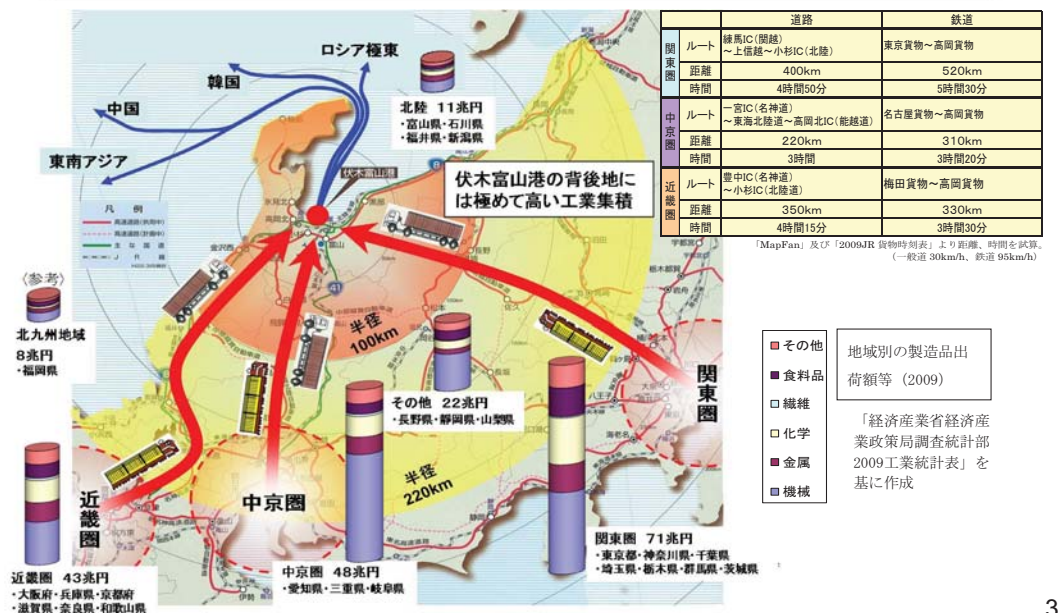
日本海側各港湾との連携により各港の利便性の向上  
集荷力を強化し、各港からの輸送コストの低減

**⑤港湾施設の効率的な運営と物流コストの軽減**

港湾施設の運営の効率化により、利便性の向上、港湾コスト軽減

## (1) 興隆する対岸諸国へのゲートウェイ・三大都市圏に直結

### ② 中京圏をはじめ近畿圏・関東圏と直結している伏木富山港



## (2) 太平洋側の主要港湾の代替機能を有する災害に強い港湾

### ① 地震・台風が極めて少なく、波の影響を受けにくい

#### 地震が少ない

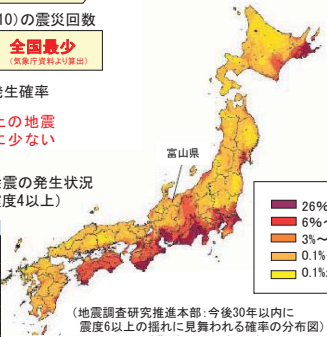
ア 過去30年間(1980~2010)の震災回数  
震度3以上 21回  
震度4以上 4回 **全国最少**  
(気象庁資料より算出)

イ 今後30年以内の地震発生確率

富山県の震度6以上の地震の発生確率は非常に少ない(0.1%~6.0%)

ウ 東日本大震災に係る余震の発生状況(震度4以上)

県名	震度4以上	震度3
青森	14	43
秋田	15	38
岩手	46	83
宮城	59	107
山形	18	42
福島	98	189
茨城	75	147
栃木	33	90
群馬	13	44
千葉	26	74
埼玉	20	47
東京	6	31
神奈川	5	29
山梨	3	15
長野	29	66
新潟	17	64
富山	0	3
石川	1	3
静岡	2	13
岐阜	3	10
愛知	1	2

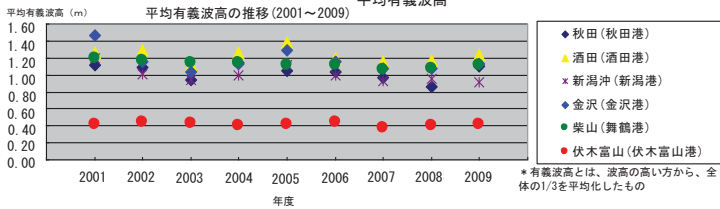


#### 台風が極めて少ない

過去10年間(1999~2008)都道府県別水害被害累積額分布図(2000価格)



#### 波高が比較的低い



## (3) 地球にやさしい物流ルートの形成可能な港湾

### ① 伏木富山港を利用することによるCO<sub>2</sub>排出量削減効果

ロシア極東へ輸送する場合、太平洋側港湾を利用する場合と比べて**最大60%のCO<sub>2</sub>削減**が可能

ロシア・欧州へ輸送する場合、シベリアランドブリッジを利用するとスエズ運河を利用し海上輸送する場合と比べて**最大70%のCO<sub>2</sub>削減**が可能

#### ロシア極東向け貨物

国内鉄道輸送の場合			国内トレール輸送の場合		
貨物発地点	CO <sub>2</sub> 削減割合 (%)	CO <sub>2</sub> 削減量 (t-CO <sub>2</sub> /100TEU)	貨物発地点	CO <sub>2</sub> 削減割合 (%)	CO <sub>2</sub> 削減量 (t-CO <sub>2</sub> /100TEU)
関東圏	62	140	関東圏	24	60
中京圏	62	120	中京圏	39	80
近畿圏	54	90	近畿圏	8	10

#### ロシア欧州側港湾向け貨物

国内鉄道輸送の場合			国内トレール輸送の場合		
貨物発地点	CO <sub>2</sub> 削減割合 (%)	削減量 (t-CO <sub>2</sub> /100TEU)	貨物発地点	CO <sub>2</sub> 削減割合 (%)	削減量 (t-CO <sub>2</sub> /100TEU)
関東圏	70	1200	関東圏	65	1100
中京圏	70	1200	中京圏	68	1200
近畿圏	70	1200	近畿圏	65	1100

○目的地: サントペテルブルク  
○相手港: (シフト前) サントペテルブルク港 (シフト後) ロシア極東港  
○シフト前ルート  
東京都・愛知県・大阪府 ~ 太平洋側最寄港 ~ サントペテルブルクまで海上輸送  
○シフト後ルート  
東京都・愛知県・大阪府 ~ 伏木富山港 ~ ロシア極東港 ~ (SLB) ~ サントペテルブルク

○相手港: ロシア極東港  
○シフト前ルート  
東京都・愛知県・大阪府 ~ 太平洋側最寄港 ~ ロシア極東港  
○シフト後ルート  
東京都・愛知県・大阪府 ~ 伏木富山港 ~ ロシア極東港



## (2) 太平洋側の主要港湾の代替機能を有する災害に強い港湾

### ② 伏木富山港から3~4時間台で直結している三大都市圏(どの都市圏へも複数ルートで支援可能)

#### ■ 交通ネットワーク



	道路	鉄道
関東圏	ルート 練馬IC(関越) ~ 上信越 ~ 小杉IC(北陸) 距離 400km 時間 4時間50分	東京貨物 ~ 高岡貨物 520km 5時間30分
中京圏	ルート 一宮IC(名神道) ~ 東海北陸道 ~ 高岡北IC(能越道) 距離 220km 時間 3時間	名古屋貨物 ~ 高岡貨物 310km 3時間20分
近畿圏	ルート 豊中IC(名神道) ~ 小杉IC(北陸道) 距離 350km 時間 4時間15分	梅田貨物 ~ 高岡貨物 330km 3時間30分

