

日本海側拠点港の形成に向けた計画書



公表用資料



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 伏木富山港の特色・ポテンシャル

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、ラストポート化が実現。
- ・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)。
- ・環日本海に広がるビジネス・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時間台で直結。

(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(RORO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

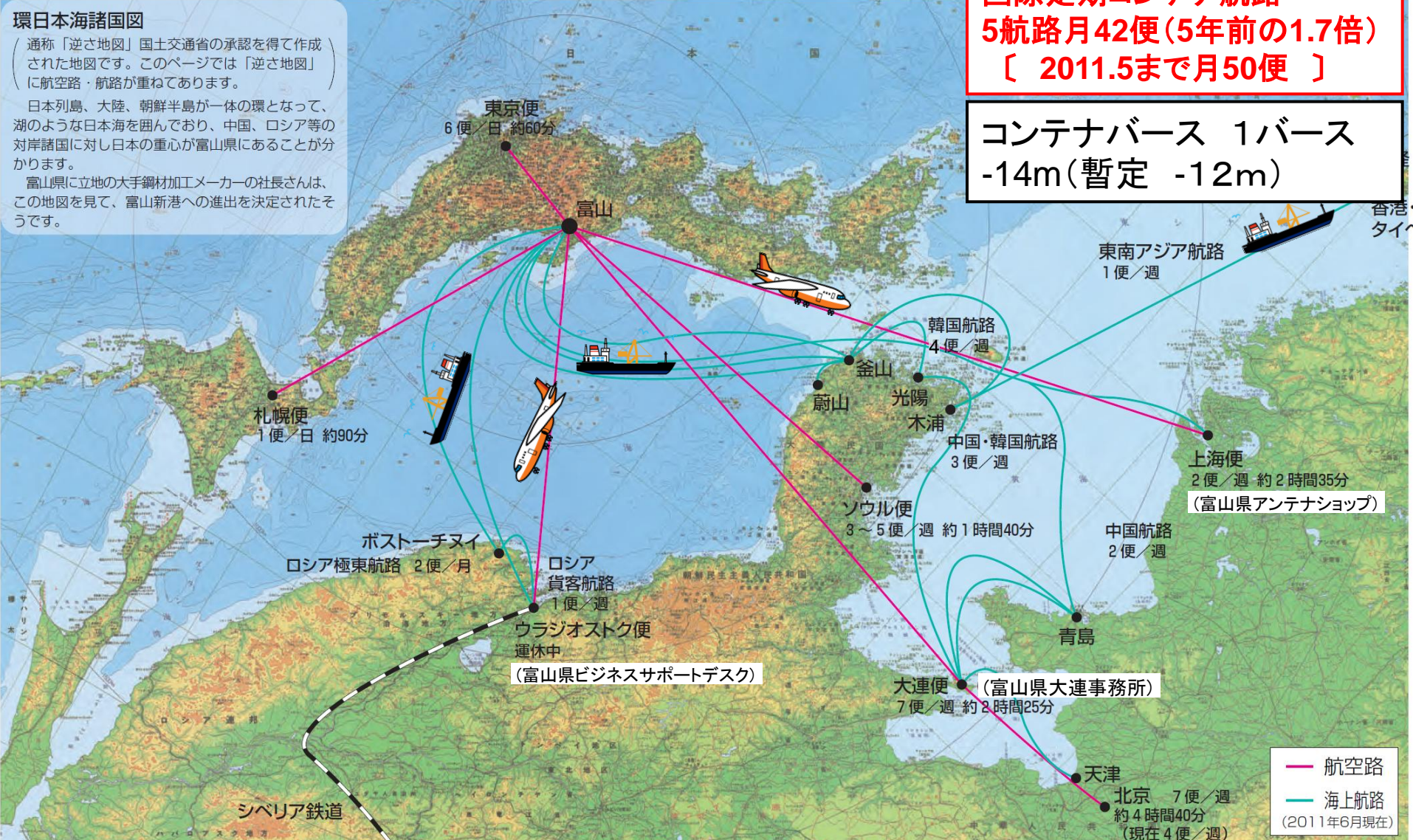
(1) 興隆する対岸諸国へのゲートウェイ・三大都市圏に直結

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

環日本海諸国図
 (通称「逆さ地図」国土交通省の承認を得て作成された地図です。このページでは「逆さ地図」に航空路・航路が重ねてあります。
 日本列島、大陸、朝鮮半島が一体の環となって、湖のような日本海を囲んでおり、中国、ロシア等の対岸諸国に対し日本の重心が富山県にあることが分かります。
 富山県に立地の大手鋼材加工メーカーの社長さんは、この地図を見て、富山新港への進出を決定されたそうです。

