

伏木富山港における取組み、 展望について

1. 地区毎の役割及び主要貨物

2. 伏木富山港の利用状況及び方向性について

3. 伏木富山港をとりまくトピックス

令和2年6月25日

富山県土木部

1. 地区毎の役割及び主要貨物



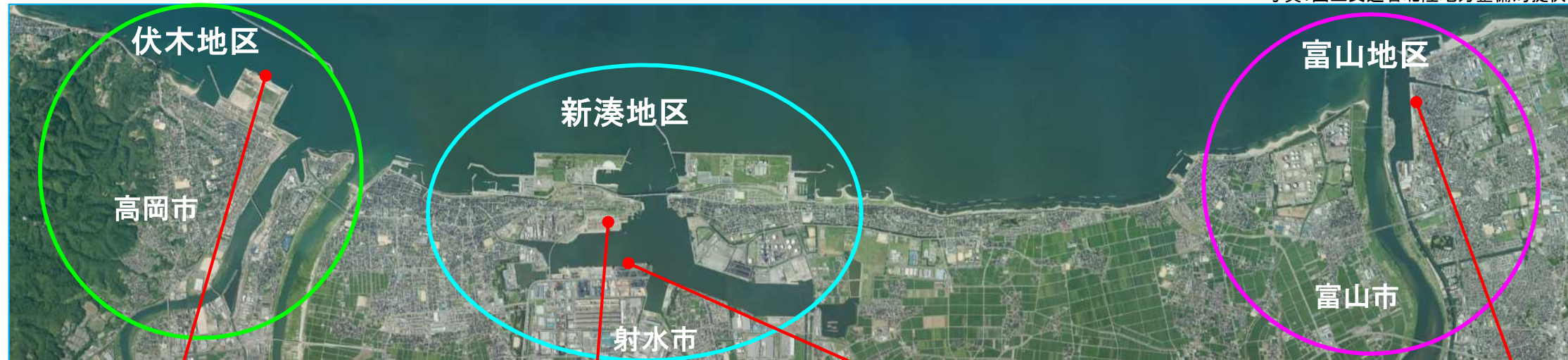
国際拠点港湾 伏木富山港



伏木富山港の概要

- 伏木富山港は、本州日本海沿岸の中央部に位置し、その恵まれた地理的条件により、古くから日本海側の重要な港として栄え、昭和61年に**特定重要港湾**(平成23年度より**国際拠点港湾**)に指定された。
- 伏木、新湊、富山地区の3地区から形成され、富山県を中心に北陸地方の物流拠点として極めて重要な役割を果たしている。

写真:国土交通省北陸地方整備局提供



伏木地区

クルーズ船【MSCスプレディダ】



- ・小矢部川の河口港として古くから発達した港
- ・背後地に工業地帯を形成
- ・22万トン級の大型クルーズ船の受入環境を整備

新湊地区

コンテナ船



木材チップ船



- ・臨海工業地帯の基幹的流通拠点として整備した港
- ・外貿コンテナを扱う国際物流ターミナル等の物流機能
- ・海王丸パークなどの交流機能

富山地区

中古自動車



- ・神通川の河口港として古くから発達した港
- ・中古車や石油製品等を扱う物流機能
- ・運河を活かした市民の憩いの場としての機能

日本海側の「総合的拠点港」伏木富山港

日本海側の「総合的拠点港」(H23年11月選定)

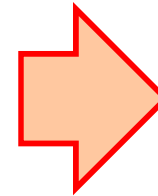
「機能別拠点港」

「国際海上コンテナ」

「国際フェリー・国際RORO船」

「外航クルーズ(背後観光地クルーズ)」

博多、北九州、下関、
伏木富山、新潟の **5港**



さらなる発展

海上コンテナ

2隻同時接岸同時荷役

新湊地区



RORO船

RORO船への荷役状況

富山地区



外航クルーズ

外航クルーズ客船の寄港

伏木地区



☆定期コンテナ航路が充実

・4航路が運航(計月26便)
(韓国、中国、中国・韓国、ロシア極東)

○コンテナ取扱個数 (H14→H30)
国際物流ターミナル供用開始以降、
全国平均を上回る約2倍の伸び

伏木富山港 2.0倍 全国 1.5倍

☆ウラジオストク定期便RORO船

平成24年10月就航(全国初)

コンテナ航路も合わせ、ウラジオストクには
全国最多の月15便(うちRORO船月13便)

☆可能性を秘めるRORO船

・荷役機械が不要・船舶の振動が少ない
・荷崩れや荷痛みが少ない(輸送品質の確保)

☆外国のクルーズ客船の寄港

H25. 9月 ボイジャー・オブ・ザ・シーズ 137,276トン

H26. 4月 ダイヤモンド・プリンセス 115,875トン

H27. 5月 ボイジャー・オブ・ザ・シーズ

H27. 5月 ダイヤモンド・プリンセス

H29. 4月 ダイヤモンド・プリンセス

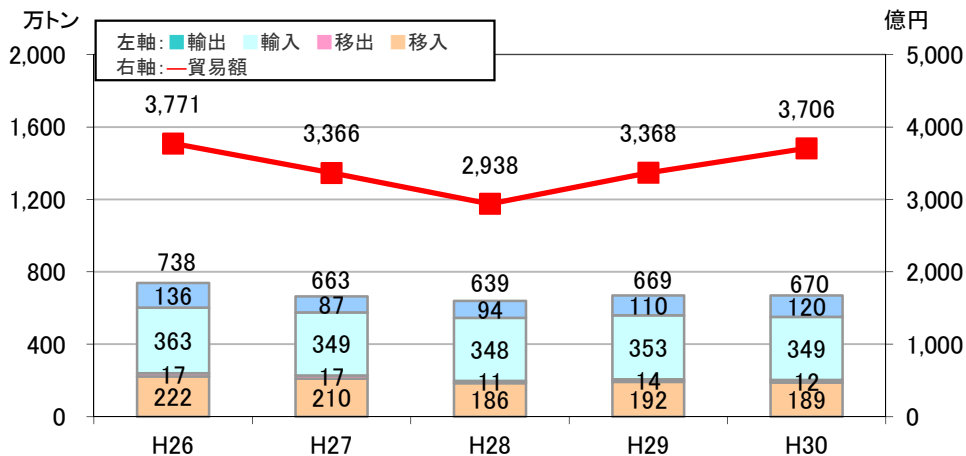
H30. 5月 MSCスプレンドイダ 137,936トン

(ほか、国内のクルーズ客船も寄港)