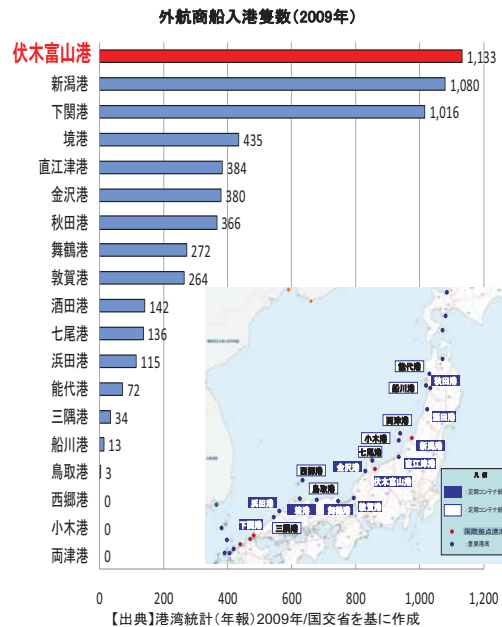
(複数ルートの高速道路) (レールによる外資コンテナ輸送)

各都市圏に対して複数のルートによる代替性が確保されている

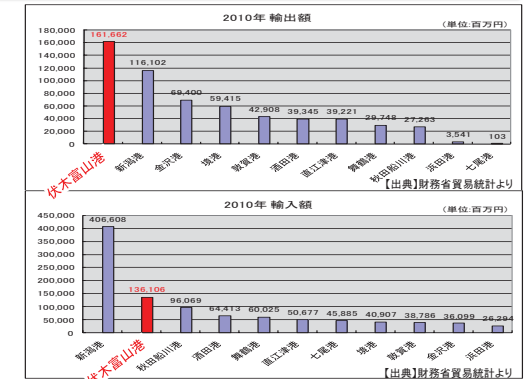
伏木富山港一港を整備することにより、三大都市圏における港湾のいずれの代替機能も果たすことが可能

## 2 伏木富山港の現況

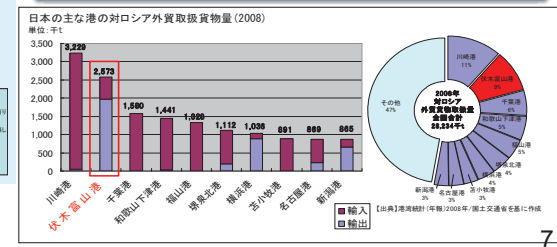
### 本州日本海側最多の外航商船入港隻数



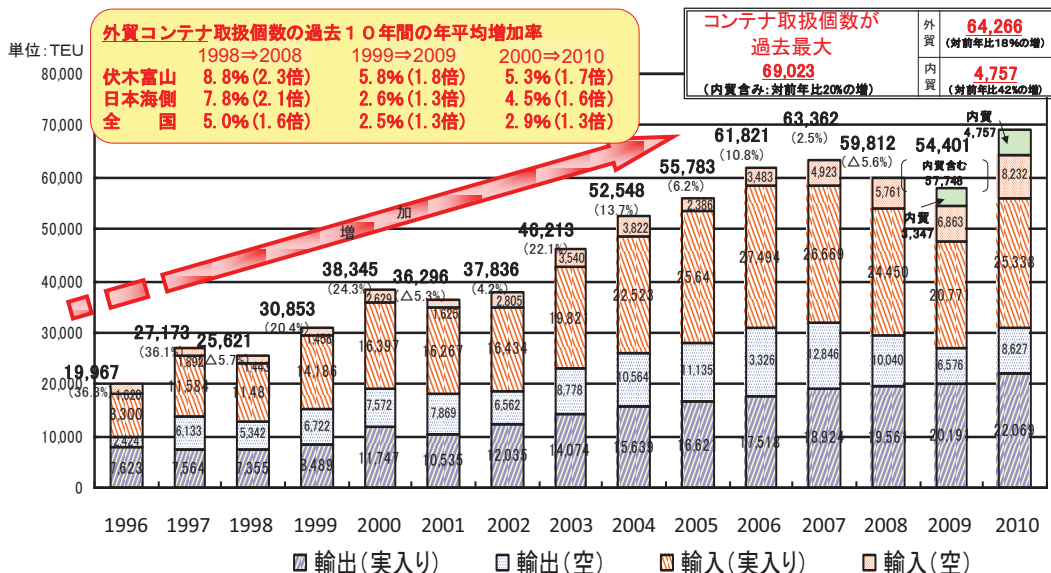
### 輸出額は本州日本海側で第1位(輸入額でも第2位)



### 対ロシア外貨取扱貨物量は国内第2位

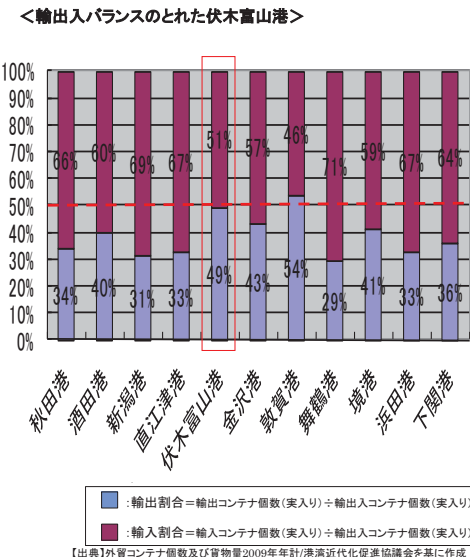


# 伏木富山港における国際コンテナ貨物量の増加



※ TEU (twenty-foot equivalent units) : 20ft. (コンテナの長さ) 換算のコンテナ取扱個数の単位。  
※ ( ) の数値は対前年比。

# 日本海側諸港の外資コンテナの輸出入バランス



# ロシア極東定期コンテナ航路のルート

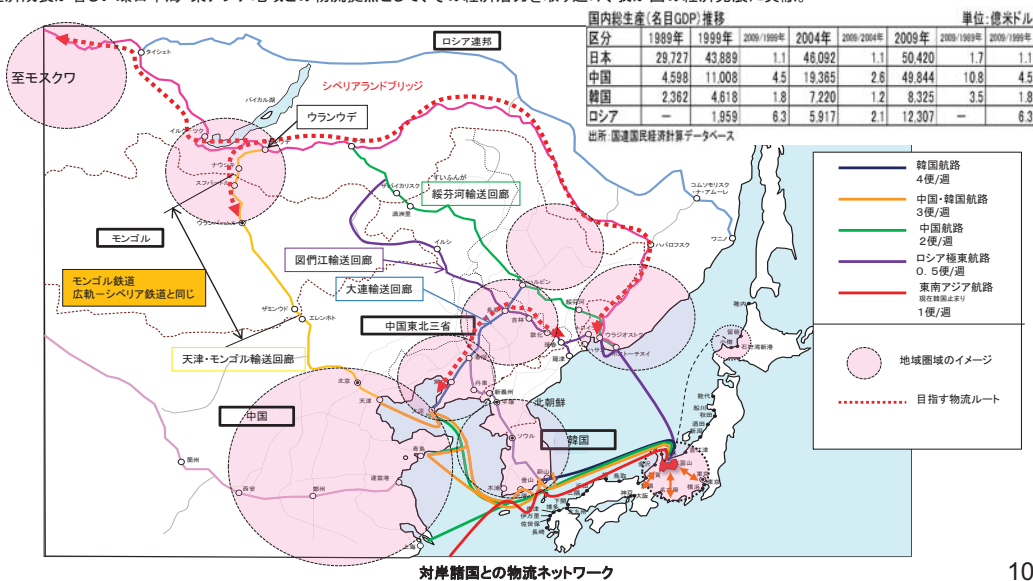


## II-1 目的

- ①我が国経済の発展に貢献
- ②富山県や近隣地域、中京・東海圏をはじめ三大都市圏の経済発展に貢献
- ③災害時における太平洋側港湾の代替機能
- ④CO2排出量削減による地球環境にやさしい物流の確立