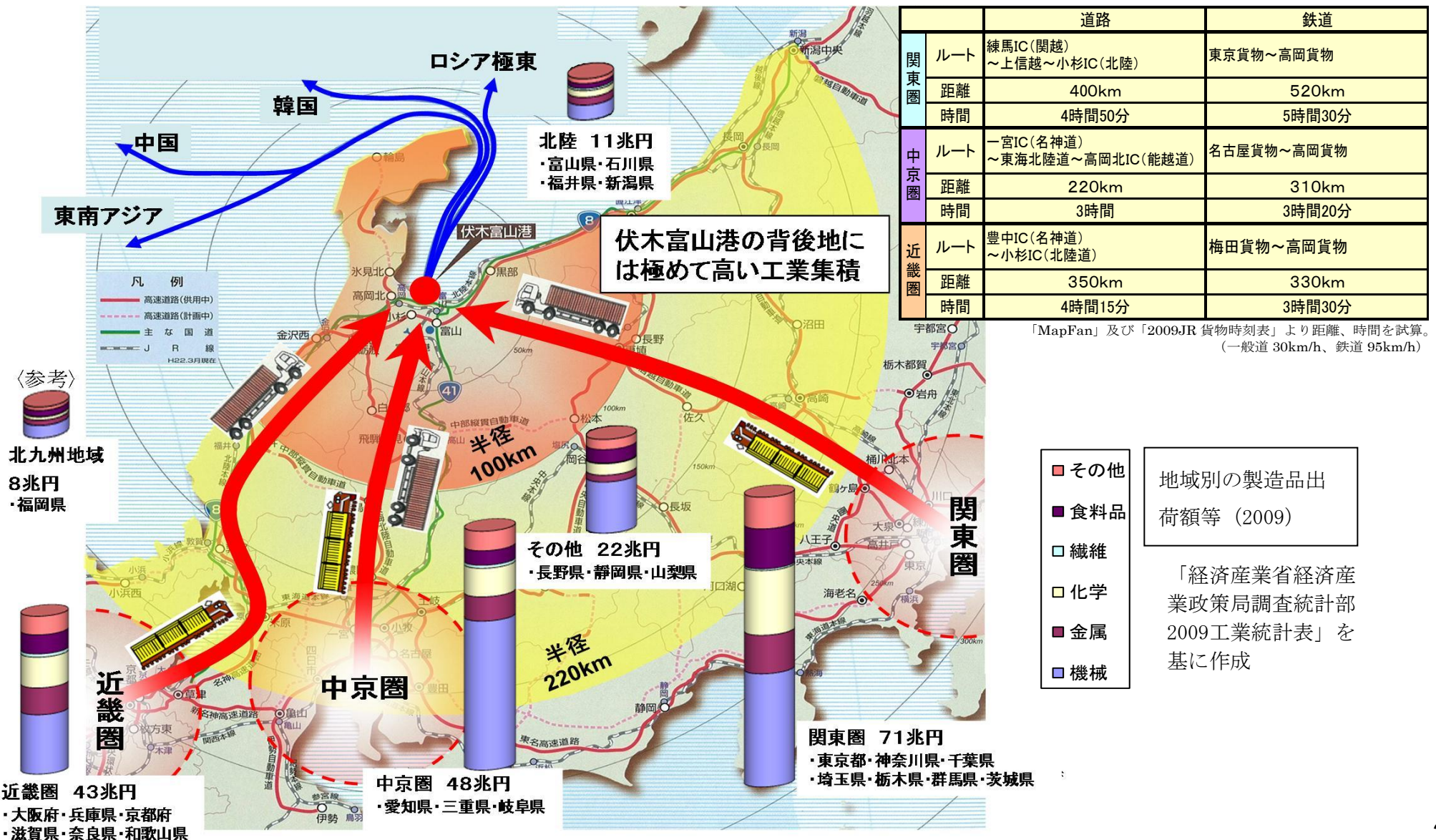
国際定期コンテナ航路
5航路月42便(5年前の1.7倍)
[2011.5まで月50便]

コンテナバース 1バース
-14m(暫定 -12m)



(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)

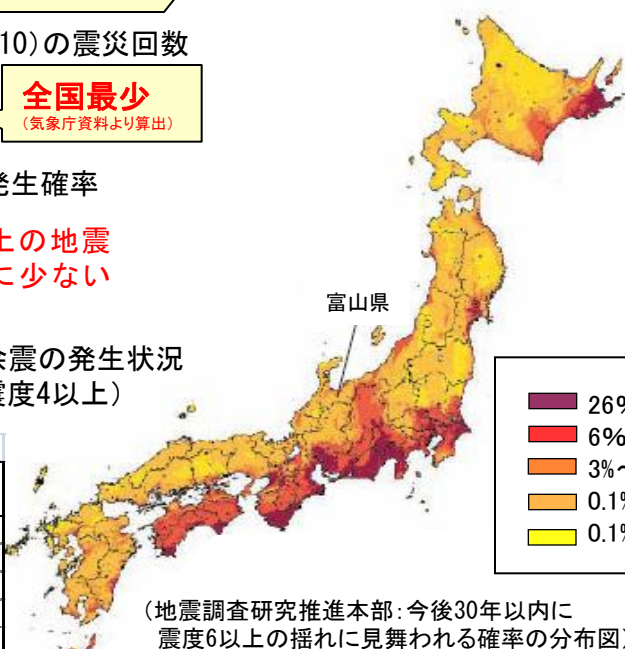
イ 今後30年以内の地震発生確率

富山県の震度6弱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)