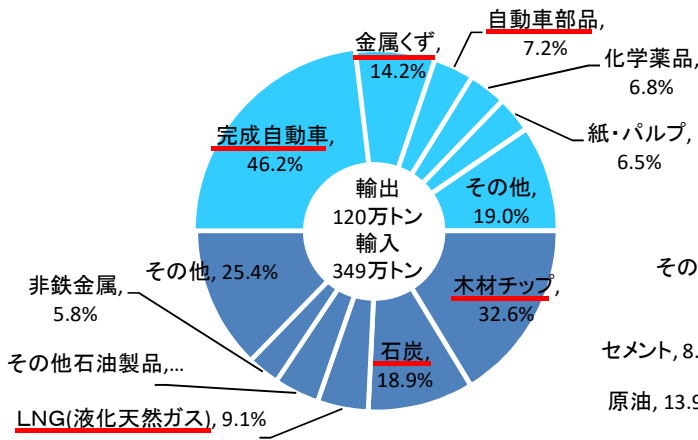
伏木富山港の取扱貨物状況

- 平成30年の総取扱貨物量は約670万t、貿易額は約3,706億円（大阪税関伏木支所）
- 平成30年のコンテナ取扱個数は74,386TEU（H14国際物流ターミナル供用開始から約2倍）

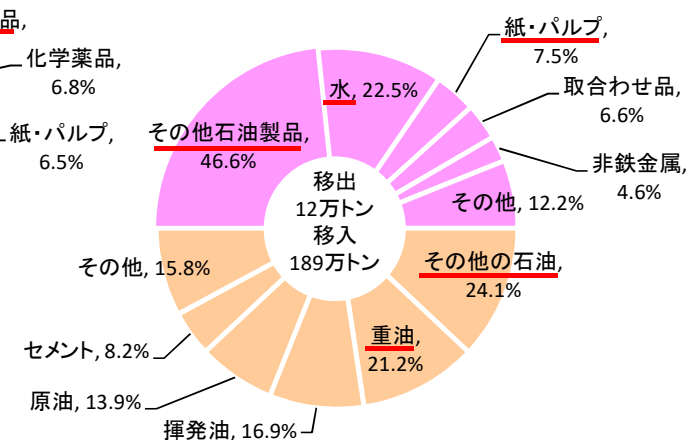
■ 総取扱貨物量の推移



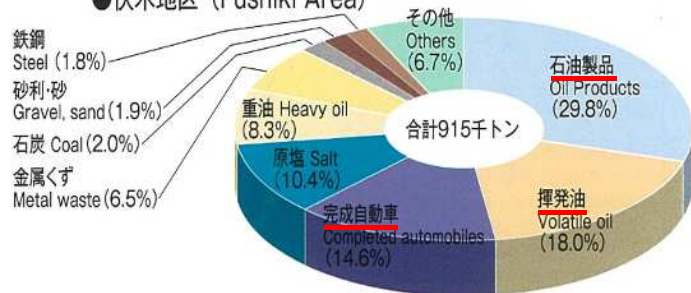
外貨貨物品目割合(外貨計469万トン)



内貨貨物品目割合(内貨計201万トン)



● 伏木地区 (Fushiki Area)

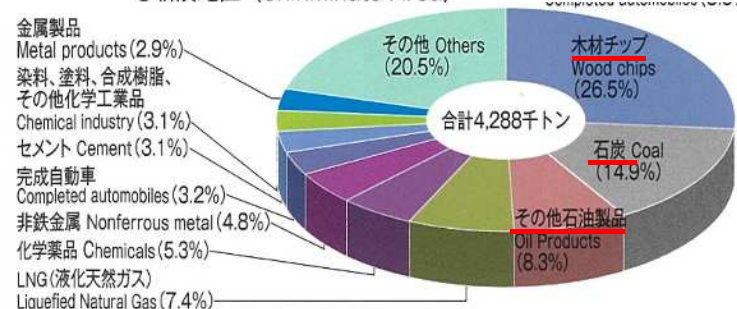


【H30年貨物取扱量】915千トン

【主な取扱貨物】

輸出：完成自動車、金属くず
 輸入：原塩、金属鉱、石炭、石油製品
 移出：紙・パルプ、水、非鉄金属
 移入：石油製品、重油、原塩、砂利・砂

● 新湊地区 (Shinminato Area)

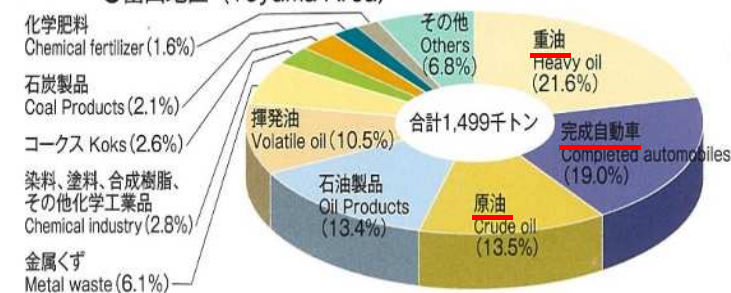


【H30貨物取扱量】4,288千トン

【主な取扱貨物】

輸出：完成自動車、化学工業品、化学薬品
 輸入：木材チップ、石炭、その他石油製品
 移出：その他石油製品、水、取合わせ品
 移入：セメント、鋼材、砂利・砂

● 富山地区 (Toyama Area)