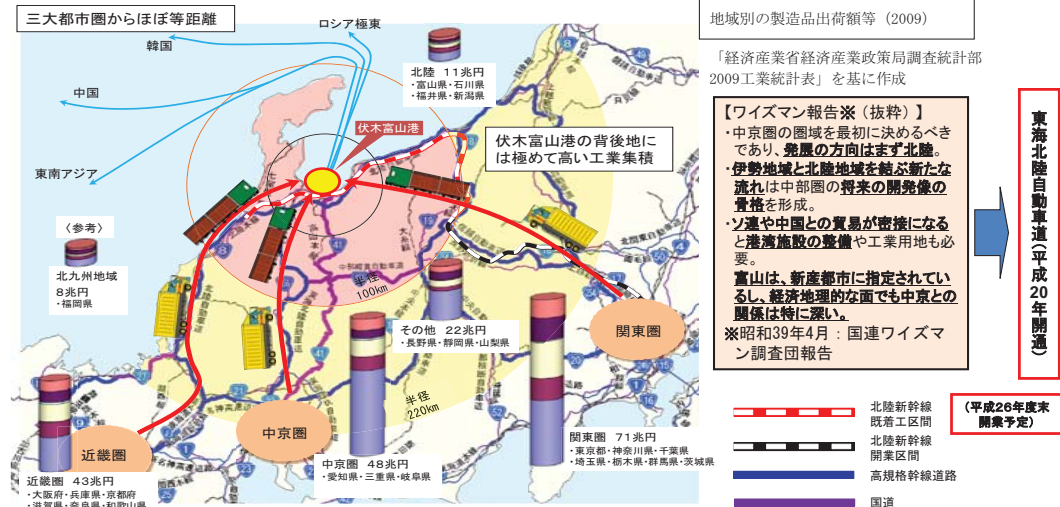
### ①我が国経済の発展に貢献

経済成長が著しい環日本海・東アジア地域との物流拠点として、その経済活力を取り込み、我が国の経済発展に貢献。



### ②富山県や近隣地域、中京・東海圏をはじめ三大都市圏の経済発展に貢献

伏木富山港をロシア、中国等への重要なゲートウェイとし、富山県・岐阜県をはじめ中京・東海圏、関東圏、近畿圏の経済発展に貢献。



### ③災害時における太平洋側港湾の代替機能

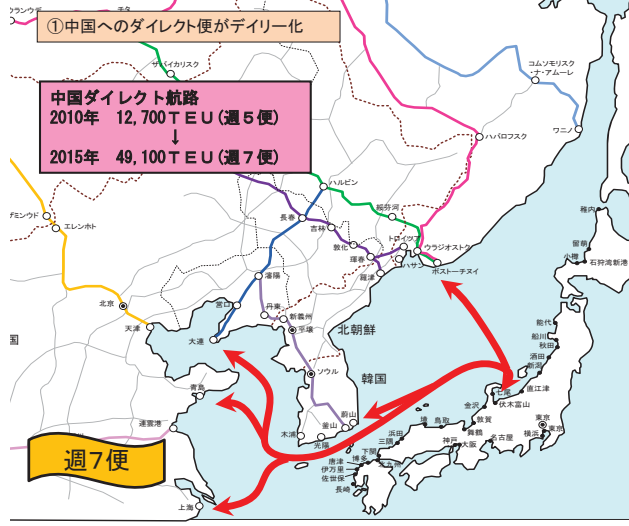
災害に強く、複数の高速道路など道路ネットワークが充実しており、三大都市圏における港湾の代替機能を果たす。

### ④CO2排出量削減による地球環境にやさしい物流の確立

伏木富山港を利用するルート、シベリア鉄道を利用するルートを強化することにより、CO2排出量の削減が可能。

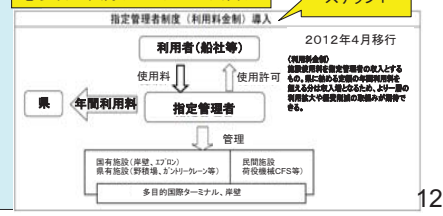
## II-2 目標 (2015年ならびに2025年の目指すべき姿)

- Q 2015年の目標** 71,900TEU (2010年の2.4倍)  
**目指すべき姿**
- ① 対岸諸国の経済発展を踏まえ、ダイレクト航路が充実(中国便1週7便)
  - ② 富山県と周辺地域、三大都市圏から伏木富山港へ集荷が促進
  - ③ コンテナバースの延伸により待荷待ちが解消され定時性を確保
  - ④ コンテナバースの延伸等により、災害時太平洋側港湾の代替機能の強化
  - ⑤ 港湾運営民営化による、サービスの向上・効率的な運営(ニーズに応じた柔軟な運用、大口利用者優遇など弾力的な使用料設定等)

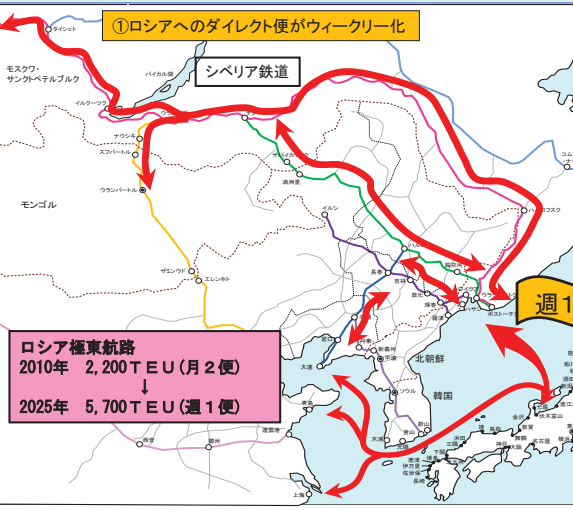


- ② 県内外からの集荷促進**
- 

- ③④ コンテナバースの延伸**
- 

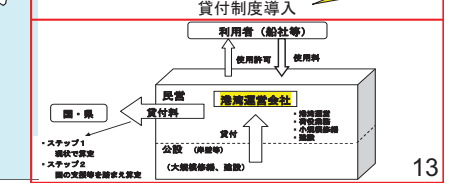


- Q 2025年の目標** 106,100TEU (2010年の3.6倍)  
**目指すべき姿**
- ① 対岸諸国とのダイレクト航路の充実、シベリア鉄道利用による欧州ロシアや中央アジア諸国、モンゴル等との新物流ルートによるダイレクト航路開設
  - ② 県内外からの集荷促進、中国東北三省や欧州ロシア、中央アジア諸国、モンゴル等との集荷増加
  - ③ コンテナバースの増深による大型貨物船の同時接岸等、災害時太平洋側港湾の代替機能強化
  - ④ 港湾運営の民営化によるサービス向上(戸口から戸口までの一貫輸送への対応など、新たな顧客サービスを実施)



- ② 県内外からのシーアードレールによる集荷促進**
- 

- ③ コンテナバースの増深**
- 



## II-3 計画内容 (1) 対岸諸国の動向とコンテナ貨物の増加に向けた取り組み

**【中国】**

- 中国東北三省は、一大経済圏を形成し益々の経済成長期待
- 日本海側に、直接輸出入する積出港(羅津(津)港、ザルビノ港)
- 釜山トランシップから中国ダイレクト便への転換推進
- 多くの富山県企業が進出しており、貿易貨物増加を期待
- 1984年 富山県と遼寧省-友好県省締結
- 1985年 伏木富山港と大連港-友好港提携協定締結
- 2005年 2010年 石井知事上海市訪問(交流推進を合意)
- 2009年 遼寧省と友好県省25周年協定書締結
- 数次にわたり遼寧省、広東省、大連市、北京市、上海市と交流促進

