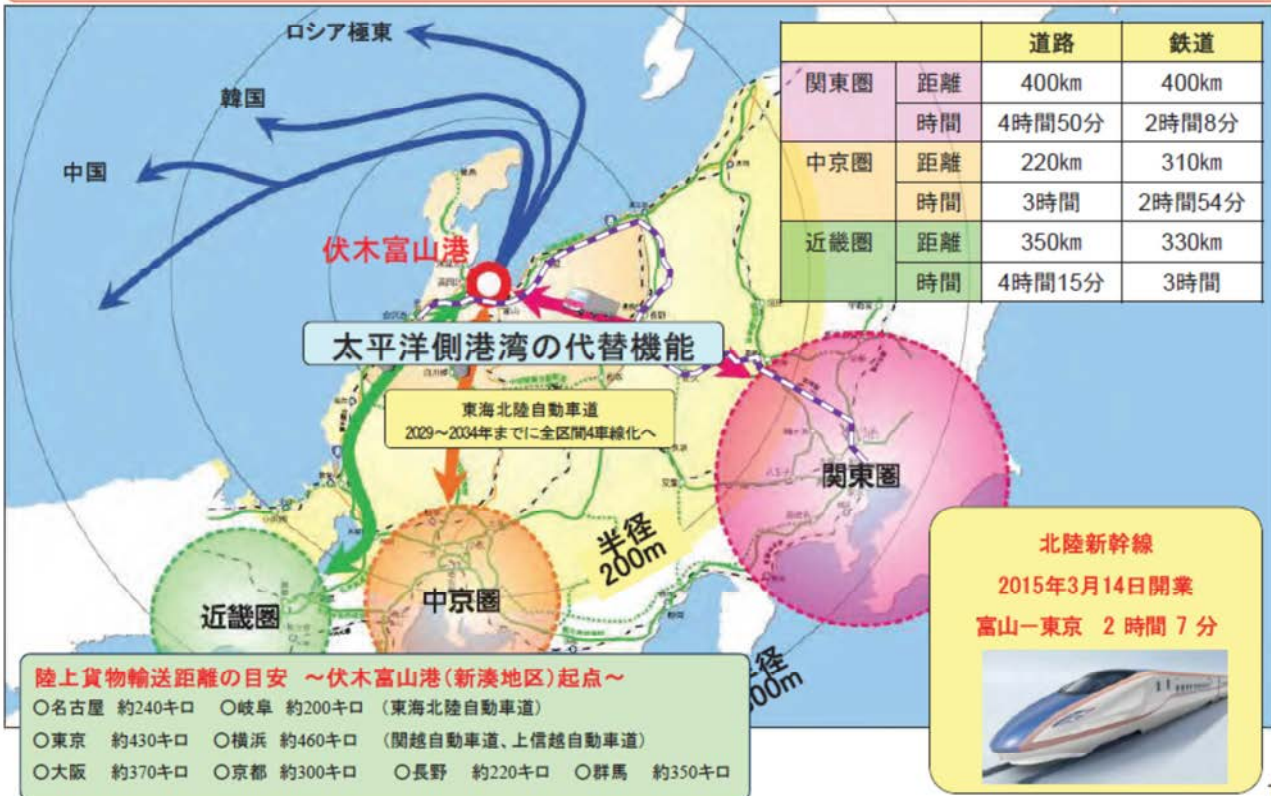




「国際拠点港湾」伏木富山港について



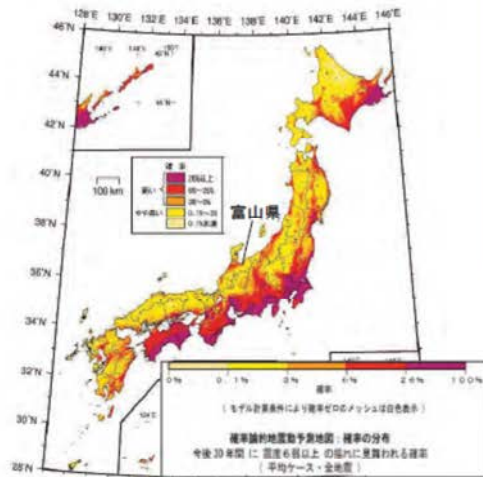
伏木富山港の位置



安全・安心な事業環境

① 地震や津波が少ない

・過去30年間(1990~2019)の震災回数
 震度3以上 28回 → **全国最少**
 震度4以上 5回



●今後30年以内震度6弱以上確率(2021.3発表)
 富山: 5.2% 東京: 47.2% 名古屋: 45.8%
 大阪: 30.1% 京都: 14.8% 神戸: 46.4%

② 台風が極めて少ない



立山連峰の「ついで」効果
 3,000m級の立山連峰が、
 台風に伴う強風や大雨をガードする
 「ついで」の役割。

- ・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**。
- ・国が津波の観測を開始(1963年、昭和38年)して以来、
 地震による**津波被害なし**。