【H30貨物取扱量】1,499千トン

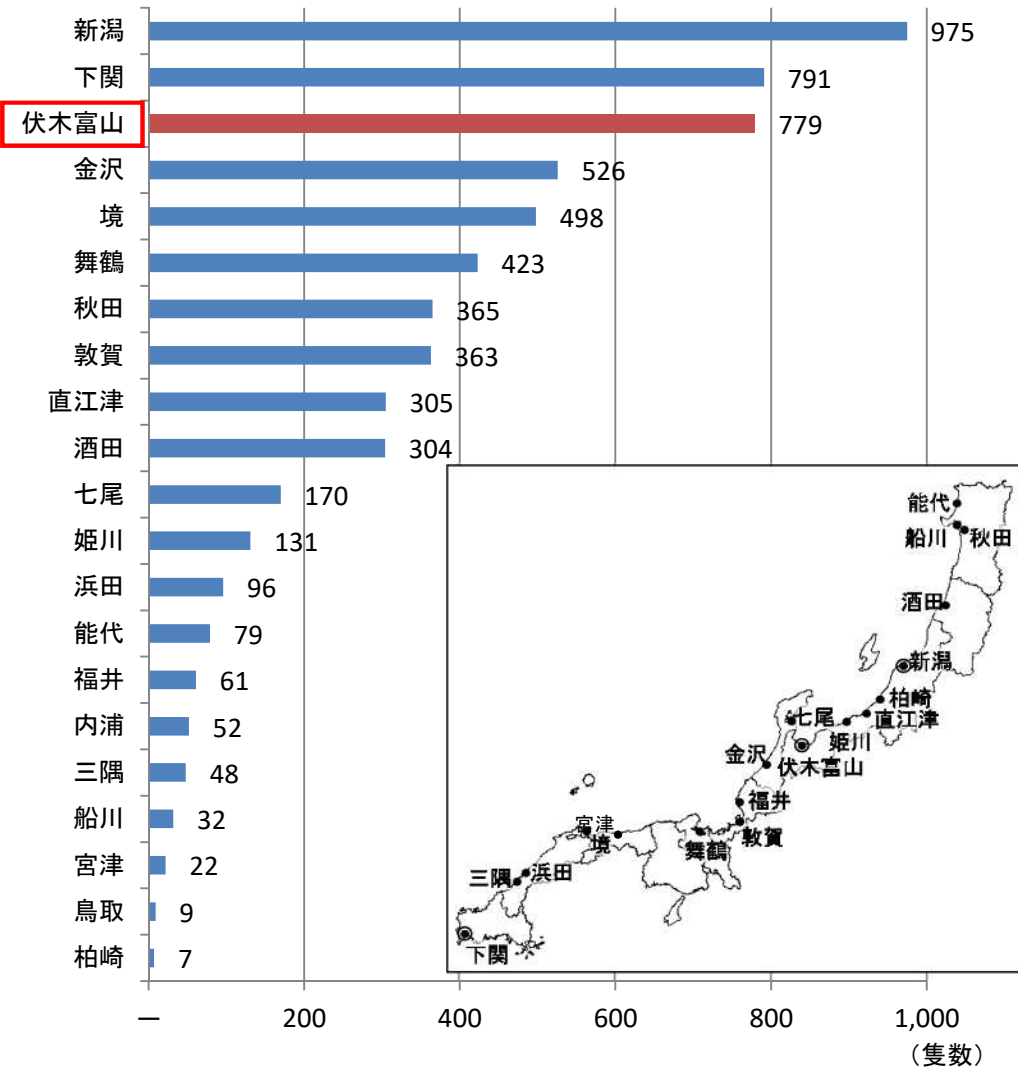
【主な取扱貨物】

輸出：完成自動車、金属くず、米
 輸入：製材、コークス、石油製品、化学肥料
 移出：金属くず、水、非鉄金属
 移入：石油製品、重油、原油

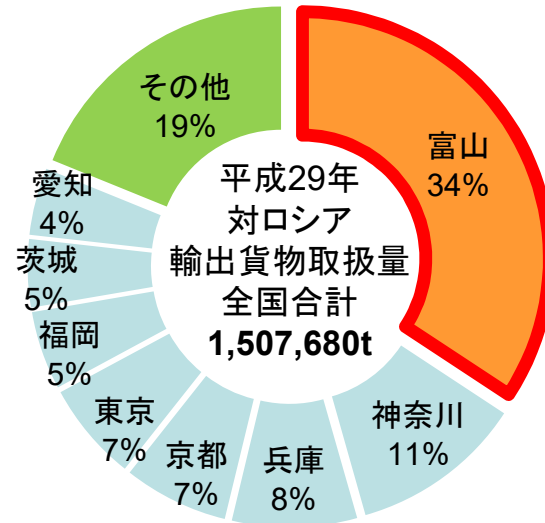
日本海沿岸諸港における伏木富山港の地位

- 外航商船入港隻数は、本州日本海側で3位。
- 対ロシア輸出貨物量は全国最多の34%、伏木富山港の輸出貨物の53%がロシア向け。
- 伏木富山港からロシア向けに輸出された中古乗用車は平成30年は42,927台であり、国内からロシア向けに輸出される中古乗用車の約5割に相当。

■ 日本海側主要港への外国貿易船入港隻数 (H29)

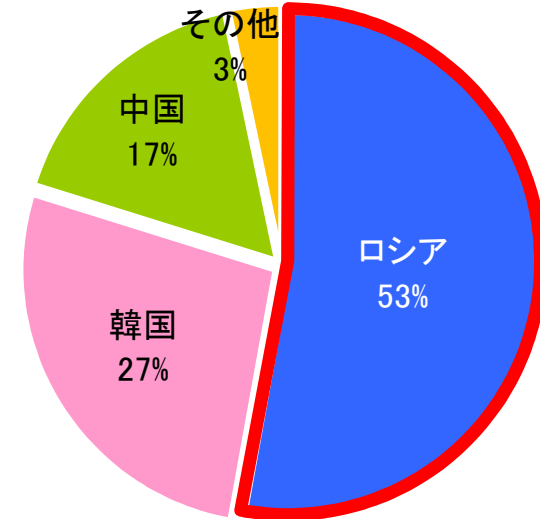


■ ロシア向け輸出貨物取扱割合 (H29)