**★県内企業の中国への進出状況**

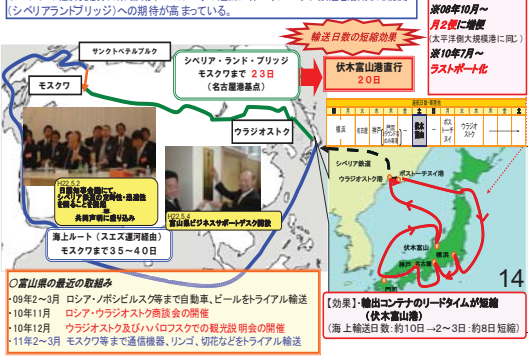
◆事業所数は10年前と比べ中国全土で4.0倍(遼寧省2.6倍、上海市6.8倍、華南地域5.7倍)

地域	2000年	2010年
中国全体	62事業所	246事業所
遼寧省	41社	98社
華南地域	7事業所	26事業所
その他	14事業所	122事業所



**【ロシア】**

- 経済上昇、WTO加盟間近。相次いで日本の自動車産業が進出
- シベリア鉄道で内陸部と結節。エネルギー供給基地として期待
- ラストポート化などにより、貿易貨物増加が期待
- 1992年 富山県と沿海地方と友好提携締結
- 1992年 伏木富山港とウラジオストク商業港の友好提携締結
- 2010年 日ロ知事会議-石井知事「通関手続きの迅速化」「シベリア鉄道の定時性・迅速化」働きかけ共同声明
- 2010年 ハバロフスク地方知事・沿海地方議会議長と友好協力確認



○日本とロシアとの貿易額で増加額が大きい品目(2010対前年比)【貿易統計より】  
 (輸出)輸送用機械、一般機械、鉄鋼  
 (輸入)石油及び同製品、天然ガス及び製造ガス、非鉄金属



**【韓国】**

- 2010年は、輸出・輸入ともに前年を上回り、輸出は過去最高
- 日韓の産業構造は似通っており、企業は、貿易依存度が高い。

○日本と韓国との貿易額で増加額が大きい品目(2010対前年比)【貿易統計より】  
 (輸出)一般機械、鉄鋼、プラスチック  
 (輸入)石油及び同製品、鉄鋼、電気機器



**【モンゴル】**

- 炭田・鉄鉱石やレアアースなど開発により、鉱物資源大国として経済発展
- シベリア鉄道を活用した国際コンテナ貨物増加を期待

○日本とモンゴルとの貿易額で増加額が大きい品目(2010対前年比)【貿易統計より】  
 (輸出)輸送用機械、一般機械、金属製品  
 (輸入)石灰・コークス及びびれん炭、再輸入品、粗鉱物  
 ○貿易額伸び率が大きい品目1億円以上(2010-2006)  
 (輸出)穀物及び同調製品、紙類及び同製品、金属製品  
 (輸入)石灰・コークス及びびれん炭、粗鉱物、再輸入品

**【北朝鮮】**

- 現在、政治課題等により、北朝鮮国との物流は途絶
- 将来、国家交流が復活すれば、重要な物流相手国

**【中ロ関係】**

- 近年、中ロ関係は、急速に接近。今後中国東北三省の貨物が、極東ロシア経由で輸送見込み
- ウラジオストク港をはじめとするロシア極東の日本海側各港から、伏木富山港へ輸送見込み



★輸出入ビジネスに対する支援

- 中国におけるビジネス支援機能の充実
- ロシア極東におけるビジネス支援機能の充実
- ロジスティックアドバイザーの配置

★官民連携による「環日本海物流ゴールデンルート形成研究会(仮称)」の設置

○ロシア・欧米・環日本海 物流・観光懇話会での提言(座長:谷内 正太郎外務省顧問)を踏まえ、大連港、ウラジオストク港、ザルビノ港との、船足の短いシャトル便航路を開拓



★日本海コンテナ航路(ロシア極東港と日本海側港湾のみを結ぶコンテナ航路)の実現への取組み

- 日本海航路のリードタイム・コストのシュミレーション分析
- 日本海航路のスタートアップ期支援
- これまでの実証実験を踏まえた航路拡充、物流ルートの開拓

★販路開拓に対する支援

- 富山県ものづくり総合見本市によるマッチング機会の創出
- 中国やロシアへのビジネス交流ミッションの派遣
- ロシア極東・中国東北地方のバイヤー招へい
- 環日本海経済交流センターの支援

★海外ポートセールス、航路拡充の実現の働きかけ

- 官民挙げた海外ポートセールス訪問
- 2009.5 大連港集団有限公司 董事長に来県(セミナー開催)要請
- 2010.5 FESCOウラジオストク社長へ増便等を要請
- 2011.7 タイ船会社(RCL社長)へ東南アジア航路を要請
- 極東コンテナ定期航路のウィークリー化
- ウラジオストク商業港、大連港との友好港湾関係の連携強化
- 近海航路の維持・拡充の働きかけ

★シベリアランドブリッジの確立と利便性の向上

- ロシア極東港における通関迅速化の働きかけ
- シベリア鉄道の輸送期間短縮の働きかけ
- シベリア鉄道利用者団体からの情報収集

★「ものづくり県・富山」の産業集積

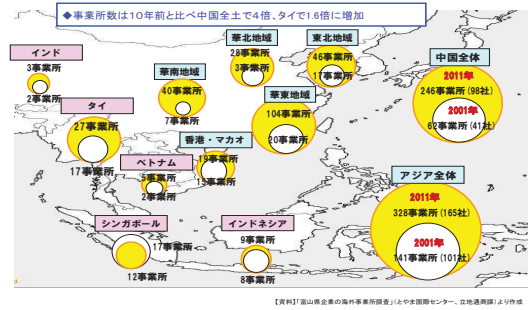
**■ものづくり県・富山**  
富山県はものづくりに対する意識が高く、産業別就業人口割合では、第2次産業のウエイトが全国トップとなっています。  
富山県34.8%  
全国26.1%(2005年国勢調査)

**■日本海側屈指の工業集積**  
1人あたりの製造品出荷額等(2009年)  
富山県 262万円 全国 208万円  
1人あたりの付加価値額(2009年)  
富山県 83万円 全国 63万円  
※付加価値額=生産額-(原材料使用額+減価償却費+内国消費税)

★伏木富山港の利用促進に向けたポートセールスの促進



★県内企業の積極的な海外進出



★インセンティブを活用した貨物集荷や定期航路の拡充

- (1) 船社助成金による集荷効果  
制度創設(H19)以降、6件(月21便分)が新規就航し、助成金交付
- (2) 荷主企業奨励金による集荷効果  
平成22年度交付対象13社のうち4社が他港から伏木富山港へシフト

項目	相乗効果
<b>■ 荷主企業奨励金</b> 定期コンテナ航路の新規利用・利用拡大を計画する企業・物流業者、商社等 ・前年度利用実績からの増加分 1TEUにつき1万円(上限100万円) ・H22新規利用企業については、1TEUにつき1万円(上限100万円) ・H22対象を物流業者、商社等に拡大。	<b>■ 船社助成金</b> ・定期コンテナ船航路船社 ・定期コンテナ船・フェリー・RORO船 ・新規就航船社・増便船社 ・定期コンテナ航路の場合・・・ ・ガントリークレーン使用料:10%相当額(上限300万円) ・入港料・産廃使用料(新設船):1/2相当額(上限300万円) ※H19.4~H24.3.31の間に開設・増便