1964年6月	新潟地震	M7.5	61cm
1983年5月	日本海中部地震	M7.7	20cm
1993年7月	北海道南西沖地震	M7.8	11cm
2007年3月	能登半島地震	M6.9	6cm
2007年7月	新潟県中越沖地震	M6.8	5cm
2011年3月	東北地方太平洋沖地震	M9.0	9cm

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。
- 平成23年11月に、「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO」、「外航クルーズ(背後観光地クルーズ)」の機能別拠点港として選定され、更にその機能に加え、総合的に機能強化を図り、日本海側港湾をリードする「総合的拠点港」として選定された。



伏木地区

小矢部川の河口港として古くから発達した港であり、背後地には石油配分基地等の工業地帯を形成。平成18年3月には国際物流ターミナルが完成し、大型船舶の入港に対応した物流機能を備える。

【R1年貨物取扱量】94万トン
 【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

新しい臨海工業地帯の基幹的流通拠点として整備した港であり、外資コンテナに対応するための国際物流ターミナル等の物流機能に加え、旅客船ターミナルや海王丸パークなどの交流機能を備える。

【R1年貨物取扱量】459万トン
 【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

神通川の河口港として古くから発達した港であり、中古車、金属くずや生活を支えるガソリン・灯油等の石油製品などを扱う物流機能に加え、運河を活かした市民の憩いの場としての機能を備える。

【R1年貨物取扱量】123万トン
 【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」

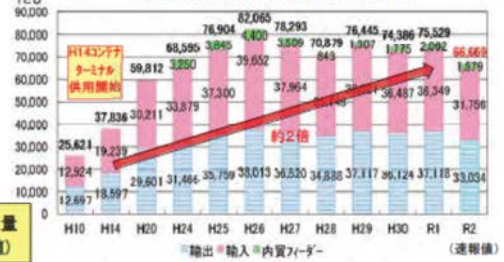
「国際海上コンテナ」

「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

伏木富山港コンテナ貨物量の推移



さらなる発展

R2年コンテナ取扱量

66,669TEU(速報値)

海上コンテナ

2隻同時接岸同時荷役

新湊地区



☆定期コンテナ航路が充実

・4航路が運航(計月22便)
(韓国、中国、中国・韓国、ロシア極東)

○コンテナ取扱個数(H14→R1)
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

RORO船

RORO船への荷役状況

富山地区



☆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)

外航クルーズ

外航クルーズ客船の寄港

伏木地区



☆外国のクルーズ客船の寄港

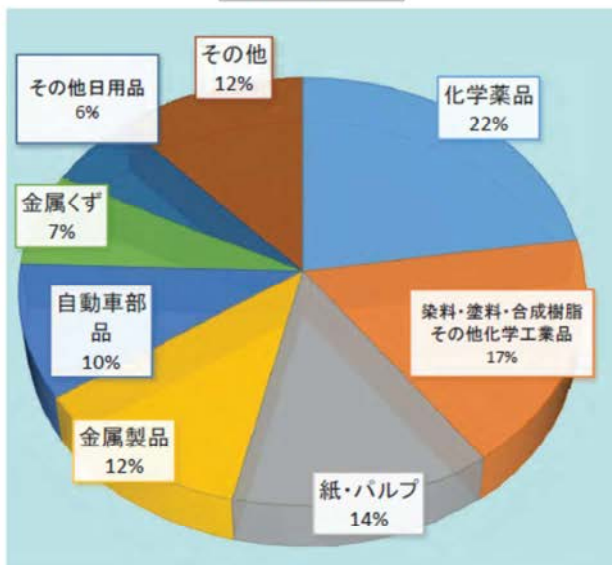
H25. 9月 ホイジャー・オブ・ザ・シーズ 137,276人
H26. 4月 ダイヤモンド・プリンセス 115,875人
H27. 5月 ホイジャー・オブ・ザ・シーズ
H27. 5月 ダイヤモンド・プリンセス
H29. 4月 ダイヤモンド・プリンセス
H30. 5月 MSCスプレndeida 137,936人
(ほか、国内のクルーズ客船も寄港)

伏木富山港のコンテナ貨物取扱状況(R1年)