出典：港湾統計を基に作成

■ 伏木富山港の輸出貨物における仕向国割合 (H30)

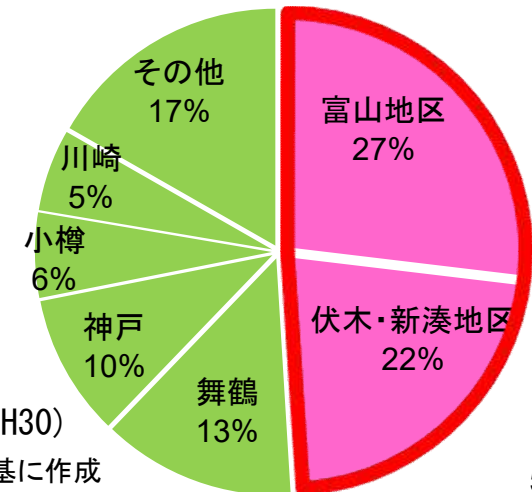


出典：富山県提供の速報値を基に作成



中古自動車

■ ロシア向け中古車仕出港割合 (H30)



出典：貿易統計を基に作成

富山県及び伏木富山港の環境

安心・安全な港湾(BCP拠点の最適地)

地震や津波が少ない

・過去30年間(1988~2017)の震災回数

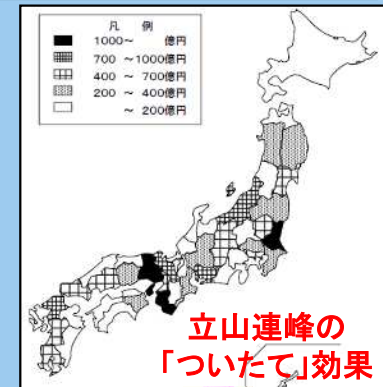
震度3以上 27回
震度4以上 5回

全国最少



・富山県での1mを超える津波は、文献で確認できる684年以降、1833年の1件(1~2m)のみ

台風が極めて少ない



・過去10年間(H18~H27)都道府県別水害被害累積額は200億円未満

太平洋側港湾の代替機能

半径 200m

半径 300m

北陸新幹線
富山-東京 2時間8分



		道路	鉄道
関東圏	距離	400km	400km
	時間	4時間50分	2時間10分
中京圏	距離	220km	310km
	時間	3時間	3時間20分
近畿圏	距離	350km	330km
	時間	4時間15分	3時間30分

2. 伏木富山港の利用状況及び 方向性について

伏木地区の利用状況及び方向性



伏木地区

- 富山湾南西部に位置し、小矢部川の河口港として古くから栄えてきたが、維持浚渫からの脱却・船舶の大型化への対応を図るため外港展開を行っており、石油製品や中古車等を取り扱っているほか、大型クルーズ船も寄港。
- バイオマス発電所の稼働や石油製品の外港移転を予定するなど、エネルギー産業の集積が進んでいる。



新たな資源エネルギーの拠点形成

- ・エネルギー産業の集積
- ・新たな資源エネルギー受入基地の検討

外港展開

- ・内航維持浚渫からの脱却
- ・船舶の大型化への対応

クルーズ需要への対応

- ・大型クルーズ船(22万トン級)が寄港可能だが、寄港実績少
- ⇒新たなクルーズ需要の掘り起こし

新湊地区の利用状況及び方向性



新湊地区

- 国際物流ターミナルを有し、外貿コンテナを中心に国際物流の拠点としての役割を果たしているとともに、背後に多くの工場や発電所等が立地しており、石炭、木材チップ、アルミインゴット等の**バルク貨物の拠点**になっている。
- 旅客船バース、海王丸パーク、新湊マリーナ、元気の森公園などを整備し、**地域活性化の拠点**を担っている。

凡例: エネルギー 製造(工業品) 製造(化学工業品)

【化学薬品】 燐化学工業(株)
 ・赤リン系難燃剤の国内シェア8割
 ・原料となる黄リンを輸入、金属の研磨剤、飲料の酸味料などに使用されるリン酸を製造して輸出

【鋼材】 大谷製鉄(株)
 ・北陸3県のトップシェア
 ・鉄筋コンクリート用異形棒鋼など輸出

【セメント】 宇部三菱セメント(株)
 ・セメントを移入

【鋼材】 日本高周波鋼業(株)
 ・特殊鋼、特殊合金の製造加工
 ・レンガ、合金鉄等を輸入、ベアリング等を輸出

【非鉄金属】 三協立山(株)
 ・海外の工場で製造したアルミ製品やアルミ地金を輸入、アルミ資材等を輸出

【石炭・LNG】 北陸電力(株)富山新港火力発電所
 ・石油と石炭を燃料とし、全4基を合わせた総出力は150万kWと北陸電力管内で最大出力の火力発電所
 ・平成30年11月からLNGを燃料とする発電を開始

船舶大型化への対応
 ・コンテナ船、バルク船の大型化に資する港湾機能の強化

多様な航路網の拡充
 ・東南アジアのダイレクト航路の創設
 ・SLBを活用した欧州向け貿易拠点

新湊マリーナ 海竜スポーツランド (フットボールセンター) 元気の森公園

中央ふ頭 木材チップ 石油コークス アルミインゴット

国際物流ターミナル 旅客船ターミナル 海王丸パーク 新湊きつときと市場

賑わい空間の形成
 ・埋立地未利用地の活用

臨港道路富山新港東西線



富山地区の利用状況及び方向性



富山地区

- 神通川の河口港として栄え、ガソリン等の石油製品等を取り扱っており、市民の生活を支えているほか、ロシア向け中古車の輸出拠点となっている。
- 富岩運河を中心とした親水空間が形成され、市民の憩いの場として利用されている。