**富山県の拠点性向上 富山県の産業活性化**

○物流業務施設立地助成制度(助成額=投資額×助成率)

対象業種	助成対象	交付要件(投資額、新規雇用)	助成率	限度額
製造業	・土地 ・建物	【新規立地】5億円以上かつ10人以上		
運輸業	・設備	【増設】15億円以上かつ15人以上	投資額の5%	1億円
小売業	・設備 (設備のみの取得を除く)			
卸売業				

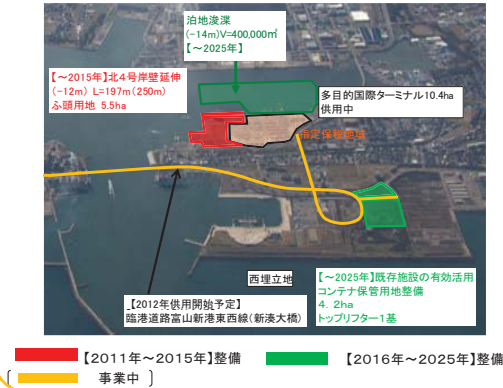
【その他の要件】立地要件:社会資本等(港湾、インターチェンジ、鉄道貨物駅等)の周辺5kmの区域内  
施設要件:供電、給排水等ならず、在庫管理や検品、梱包など物流機能の高度化に資する施設

1) 災害に強い伏木富山港

- ★地震が少ない
- ★台風が極めて少ない
- ★波高が比較的低い

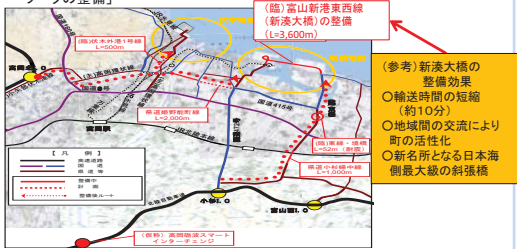
2) 伏木富山港における代替機能の強化

名古屋港など太平洋側港湾の代替機能を担うために、岸壁やコンテナヤードを整備し、さらなる港湾機能の強化を図る。



3) 災害に強い物流ネットワークの構築

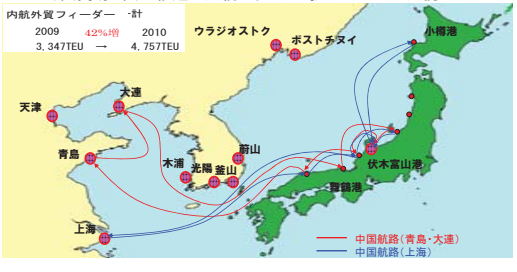
- ★伏木富山港から3~4時間圏で直結している三大都市圏(どの都市圏も複数ルートで支援可能)
- ★緊急輸送路の耐震性確保
- 「耐震補強済みの物流ルート」と「より利便性・信頼性の高い道路ネットワークの整備」



★シーアンドレールの実現



★外国貿易と国内移送の連続フィーダー強化のための連携



船名・代理店	運航日(各港間)											
	全	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水
【船社】 神戶汽船	運	航	日	休	休	休	休	休	運	航	日	休
【代理店】 伏木海陸運送所	全	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水

取扱貨物量	※実入り+空積	2009	2010
小樽 → (伏木富山) 積荷(A) → 青島・大連		899TEU	943TEU (5%増)
舞鶴 → (伏木富山) 積荷(B) → 上海		140TEU	192TEU (37%増)
青島・大連 → (伏木富山) 積荷(C) → 小樽		2,308TEU	3,622TEU (57%増)

★名古屋港などの災害時における連携及び災害時協力

- 小樽港との災害時における連携
- 名古屋港との災害時における協力体制の構築



- 秋田港、船川港、能代港との災害時協力

1) BCP計画(事業継続計画)の策定

大規模災害時に、緊急物資の輸送や危機管理対応等の優先業務を継続させ、低下した物流機能をできる限り早期に回復できるようBCP計画を策定

2) 官民協働による災害時協力体制の構築

- 専用岸壁の災害時使用に関する協力体制の構築
- 災害時の活動を支える電力の安定供給体制の構築

- ★伏木富山港(新湊地区) 既設コンテナバースの延伸・増深
- ★伏木富山港(新湊地区) コンテナヤードの整備

- ★緊急輸送路の耐震性確保
- ★シーアンドレールの実現

# 日本海側拠点港の形成に向けた計画書



## 公表用資料



(伏木富山港は3地区により構成)

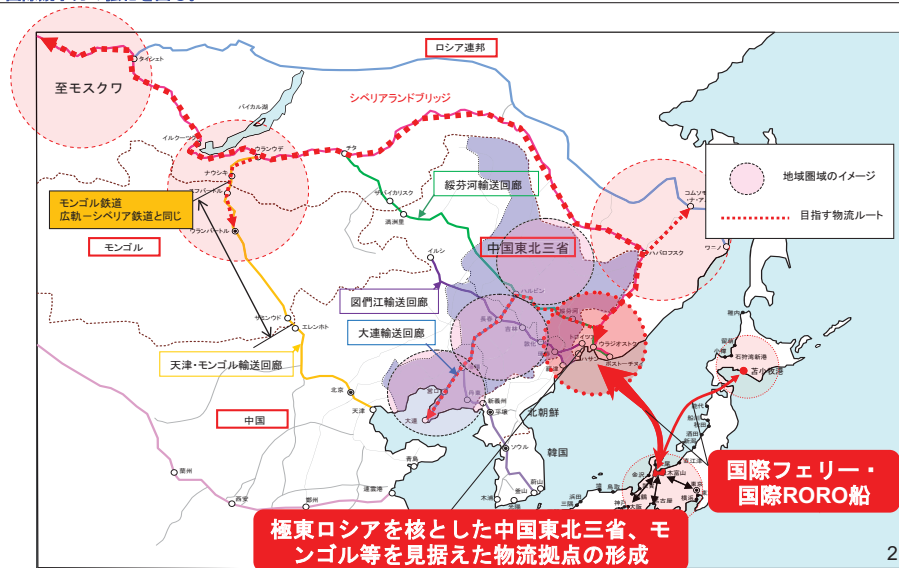
**対象機能** : 国際フェリー・国際RORO船  
**応募港湾** : 国際拠点港湾 伏木富山港  
**港湾管理者** : 富山県

## II-1 目的


- (1) 極東ロシア等を見据えた物流拠点形成による国際競争力の強化
- (2) 地理的優位性を活かした物流の効率化による経済発展に貢献
- (3) 災害時における太平洋側港湾の代替機能
- (4) CO<sub>2</sub>排出削減による地球にやさしい物流の確立

### (1) 極東ロシア等を見据えた物流拠点形成による国際競争力の強化

国際フェリー・国際RORO船による極東ロシアを核とした中国東北三省、モンゴル等を見据えた物流拠点を形成し、我が国の国際競争力の強化を図る。



## I 伏木富山港の概要



○伏木富山港は、日本海側の中心に位置



○伏木富山港は、伏木地区・新湊地区・富山地区の3地区で構成

○背後に日本海側屈指の臨海工業地帯し、工業港として発展

○定期貨客船「新東春号」(2010年8月～、現在運休中)

○富山地区のRORO船

### (2) 地理的優位性を活かした物流の効率化による経済発展に貢献

三大都市圏とほぼ等距離にある地理的特性を活かして、日本海側の拠点として他港と連携して物流の効率化を図り、富山県はもとより近隣地域、三大都市圏の経済発展に貢献する。