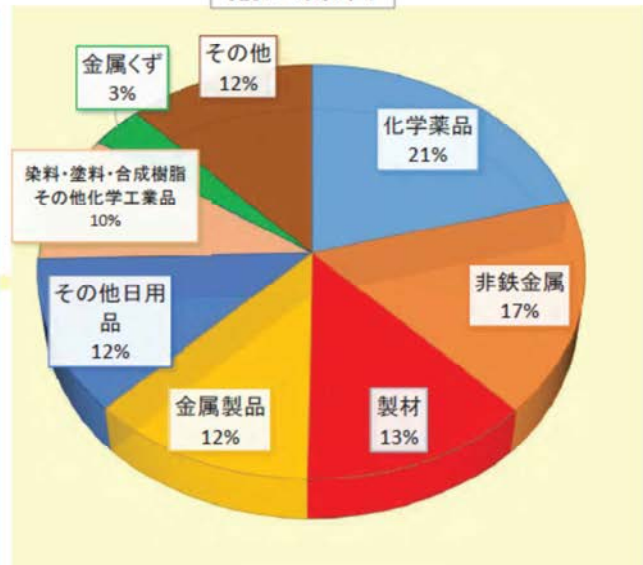
輸出品目

輸入品目

単位:トン



396,830トン



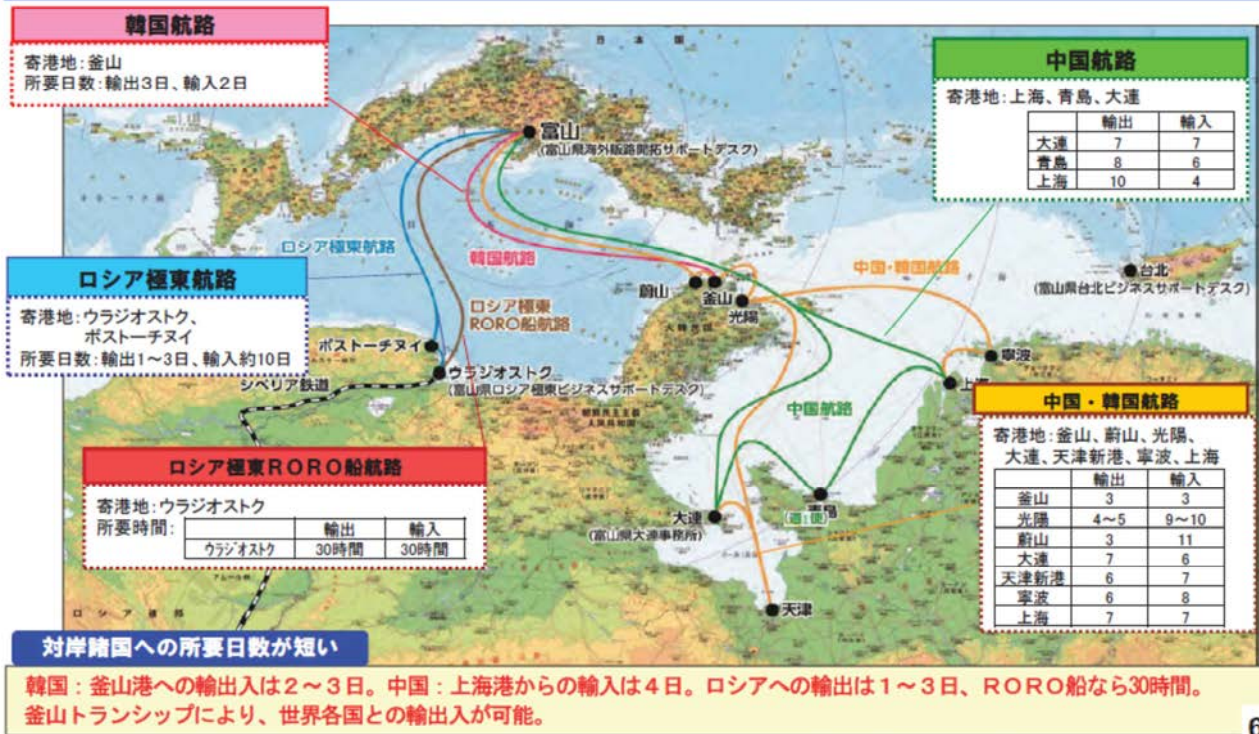
677,281トン

【R2貨物動向】新型コロナウイルス感染症の影響などにより、コンテナ貨物は若干減少

- ・輸出では化学薬品、金属製品、輸入では化学薬品、非鉄金属が減。一方、日用品の輸出入は増。
- ・コロナ禍で航空輸送が困難なことから、伏木富山港からシベリア鉄道を利用した欧州向け輸送は増。

日本海側の中央に位置する対岸諸国へのゲートウェイ

◆日本海側の総合的拠点港に選定(H23.11月) ◆対岸諸国への定期航路 ◆ロシアRORO船航路が定期運航



充実した国際物流ターミナル(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対岸諸国等の国際物流の拠点
- 背後に多くの工場や発電所等が立地し、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



コンテナヤードにおける充実した荷役サービス体制


オンデマンドによる24時間の荷役体制

ホットデリバリーサービスに匹敵する利便性を常時提供
除雪体制も充実



スピーディーで効率的な荷役環境

効率的なコンテナターミナル
ガントリークレーン2基、RTG(トランスファークレーン)4基体制



多彩な輸出梱包

幅広い梱包ニーズに対応
スチール、合板などの仕様梱包や10t超の重量物も対応



施設機能の充実

2隻コンテナ船同時接岸可能
複数のリーファープラグくん蒸上屋を完備、温度・湿度管理も万全



作業しやすいコンテナターミナル

十分なスペースが確保できるコンテナヤード、バンパール



2.5ha 拡張!