凡例: エネルギー 製造(工業品) 製造(化学工業品)

【合成樹脂】三菱ケミカル(株)

- ・高級婦人服他に使用されるトリアセート長繊維世界オンリーワン
- ・タバコのフィルターとして使用されるジアセート・トウは国産タバコのほぼ50%のシェアを占める
- ・石油コークスを輸入、アクリル樹脂を輸出



岩瀬の街並み

賑わい空間の形成

- ・歴史的観光資源や運河など
景観を活かした空間形成

【産業機械】新日本海重工業(株)

- ・1万5千トンドック所有



富岩水上ライン

岩瀬の街並み

外港展開

- ・内港ふ頭再編(老朽化)
- ・埠頭用地が狭小



中古自動車



中島閘門

富岩運河



富岩運河環水公園

神通川

【重油・原油】

- 北陸電力(株)富山火力発電所
- ・原油、重油、石油製品を移入

【原油】日本海石油(株)

- ・平成21年石油精製機能停止
- 現在は新日石の北陸地区顧客に対する原油・石油製品供給中継基地として稼働
- ・原油を輸入



石油の荷役

1 多様な航路網の拡充(東南アジア、欧州向け)

- 東南アジアのリードタイムを短縮するダイレクト航路の創設
 - ・日本海側港湾と連携した貨物集荷
 - ・トラックドライバー不足への対応
- SLBを活用した国内から欧州向け貿易拠点
 - ・太平洋側の荷主も含めた欧州向け貨物の集荷
- 富山県内農林水産品輸出促進

2 船舶大型化への対応

- コンテナ船、バルク船の大型化に資する港湾機能の拡張
 - ・ASEAN諸国向け、欧州向けコンテナ輸送増加に伴う船舶大型化への対応
 - ・石油コークスのストックポイント化に伴う輸送船大型化(ファーストポート)への対応

3 クルーズ需要への対応

- 新たなクルーズ需要の取り込み
 - ・近隣港湾との差別化(ラグジュアリー、スーパーヨット等)

4 ブランド価値を生む空間形成

- 自治体と連携した旅行客や地域住民が交流できる空間づくり
 - ・埋立地未利用地の更なる賑わい空間形成
 - ・歴史的観光資源や運河等、港ならではの景観を活かした空間形成
 - ・釣り場解放箇所の拡大
- みなとオアシスの整備・連携強化

5 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

- 資源エネルギー燃料材の受入拠点に資する港湾機能の拡張
 - ・バイオマス発電所燃料材の輸入拡大への対応(港湾関連用地を含めた)

6 港湾・物流活動のグリーン化に向けた拠点形成

- 港湾区域内における新エネルギーの活用
 - ・水素エネルギーを活用した低炭素化への導入支援
- 静脈物流ネットワークの構築
 - ・港湾に隣接する循環資源取扱施設との連携で港湾施設整備を推進し循環型物流を実現

7 老朽化したインフラ施設の維持管理・更新、異常気象に対応した港湾機能の拡充

- 予防保全計画に基づく計画的な施設更新
 - ・老朽度や利用状況等を考慮した上で改良工事を実施し施設の延命化を図る
- ふ頭機能の再編・効率化、港湾施設の廃止や利用転換
 - ・老朽化施設の再編・集約による輸送コスト、維持管理コストの低減
- 異常気象に対応した防護能力の向上
 - ・波浪の極大波、複雑な海底地形等、地域の実情に応じた港湾、海岸防護機能の向上



富山地区



新湊地区



伏木地区

3. 伏木富山港をとりまくトピックス

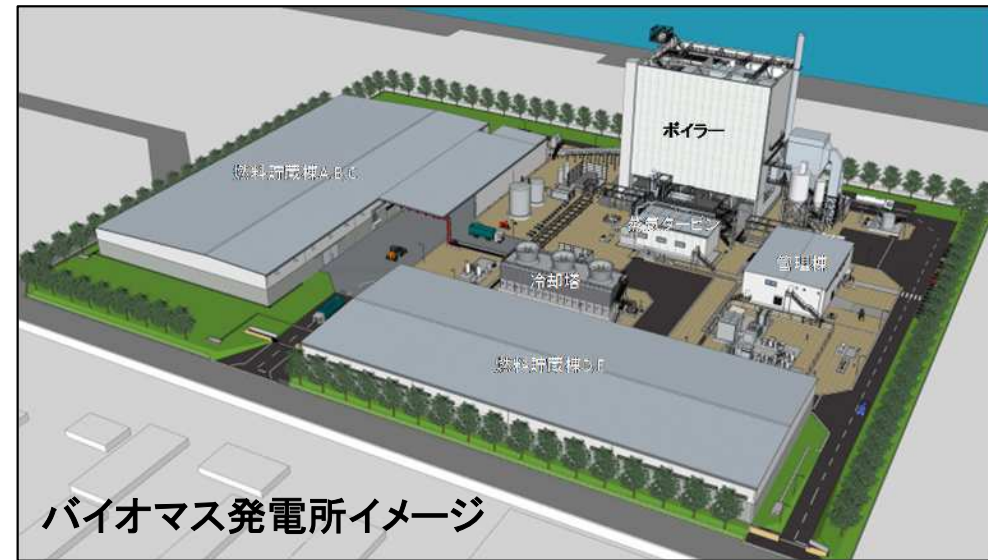
- 伏木地区
伏木外港展開（伏木港万葉ふ頭バイオマス発電所）
- 新湊地区
SLB（シベリア・ランド・ブリッジ）の取組み
- 富山地区
富岩運河を中心とした親水空間の形成