#### ●過去30年間(1981～2010)の震災回数

震度3以上 21回  
震度4以上 4回 } **全国最少**  
(気象庁資料より算出)

#### ●今後30年以内の地震発生確率

富山県の震度6弱以上の地震の発生確率は非常に少ない(0.1%～6.0%)

**三大都市圏から3～4時間台**

**地震や台風などの自然災害を受けにくい港**

	道路	鉄道
関東圏	ルート 横浜IC(圏越)～上信越～小杉IC(北陸)	東京貨物～高岡貨物
	距離 400km	520km
中京圏	ルート 一宮IC(各神道)～東海北陸道～高岡北IC(能越道)	名古屋貨物～高岡貨物
	距離 220km	310km
近畿圏	ルート 豊中IC(各神道)～小杉IC(北陸道)	梅田貨物～高岡貨物
	距離 350km	330km
	時間 4時間15分	3時間30分

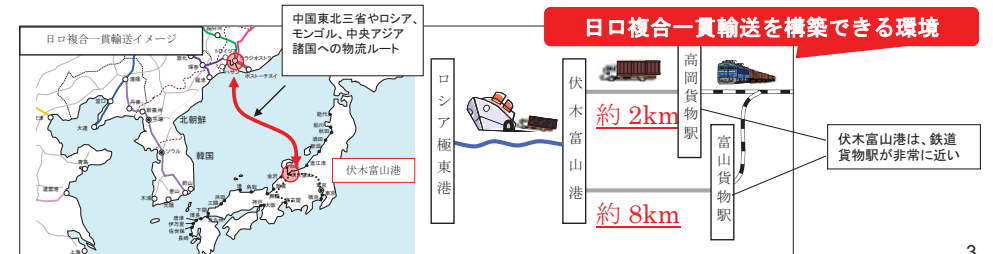
「MapFan」及び「2006R 貨物時刻表」より距離、時間と試算。(一般道 30km/h、鉄道 95km/h)

### (3) 災害時における太平洋側港湾の代替機能

災害に強く、複数の高速道路など道路ネットワークが充実している特性を活かし、さらなる災害対策を強化し太平洋側港湾の代替機能を果たす。

### (4) CO<sub>2</sub>排出削減による地球にやさしい物流の確立

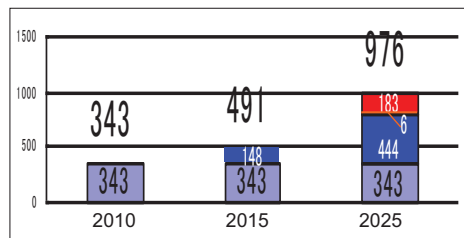
複合一貫輸送を推進し、さらには、シベリア鉄道との物流ルートを形成することにより、CO<sub>2</sub>排出を削減する地球環境にやさしい物流を確立する。



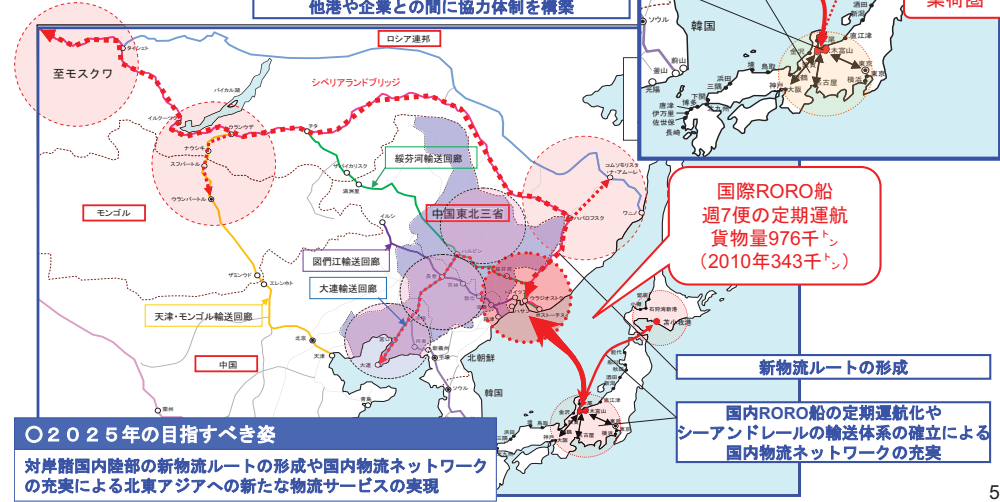
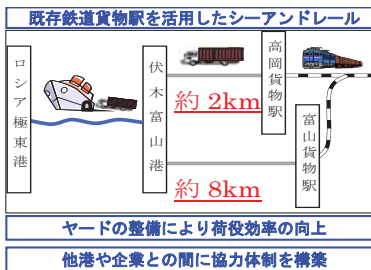
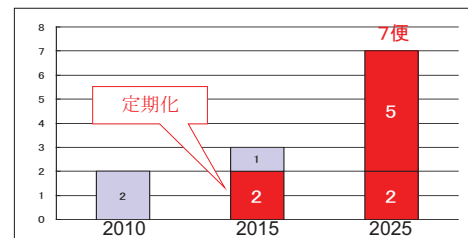
## II-2 目標

現状 (2010年)	2015年の目標	2025年の目標
<p>○国際フェリー： 運休中 (国際フェリーは、1993年から継続的に運航 (現在は運休中))</p> <p>○国際RORO船： 週2便 (曜日が定まっていない過去に週5.5便の実績有り)</p>	<p><b>(1) 目指すべき姿</b> 既存の港湾機能や物流ネットワークの強化による<b>効率的かつ安定した物流サービスの実現</b></p> <p><b>(2) 定量的目標値</b> 国際RORO船でのロシアとの<b>週2便の定期運航</b> ○蔵置場所の不足や通関手続きなどの課題の解消による定期運航化</p>	<p><b>(1) 目指すべき姿</b> 対岸諸国内陸部の新物流ルートの形成や国内物流ネットワークの充実による北東アジアへの<b>新たな物流サービスの実現</b></p> <p><b>(2) 定量的目標値</b> 国際フェリー及び国際RORO船での<b>週7便の定期運航</b> ○貨物の増加による7便体制</p>

【輸出貨物量 (千ト)】



【便数 (便)】



## II-3 計画の内容

### 1 対岸諸国を見据えた物流の効率化

### ○対岸諸国の動向と伏木富山港の利用

#### 【ロシア】

- ロシアのWTO加盟が現実的
- ロシア極東においてはAPEC開催に向けて大型プロジェクトが目押し
- 国際RORO船の基幹貨物である**完成自動車 (中古車)**が回復傾向
- 定時性の確保や輸送時の揺れが少ないRORO船による輸送に適した**自動車部品**などの機械類や水産品の輸出が増加傾向

1992年 伏木富山港とウラジオストク商業港との友好提携締結



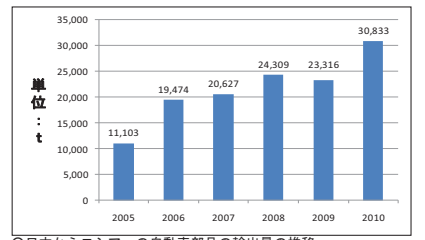
○ロシアとの交流のひろがり



<輸出> 伸びている貨物		<輸入> 伸びている貨物	
品目	増加率(前年比)	品目	増加率(前年比)
1位 船舶用機及び部品	36.34	1位 船舶及び船舶部品	22.85
2位 水産	9.03	2位 自動車及び自動車部品	19.95
3位 機械及び部品	4.92	3位 石油及び石油製品	5.3
4位 食料品及び飲料品	3.74	4位 木材及び木材製品	1.65
5位 鉄鋼	3.18	5位 自動車・トラック及び部品	1.89