岸壁延伸工事L=75m R1年6月完成

ガントリークレーン更新(R2新規着手)



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（→ポストーチナイ）
所要日数：輸出1～2日、輸入約10日


ウラジオストク（富山県ロシア極東ビジネスサポートデスク）

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

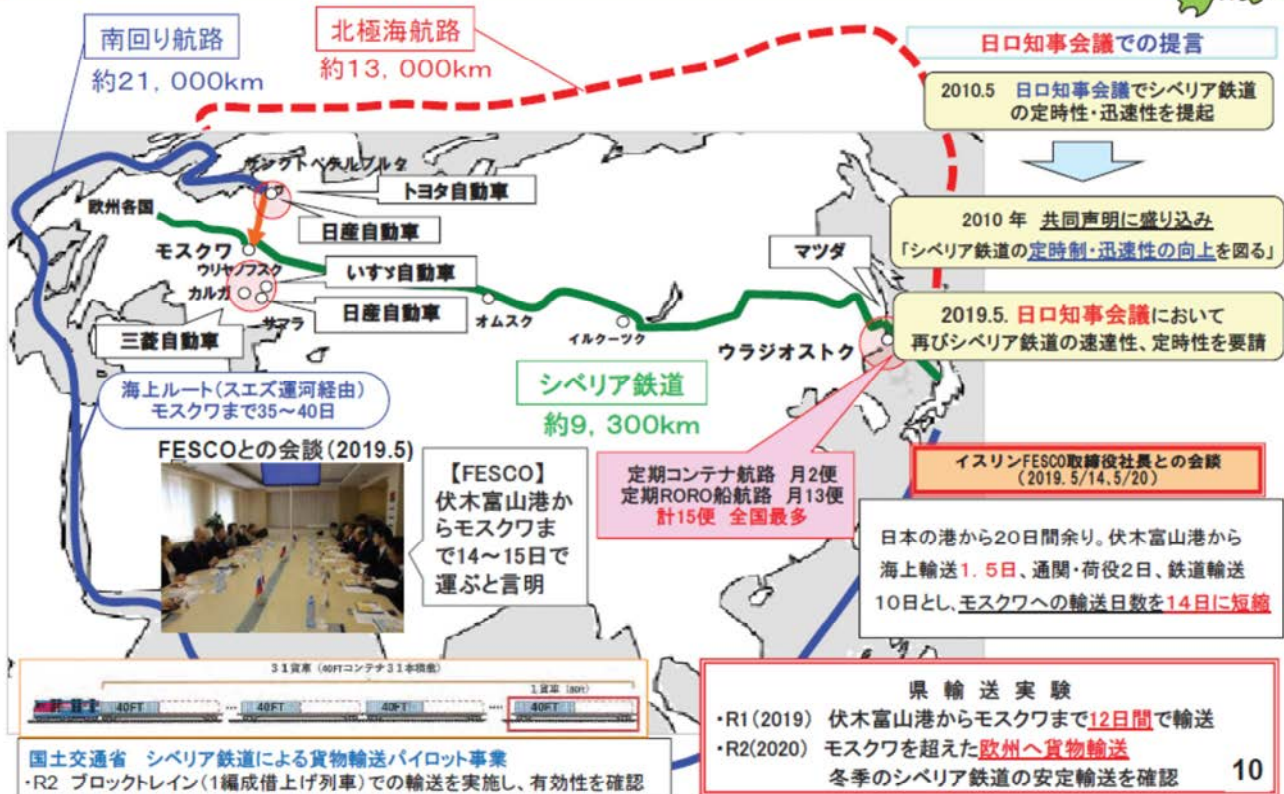


伏木富山港 ロシア極東航路コンテナ貨物量

年	2003	2006	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TEU	296	412	918	929	1,760	3,150	2,548	1,577	1,490	1,523

15年で約5倍に

期待ふくらむシベリア・ランド・ブリッジ(SLB)



10

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

11

海上輸送とクルーズの拠点(伏木地区)



- ・船舶の大型化への対応を図るため、外港への機能移転を展開中。
- ・12m水深の耐震強化岸壁が整備済みであり、大規模地震の発生時にも継続的な物流機能を確保。
- ・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む。

【木材チップ】 中越パルプ工業(株)
 ・上質紙、新聞用紙、出版用紙等の製造販売
 ・石炭、チップ、オイルコークス、カオリン等を輸入

【非鉄金属】 JFEマテリアル(株)
 ・日本で唯一のクロム系合金鉄メーカー
 ・原料となるクロム鉱石を輸入、航空機用部品などで使用される高純度金属クロム等を製造し、輸出

【化学工業品】 東亜合成(株)
 ・瞬間接着剤アロンアルファは国内シェア8割
 ・製品(接着剤)を輸出

【石油】
 出光石油(株)
 JXTG(株)
 ・石油、灯油、軽油、重油を移入

【木質ペレット】 伏木万葉埠頭バイオマス発電合同会社
 ・バイオマス発電所がR3年秋頃に稼働予定であり、木質ペレットを輸入予定

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

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

外港展開
 ・内航維持水深からの脱却
 ・船舶の大型化への対応

1バース(280m)耐震強化岸壁整備済

クルーズ船(MSCスプレッティダ)

近海郵船によるRORO船 季節運航

H25.12 中東向けの小型バス輸送
 自動車専用船(ヘラクレス・リーダー)

防波堤(北) 凡例: エネルギー 製造(工業品) 製造(製紙) 製造(化学工業品)

伏木外港展開(伏木港万葉ふ頭バイオマス発電所)