伏木外港展開（伏木港万葉ふ頭バイオマス発電所）



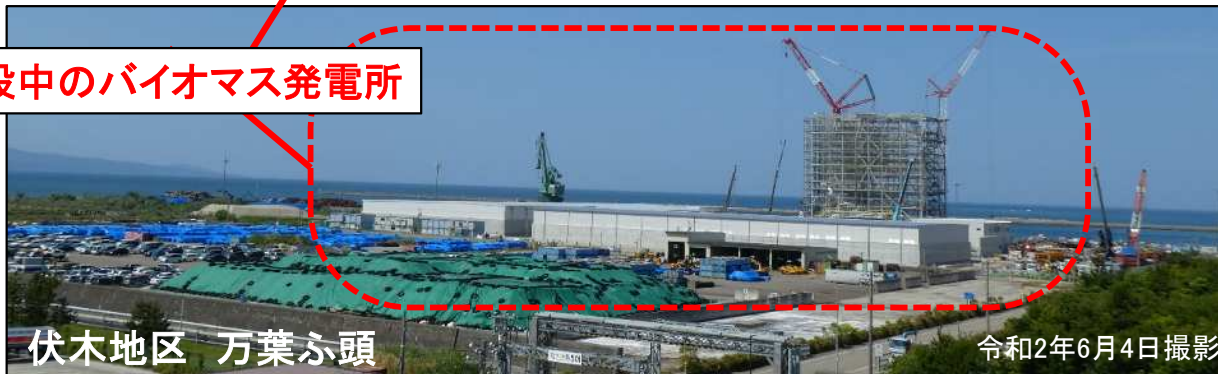
伏木地区

- エクイスバイオエネルギー(株)が万葉ふ頭においてバイオマス発電事業（発電出力：5.15万kW）を計画
- 平成30年3月29日の地方港湾審議会において、港湾計画の軽易な変更により港湾関連用地から工業用地に土地利用計画を変更
- バイオマス発電の燃料として、木質ペレットを年間約20万トン輸入する計画であり、万葉3号岸壁（-14m、暫定-12m）を利用予定
- 完成は、2021年秋頃を予定しており、本発電所の稼働により伏木地区における新たな資源エネルギーの拠点形成が期待される



※資料提供:エクイスバイオエネルギー(株)

建設中のバイオマス発電所



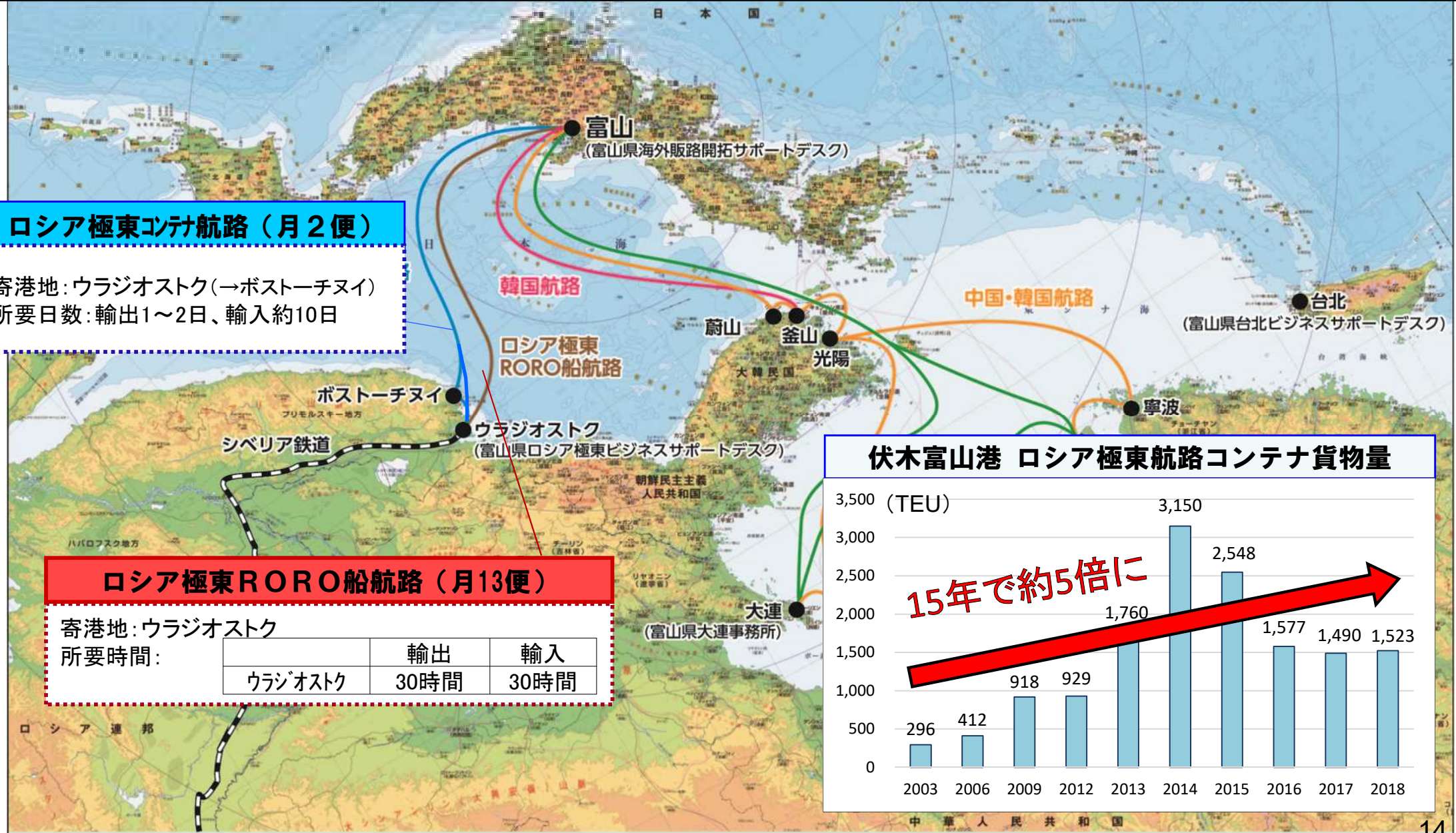
令和2年3月12日タービン
関連資材の第1便が万葉
ふ頭に陸揚げ

伏木コミュニティセンターより撮影

SLBの取組み～伏木富山港を「環日本海・アジア交流の拠点」に～



◆ロシア定期コンテナ航路がラストポート化（2010年7月） ◆ロシアRORO船航路が定期運航（2012年10月）
 ⇒コンテナ航路、RORO船航路をあわせ全国最多の定期航路、輸出では日本で最もリードタイムが短い