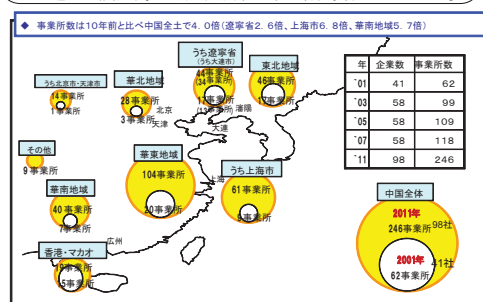
※赤枠は、RORO船の利用がみこまれる貨物

○日本とロシアの貿易額が伸びている貨物【財務省貿易統計より作成】



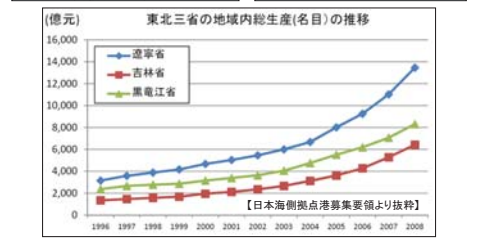
【中国】

- 2010年にGDPが世界第2位になるなど、近年著しい経済発展
- 東北三省は人口が1億人を超えるマーケット
- ロシア極東港湾を利用した貿易ルートの開発の動き
- 定時性が確保され輸送時の揺れが少ない国際RORO船貨物に適した農産食品や自動車部品等が潜在貨物としてある。



<輸出> 伸びている品目		<輸入> 伸びている品目	
品目	伸び率	品目	伸び率
1位 小麦	12.94	1位 船舶	1.32
2位 鉄鋼	3.52	2位 船舶用機	1.89
3位 機械部品・部品及び組立品	2.49	3位 電気機械器具(家庭用)	1.53
4位 輸送用機器	2.01	4位 医薬品	1.53
5位 医薬品	2.01	5位 プラスチック	1.49

※赤枠は、RORO船の利用がみこまれる貨物【財務省貿易統計より作成】



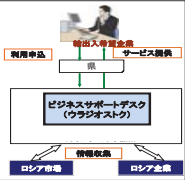
【モンゴル】

- 炭田やレアアースなどの開発により、鉱物資源大国として経済発展
- 完成自動車 (中古車)が増加傾向

# 計画

## ○ポートセールス等の強化による販路拡大

- ビジネスサポートデスクによる支援 (2010年5月4日開設)
- 1 目的：県内企業等のロシア極東における事業展開、販路開拓の支援
- 2 対象地域：ウラジオストク市を含むロシア極東地域
- 3 対象者：富山県内に事業所を有する企業及び経済団体等 (伏木富山港の利用が見込まれる県外企業を含む)
- 4 業務内容：①商談先企業紹介 (28件) ②輸出入手続きの紹介等 (112件) ③現地訪問時対応 (14件) ④観光情報の提供 (2件)
- 5 設置場所：ウラジオストク港客船ターミナルビル
- 6 実績：サポートデスクが関与し成約に結びついた案件 成約案件18件、成約金額 約4,200万円 (80円/ドル換算)



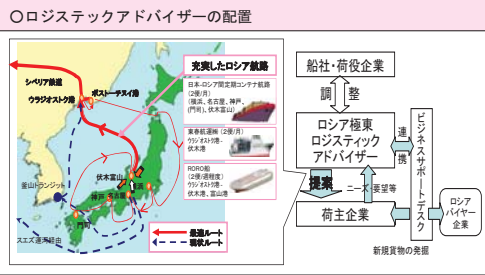
- 中央圏等への企業誘致活動に合わせたPR
- 官民挙げたポートセールス訪問
- 関係団体等へのポートセールス
- 大連事務所による支援

## ○新規貨物の掘り起こし

- トライアル輸送による新物流ルート有効性・信頼性の確保
- ビジネスサポートデスクによる支援
- 荷主企業奨励金や船社奨励金による支援
- 富山県ものづくり総合見本市によるマッチング機会の創出
- ロシア極東・中国東北地方のバイヤーの招へいによるマッチング
- 環日本海経済交流センターの支援

## ○新物流ルートを用いた物流の効率化

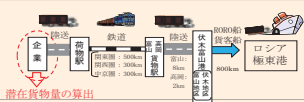
- 官民連携による「環日本海物流ゴールデンルート形成研究会(仮称)」の設置
- ロシア・欧米・環日本海物流・観光懇話会での提言(座長：谷内 正太郎 外務省顧問)を踏まえ、大連港、ウラジオストク港、ザルビノ港との船足の短いシヤトル便航路を開拓



# 3 災害に強いネットワークの構築による太平洋側港湾の代替機能の強化 計画

## ○物流ネットワークの多様化

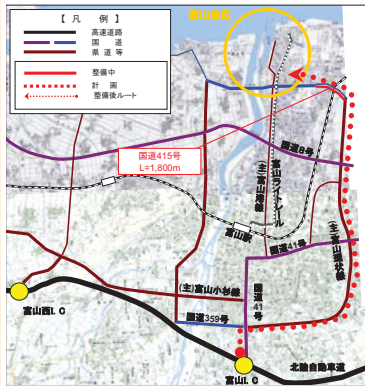
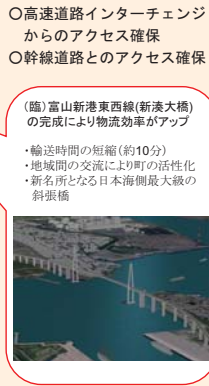
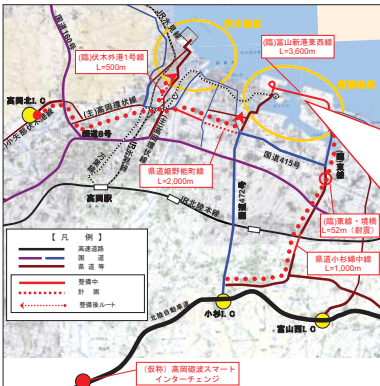
- シーアンドレールによる集荷
- 既設鉄道貨物駅周辺の整備
- 鉄道延伸のための体制構築・基盤整備
- 国内RORO船の定期運航化 (実証実験を今年度実施)



## ○災害時における緊急物資輸送の支援

- 他港との災害時協力体制の構築
  - ・苫小牧港、小樽港、秋田港、船川港、能代港、名古屋港との協力
- 救援物資輸送等に対する減免
- 災害時の情報提供

## ○主要ICからのアクセス道路の整備



# 2 地域産業に根付いた集荷促進

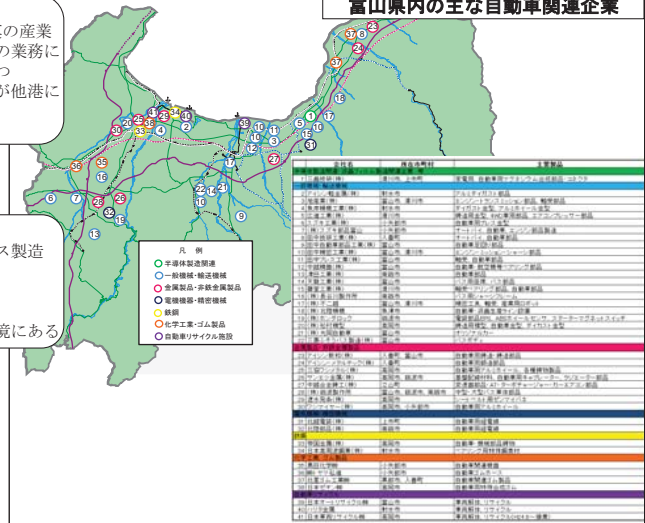
## ○地域産業の動向と伏木富山港の利用

### 【完成自動車(中古車)】

- ・中古車輸出は、貿易額300億円を超える規模の産業
- ・県内に中古車仕入れから船積みまでの一連の業務に携わる事業者が多く存在し、地域産業の一つ
- ・過去には蔵置場が不足し、溢れた中古車が他港にシフト
- ・ヤード拡張が望まれている