- 伏木万葉埠頭バイオマス発電合同会社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

万葉3号岸壁
 (-14(暫定-12m)、L=280m)

木質ペレット約20万トン
 万葉3号岸壁で荷揚予定

発電所建設地

発電所位置図 国土交通省北陸地方整備局提供



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

伏木地区 万葉ふ頭 令和3年3月撮影



対ロシア物流の拠点(富山地区)



- 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。
- 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。
- ロシア向けの中古車などを取り扱っており、現在耐震強化岸壁を整備中。

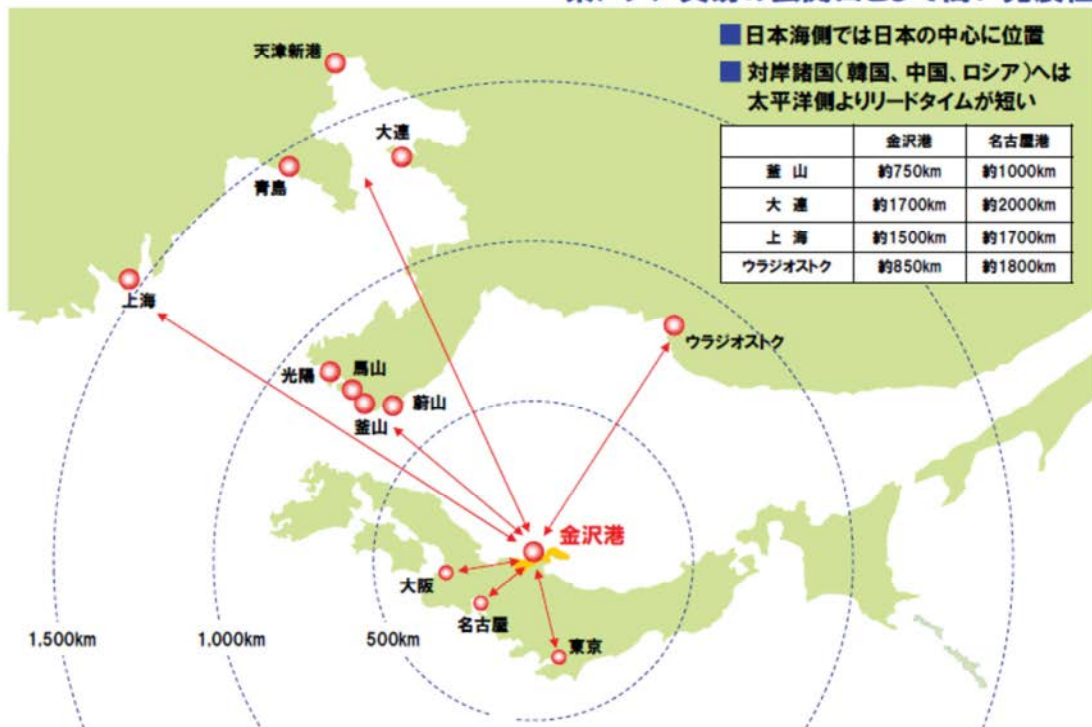




2021.5.18 北東アジア輸送回廊ネットワーク情報交換会
石川県

01 石川県・金沢港の位置

東アジア交易の玄関口として高い発展性



02 金沢港機能強化整備

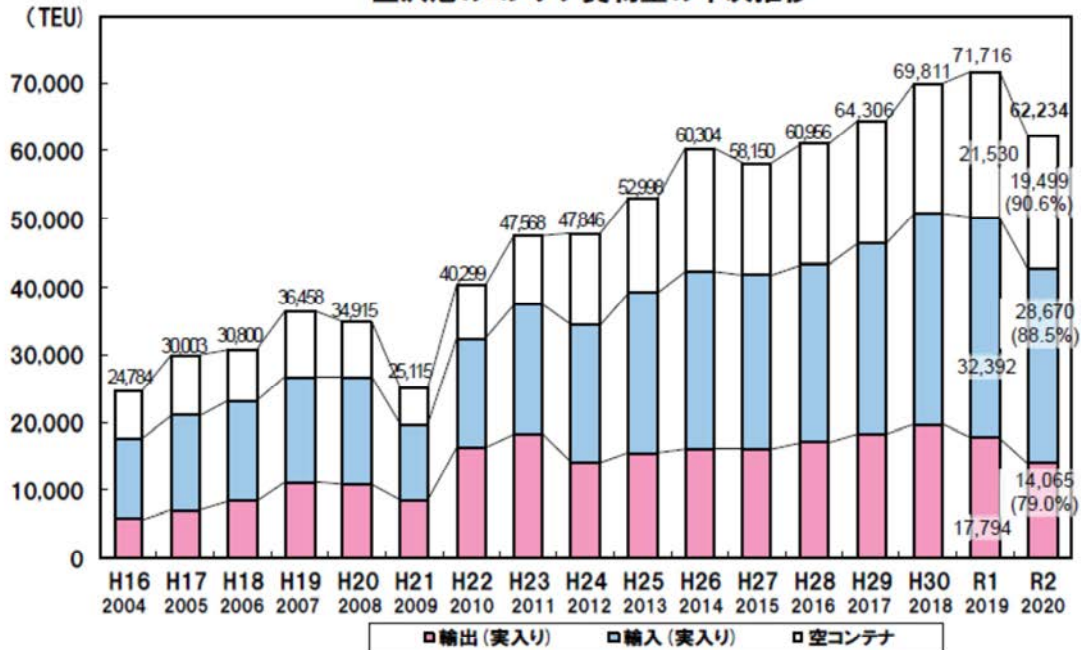
- ① 金沢港クルースターミナルの整備
- ② アクセス道路、駐車場、緑地の整備、船だまりの埋立
- ③ 無量寺・戸水に点在するコンテナ上屋の移転・集約