ロシア極東コンテナ航路（月2便）

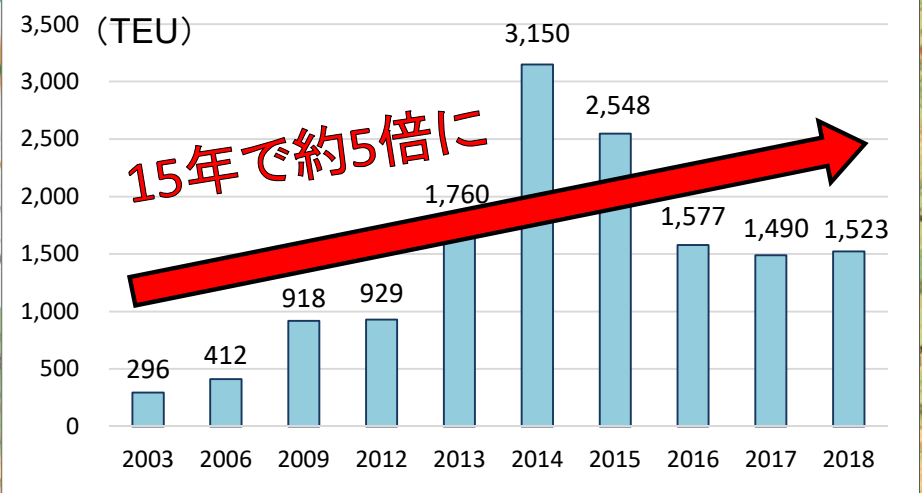
寄港地：ウラジオストク（→ポスターチナイ）
 所要日数：輸出1～2日、輸入約10日

ロシア極東RORO船航路（月13便）

寄港地：ウラジオストク
 所要時間：

	輸出	輸入
ウラジオストク	30時間	30時間

伏木富山港 ロシア極東航路コンテナ貨物量



SLBの取組み～期待ふくらむシベリア・ランド・ブリッジ (SLB) ～



新湊地区

南回り航路
約21,000km

北極海航路
約13,000km

日口知事会議での提言

2010.5 日口知事会議でシベリア鉄道の定時性・迅速性を提起

2010年 共同声明に盛り込み
「シベリア鉄道の定時制・迅速性の向上を図る」

2019.5. 日口知事会議において
通関、荷役手続きの迅速化及び
シベリア鉄道の速達性、定時性を要請



イスリン FESCO取締役社長との会談 (5/14、5/20)

日本の港から平均20日間。伏木富山港から最初の港をウラジオストクとし、海上輸送が1.5日、通関・荷役2日、鉄道輸送10日と合わせ、モスクワへの輸送日数が14日に短縮

海上ルート(スエズ運河経由)
モスクワまで35～40日

シベリア鉄道
約9,300km

定期コンテナ航路 月2便
定期RORO船航路 月13便
計15便 全国最多

FESCOとの会談



2019.5 イスリン社長と会談

【FESCO】
伏木富山港からモスクワまで14～15日で運ぶと言明



108年前 与謝野晶子がシベリア鉄道でパリに
1912年5月5日東京新橋発→ウラジオストク(5月8日)→モスクワ(5月17日)→パリ(5月19日)

2019年度 県輸送実験
伏木富山港からモスクワまで**12日間**で輸送！

SLBの取組み ～シベリア鉄道を利用した貨物輸送実験【R1年度】～



1 輸送実験の概要

- ・伏木富山港から、シベリア鉄道を利用したモスクワまでの輸送日数等を検証。
一般工業製品(3案件)、食品類(1案件)について輸送を行った。
- ・事業者 YKK(ファスナー部材)、ケイミー(建材)、横河電機(計測・制御機器)、JSN(食品類)

2 実験結果

モスクワへの所要日数

貨物	輸送期間	海上輸送	通関・荷役	鉄道輸送	合計日数
ファスナー部材	9/5～9/17	1日	3日(保税転送)	8日	12日 ※1
住宅用建材	9/5～9/26	1日	8日(通関)	12日	21日
計測・制御機器	3/8～3/30	1日	9日(通関)	12日	22日
食品類	8/9～9/20	2日	28日(通関)※2	12日	42日
【参考】従来		2～3日	11～12日(通関)	9～11日	24日程度

※1 ファスナー部材はドイツ向け。ドイツ(到着駅)までは計18日で輸送。

※2 通関書類の修正手続きの発生、リーファーコンテナを運ぶ鉄道車両の手配により、不測の日数を要した。

- ・**過去最短の12日でモスクワまで到着**。スエズ運河経由と比べ、所要時間を約1/3に短縮。
- ・海上輸送は36時間(伏木富山港からウラジオストクは、R1.6月から1日短縮)
- ・鉄道輸送は8～12日であり、さらなる定時性の確保が必要。
- ・食品類の輸送では、多品目での通関やリーファーコンテナの鉄道車両手配に日数を要した。

【国土交通省総合政策局】令和元年度輸送実験(伏木富山港～ポーランド)

輸送貨物	輸送期間	海上輸送	通関・荷役	トラック輸送	鉄道輸送	合計日数	輸送概要
電動工具・部品(ドライ)	9/5～9/21	2日	2日	1日※	11日	16日	危険品の輸送