### 【自動車関係】

- ・中型小型バスの国内シェア40%を占めるバス製造会社が立地
- ・その他自動車関連企業が多く立地
- ・自動車リサイクル施設が立地
- ・自動車部品を効率的に輸出できる可能な環境にある



品名	所在地	事業内容
1	伏木	自動車部品製造
2	伏木	自動車部品製造
3	伏木	自動車部品製造
4	伏木	自動車部品製造
5	伏木	自動車部品製造
6	伏木	自動車部品製造
7	伏木	自動車部品製造
8	伏木	自動車部品製造
9	伏木	自動車部品製造
10	伏木	自動車部品製造
11	伏木	自動車部品製造
12	伏木	自動車部品製造
13	伏木	自動車部品製造
14	伏木	自動車部品製造
15	伏木	自動車部品製造
16	伏木	自動車部品製造
17	伏木	自動車部品製造
18	伏木	自動車部品製造
19	伏木	自動車部品製造
20	伏木	自動車部品製造
21	伏木	自動車部品製造
22	伏木	自動車部品製造
23	伏木	自動車部品製造
24	伏木	自動車部品製造
25	伏木	自動車部品製造
26	伏木	自動車部品製造
27	伏木	自動車部品製造
28	伏木	自動車部品製造
29	伏木	自動車部品製造
30	伏木	自動車部品製造
31	伏木	自動車部品製造
32	伏木	自動車部品製造
33	伏木	自動車部品製造
34	伏木	自動車部品製造
35	伏木	自動車部品製造
36	伏木	自動車部品製造
37	伏木	自動車部品製造
38	伏木	自動車部品製造
39	伏木	自動車部品製造
40	伏木	自動車部品製造
41	伏木	自動車部品製造
42	伏木	自動車部品製造
43	伏木	自動車部品製造
44	伏木	自動車部品製造
45	伏木	自動車部品製造
46	伏木	自動車部品製造
47	伏木	自動車部品製造
48	伏木	自動車部品製造
49	伏木	自動車部品製造
50	伏木	自動車部品製造

# 計画

## ○港湾施設の機能強化

- 港湾施設の再配置 (官民共同による自主規制の見直し)
- ヤード(野積場)の拡張
- 静穏度の確保

## ○成長産業に対するポートセールスや企業立地促進による創荷

- 伏木富山港の利用促進に向けたポートセールスの実施
- 船社に対するポートセールス
- 荷主企業奨励金や船社奨励金による支援
- 「富山県企業立地促進計画」に基づく企業誘致活動
- 誘致企業の調査 (有力誘致企業の抽出)
- インセンティブ制度を活用した民間企業の物流業務施設の誘致

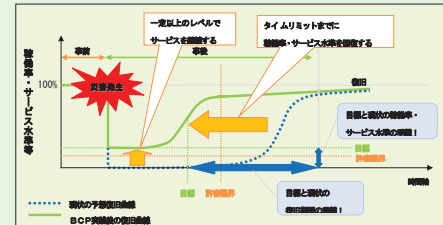
# 4 防災機能の確保

# 計画

## ○RORO基地の機能強化



## ○官民連携による災害時の協力体制の構築



## ○専用岸壁の災害時使用に関する協力体制の構築【新湊地区】

- BCP計画の策定
- 災害時の活動を支える電力の安定供給体制の構築

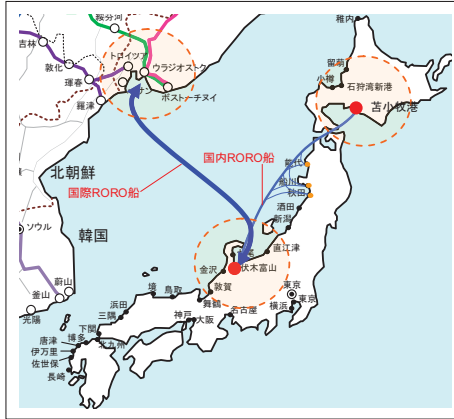


### III 計画の実現のための方策

#### 1 他の対象港湾との連携

##### (1) 苫小牧港との連携

- 国際RORO船と国内RORO船の連携
- 災害時のRORO船の受け入れ体制の強化



##### (2) 小樽港、秋田港、船川港、能代港との連携

- 災害時における相互利用などの協力体制の構築

##### (3) 名古屋港との連携

- 災害時における協力体制の構築



#### 2 既存施設の有効活用

##### (1) 港湾機能の再配置 (RORO基地の構築)

- ヤードの拡張(再編整備)
- 既存岸壁の耐震補強

##### (2) 民間専用パースの災害時利用

- 救援物資や資材等の一時集積場
- 救援物資や被災者救護活用に従事するフェリーやRORO船などの接岸場所

##### (3) 既設鉄道の活用

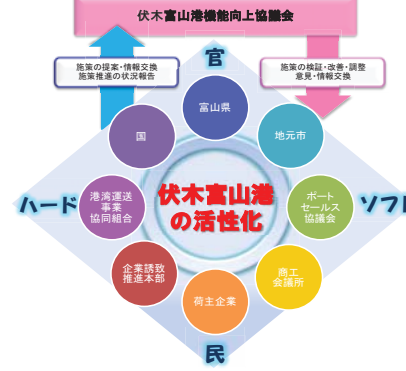
- 既設貨物駅を活用したシーアンドレール
- 氷見線の貨物鉄道の運行再開
- 万葉ふ頭までの鉄道延伸

### 3 計画実現のための推進体制や行動計画

#### ○官民協働による施策の推進体制

- 物流事業者、荷主、行政等からなる「伏木富山港機能向上協議会」が中心となり施策を推進

<伏木富山港の推進体制イメージ図>



<伏木富山港機能向上協議会の構成>

・経済団体	農商工会議所連合会長 (富山商工会議所会頭)、高岡商工会議所会頭、射水商工会議所会頭
・県内主要企業	YKK興業社長、三協立山アルミ㈱代表取締役社長、㈱不二越代表取締役社長、北陸電力㈱代表取締役社長、㈱北陸銀行代表取締役頭取
・荷役業者	富山新港荷役施設管理運営組合理事長
・行政	富山市長、高岡市長、射水市長
・学識経験者	(財)富山県新世紀産業機構 副日本海経済交流センター長
(以上13名)	
伏木富山港機能向上協議会・幹事会	

#### ○行動計画

- 行政、民間企業等のそれぞれの役割に応じた方策を推進
- 連携を図りながら官民協働で方策を着実に遂行
- 周辺環境の変化などに早急に対応し、計画の確実な実現

#### 4 段階計画による計画の確実な推進

各年度を目指すべき姿の実現のため、下表のとおり各種方策を段階的に推進していく。

■: 新規施策    ▬: 継続施策

計画の内容	年次計画		
	2015年まで	2025年まで	2025年以降
対岸諸国を見据えた物流の効率化	ア ポートセールス等の強化による販路拡大		
	イ 新規貨物の盛り起こし		
	ウ 新物流ルートを用いた物流の効率化		
地域産業に根付いた集荷促進	ア 港湾施設の機能強化		
	イ 成長産業の企業立地促進による集荷		
災害に強いネットワークの構築	ア 物流ネットワークの多様化		
	イ 主要ICからのアクセス道路の整備		
	ウ 災害時の緊急貨物輸送への支援		
防災機能の確保	ア RORO基地の構築		
	イ 官民協働による災害時体制の構築		