令和2年3月完成



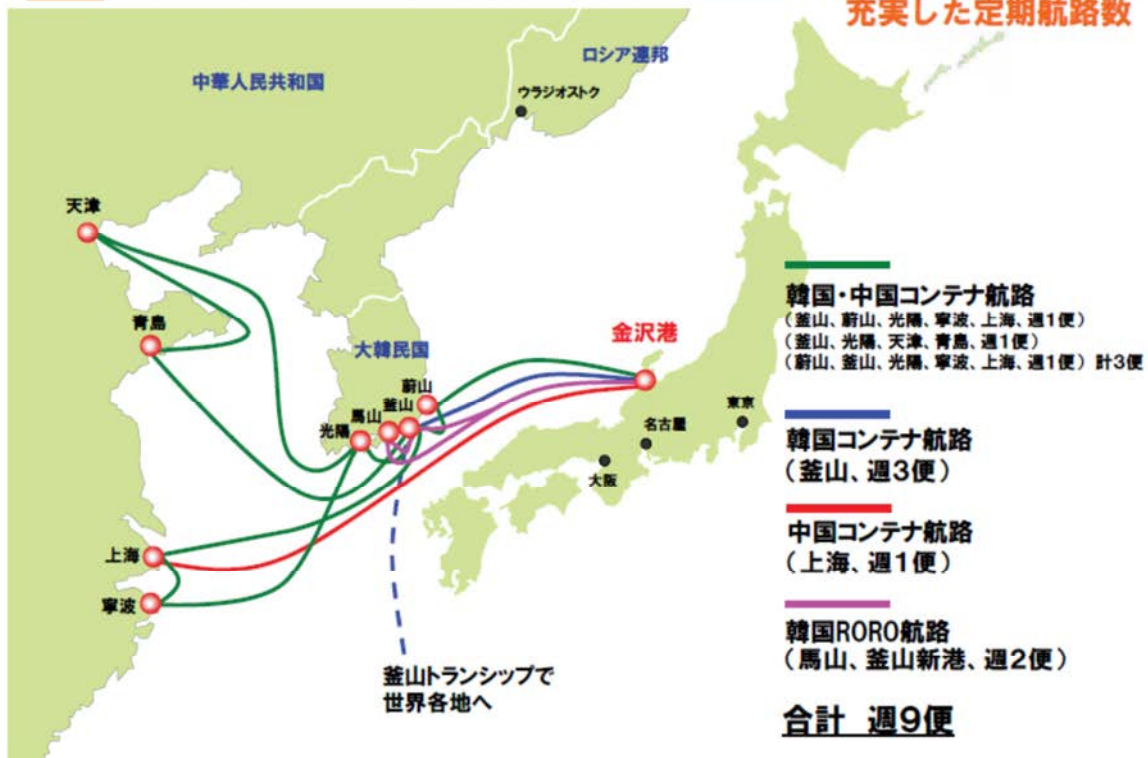
03 金沢港のコンテナ貨物量推移

金沢港のコンテナ貨物量の年次推移



注) TEU(20フィートコンテナ換算によるコンテナ個数)

04 金沢港の国際定期航路



05 クルーズ船の寄港数の推移

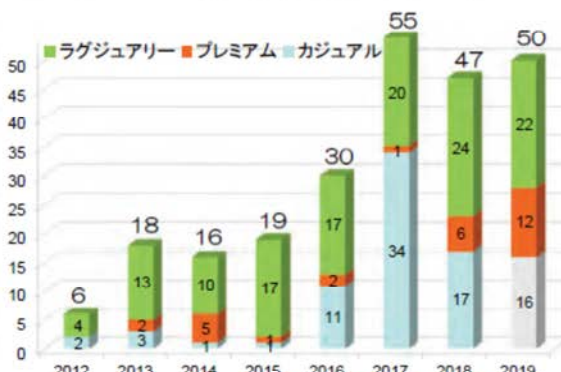


金沢港のクルーズ船寄港数 (単位: 本)



※2020(R2)は新型コロナウイルス感染症の影響により、寄港なし

金沢港のクルーズ船 区分別 寄港数 (単位: 本)