※列車スケジュールが間に合わなかったため、一部区間においてトラック輸送に変更

今後

- ・モスクワ・欧州へ短期間で輸送を希望する荷主企業の発掘、ニーズの掘り起こし
- ・スエズ運河経由の海上輸送ルートと比較した場合の輸送日数の短さをPR
- ・集荷量の拡大により、更なるコストダウンを



ロシア極東航路コンテナ船
(伏木富山港)

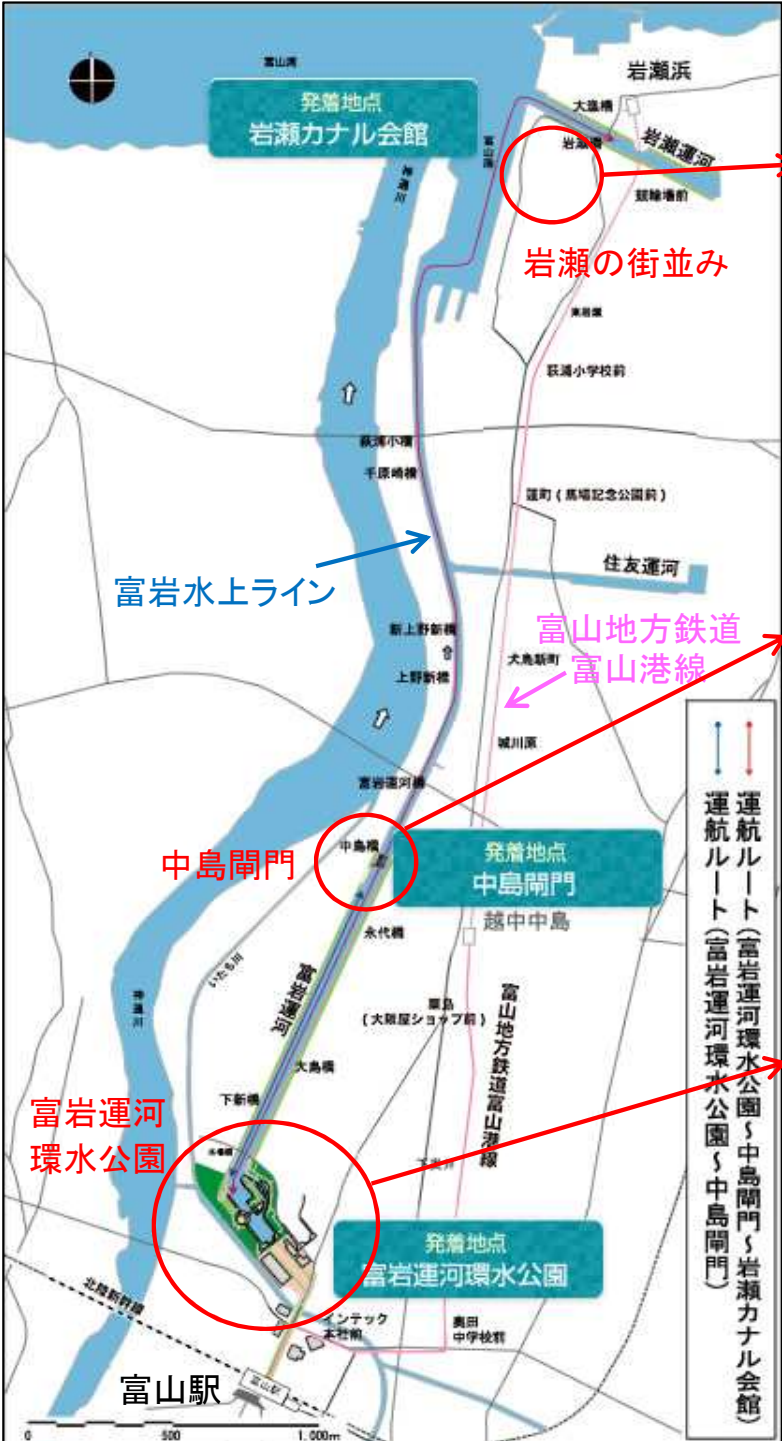


ウラジオストク商業港

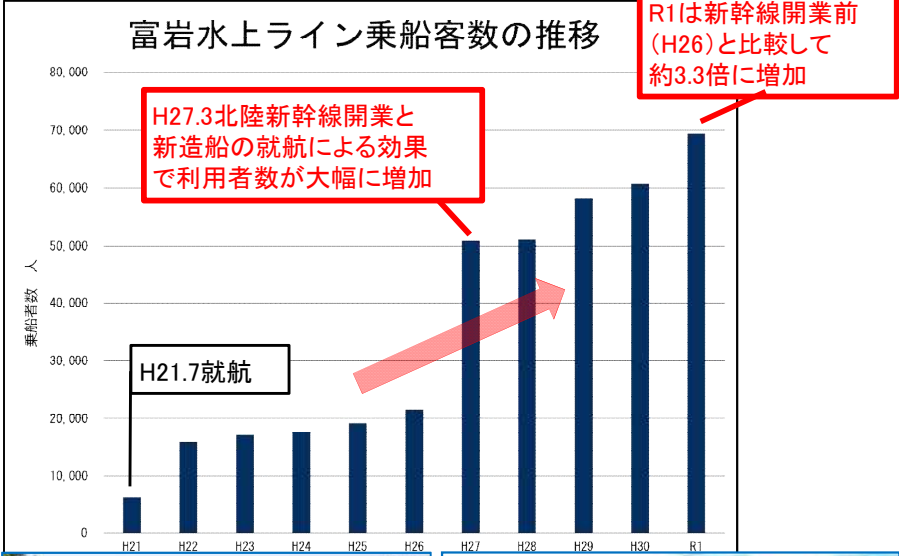


ウラジオストク商業港での荷役作業

富岩運河を中心とした親水空間の形成



富岩水上ライン (運河クルーズ)
 乗船者数 R1年:69,467人(H21年:6,257人)
 ※乗船者の7割強が県外客



ご清聴ありがとうございました。