※2020(R2)は新型コロナウイルス感染症の影響により、寄港なし



敦賀港長期構想の概要

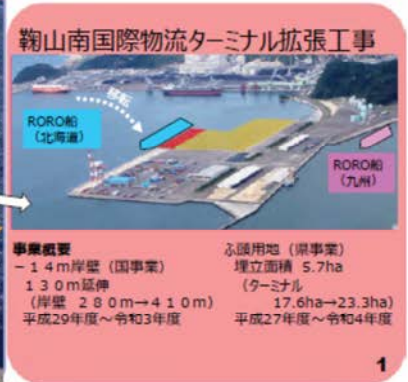


令和3年5月

福井県土木部
港湾空港課



敦賀港の近況





敦賀港の特徴 I

敦賀港長期構想

特徴 I 中京・関西圏を含めた環日本海沿岸国・東南アジアへの日本海側海上輸送拠点

- ・環日本海諸国と相対し、東南アジアにも近い
- ・名古屋、大阪から2時間圏内にある唯一の日本海側港湾
- ・中京・京阪神と高速道路網で複数ルートを確認



2



敦賀港の特徴 II～IV

敦賀港長期構想

特徴 II 日本海側のユニットロード拠点港

- ・太平洋側航路より短距離な北海道航路は週14便と充実
- ・博多航路は本州と九州を結ぶ日本海側唯一の定期航路 (週6便)
- ・九州⇄本州⇄北海道を結ぶ日本海側の拠点へ



特徴 IV 歴史あるアジア大陸との交易拠点

- ・江戸中期以降、北前貿易の中継基地
- ・明治・大正期、欧亜国際連絡列車が運行
- ・人道の港 (ポーランド孤児やユダヤ難民の上陸)



1897年 (明治30年) 当時の敦賀港

写真の出典: ふるさと敦賀の図鑑 p.9より



欧亜国際連絡列車寝台車

写真の出典: 敦賀市史資料館 p.54より



敦賀港に上陸した外国人観光客 (大正初期)

写真の出典: ふるさと敦賀の図鑑 p.12より



敦賀ミュージウム (人道の港資料館)

令和2年11月リニューアルオープン

写真の出典: 敦賀市史資料館

特徴 III 日本海側の防災拠点としての実績 さらに太平洋側港湾のバックアップ港として期待

- ・大型船舶の入港に十分な水深や航行に十分な航路幅
- ・大規模災害時の救援・支援に利用された実績があり、被災地への人員・物資の早期派遣が可能
- ・大規模災害が発生しても企業の経済活動の早期再開へ

(事例1)



H30 北海道胆振東部地震

中部地整TEC-FORCEが敦賀港を経由して被災地へ

(事例2)



H29 トヨタ自動車BCP実験

敦賀港から北九州港へ完成自動車の輸送実験を実施

3



将来像と基本理念 方向性・主要施策・プロジェクト

敦賀港長期構想

敦賀港の将来像と基本理念・方向性

「安心のふくい」を未来につなぎ、さらなる挑戦！

50%の増量にむけて、道の物流・国際物流、交流のエコポータルとしての役割を受けとめる

「飛躍するふくい」を先導する敦賀港

4つの方向性



1 世界水準の高効率な港の実現

・太平洋側に最も近い日本高効率港

・北海道・九州を結ぶ日本海航路により日本全域が貨物貨物後援

■ 日本海側高規格ユニットロードターミナルの形成

プロジェクト

- ① 連続バース、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上
- ② 自動搬送装置等最先端技術の活用による高効率化・省力化・時間短縮
- ③ 将来的な成長センターとなる東アジアに向けたダイレクト航路形成
- ④ 地理的優位性を活かした対岸諸国等との海上物流ニーズへの対応（韓国・中国・ロシア航路の誘致）
- ⑤ 防波堤構築による港内静穏化の向上
- ⑥ 企業誘致（製造業、農産業者）

■ ふ頭再編・用地造成による貨物集約と関連用地の確保

プロジェクト

- ① 貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化
- ② 物流関連企業の敷設誘致の促進
- ③ 土地利用の効率化・高度化

2 日本の物流強靱化への貢献

・120分圏内の中央・東海幹線と東海連絡線が接続ルート

■ 災害時の太平洋側港湾バックアップ港としての機能確保

プロジェクト

- ① 災害に強い敦賀港の整備
- ② 敦賀港アクセス向上に向けた東海航路ネットワークの整備促進
- ③ 企業BCP、リスク分散の観点による集約
- ④ 施設の適切な維持管理や計画的な更新

3 「人道の港敦賀」を核とした交流人口の拡大

・北陸新幹線延伸・賢賢航線、訪日外国人の増加

■ 港を中心とした観光誘客

プロジェクト

- ① クルーズ船誘致の推進
- ② 金ヶ崎周辺の賑わい創出
- ③ フェリー乗船客の利便性向上
- ④ 市民にも愛される港づくり

■ ふ頭再編による貨物分離

プロジェクト

- ① クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成
- ② 小型船溜まりの整備

4 持続可能な社会に向けたエコポートの構築

・フライアッシュを用いたセメント生産

・木質バイオマス発電のためのPKS・木チップの輸入の促進、社会的要請

■ 低炭素化、再生エネルギー・リサイクルの推進

プロジェクト

- ① 北陸石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進
- ② LNGインフラの誘致
- ③ グリーンエネルギーの誘致
- ④ モーダルシフトの促進

■ 環境との調和・共生

プロジェクト

- ① 貴洲等の海岸保全、基礎の保全
- ② 水産業の振興

主要施策の展開イメージ

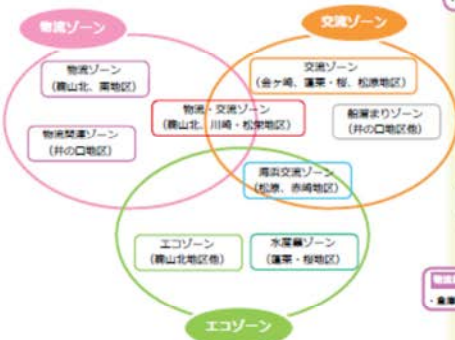


空間利用構想

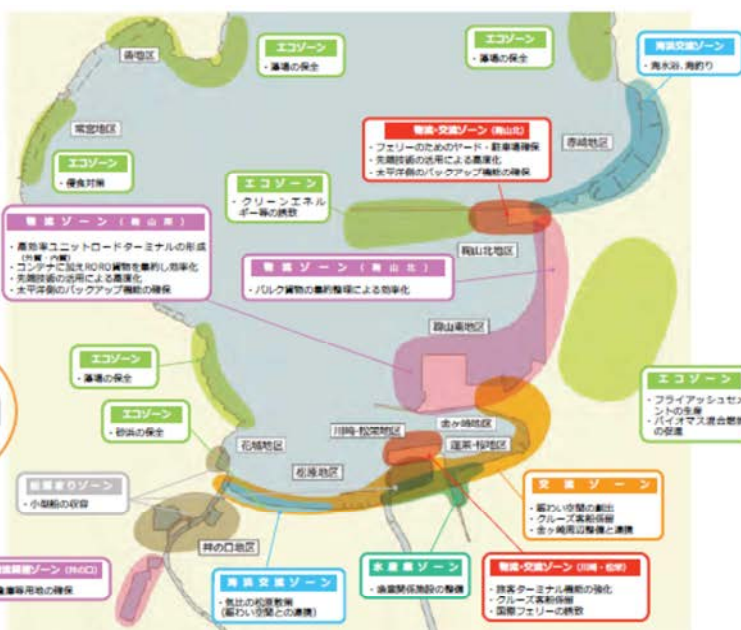
敦賀港長期構想

4つの方向性に基づく基本ゾーニング

方向性	ゾーニングの考え方	基本ゾーニング
物流	世界水準の高効率な港の実現	物流ゾーン
安全・安心	日本の物流強靱化への貢献	
交流	「人道の港 敦賀」を核とした交流人口の拡大	交流ゾーン
環境	持続可能な社会に向けたエコポートの構築	エコゾーン



空間利用構想（機能配置案）





地区別の展開イメージ

敦賀港長期構想

西山地区
(物流ゾーン)

現在取り扱っているコンテナ貨物に加え、RO-RO貨物の集約により内外貨ユニットロードターミナルの形成を目指す地区

中期イメージ



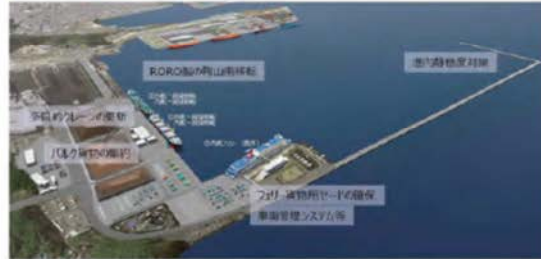
長期イメージ



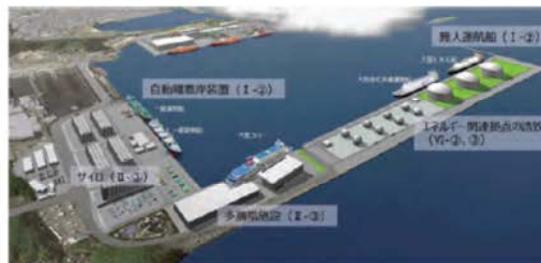
新山北地区
(物流・交流ゾーン)

ふ頭再編によりバルク貨物、フェリー貨物の効率的な荷役を実現するとともに将来的な民間による新規事業展開の支援を目指す地区

中期イメージ



長期イメージ



6



地区別の展開イメージ

敦賀港長期構想

川崎・松栄地区
(物流・交流ゾーン)

国際フェリーおよびクルーズ船による交流拠点の形成を目指す地区

金ヶ崎地区
(交流ゾーン)

小型クルーズ船の誘致を進め、まちづくりと連携した賑わいづくりを目指す地区

蓬萊・桜地区
(交流ゾーン)

川崎・松栄地区と金ヶ崎地区をつなぐ動線を確認し、賑わい創出を目指す地区

中期イメージ



長期イメージ



井の口地区
(船溜まりゾーン)

小型船溜まりの整備による海洋レクリエーションや港湾関連企業の進出の支援を目指す地区

松原地区
(海浜交流ゾーン)

気比の松原との連携により賑わい創出を目指す地区

中期イメージ



長期イメージ



7