東日本大震災の余震状況

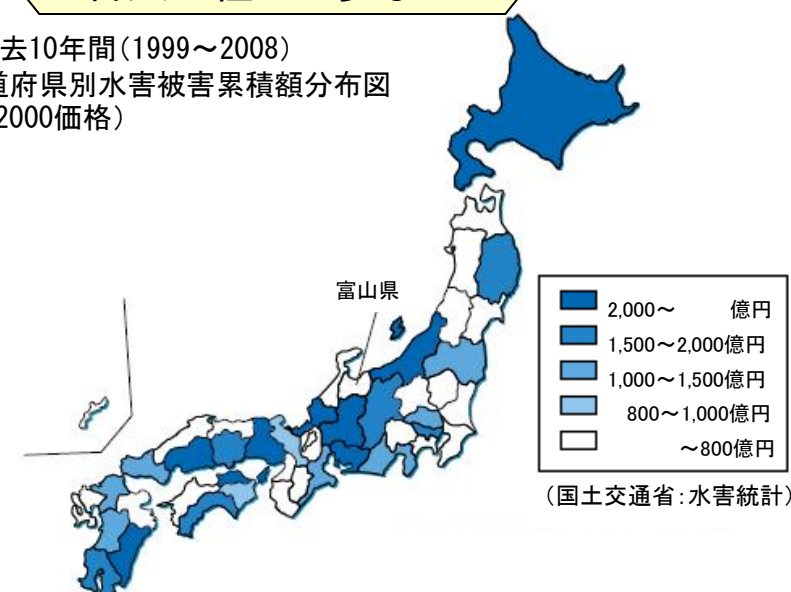
県名	震度4以上	震度3
青森	14	43
秋田	15	38
岩手	46	83
宮城	59	107
山形	18	42
福島	98	189
茨城	75	147
栃木	33	90
群馬	13	44
千葉	26	74
埼玉	20	47
東京	6	31
神奈川	5	29
山梨	3	15
長野	29	66
新潟	17	64
富山	0	3
石川	1	3
静岡	2	13
岐阜	3	10
愛知	1	2



(地震調査研究推進本部: 今後30年以内に震度6以上の揺れに見舞われる確率の分布図)

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)

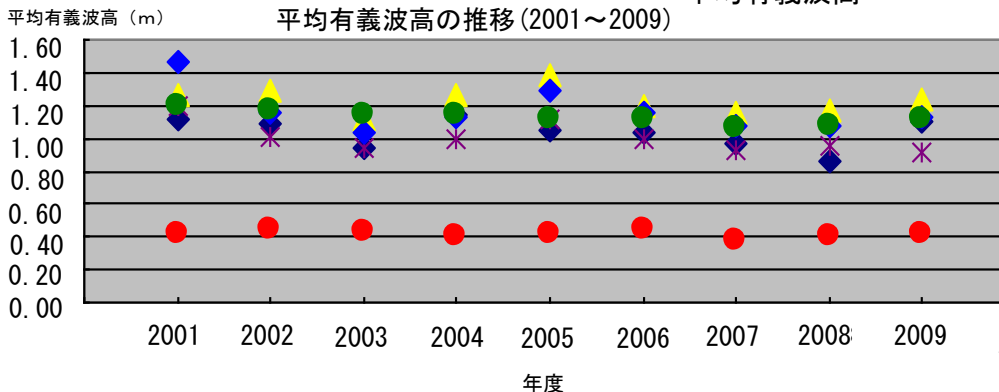


2,000~ 億円
 1,500~2,000億円
 1,000~1,500億円
 800~1,000億円
 ~800億円

(国土交通省: 水害統計)

波高が比較的低い

過去9年間(2001~2009) 平均有義波高



◆ 秋田(秋田港)
 ▲ 酒田(酒田港)
 * 新潟沖(新潟港)
 ◆ 金沢(金沢港)
 ● 柴山(舞鶴港)
 ● 伏木富山(伏木富山港)

* 有義波高とは、波高の高い方から、全体の1/3を平均化したもの

(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 I C (関越) ~ 上信越 ~ 小杉 I C (北陸)	東京貨物 ~ 高岡貨物
	距離	400km	520km
	時間	4時間50分	5時間30分
中京圏	ルート	一宮 I C (名神道) ~ 東海北陸道 ~ 高岡北 I C (能越道)	名古屋貨物 ~ 高岡貨物
	距離	220km	310km
	時間	3時間	3時間20分
近畿圏	ルート	豊中 I C (名神道) ~ 小杉 I C (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

(複数ルート的高速道路) (レールによる外貿コンテナ輸送)

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

(3) 地球にやさしい物流ルート形成可能な港湾

① 伏木富山港を利用することによるCO₂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CO₂削減**が可能

ロシア極東港向け貨物

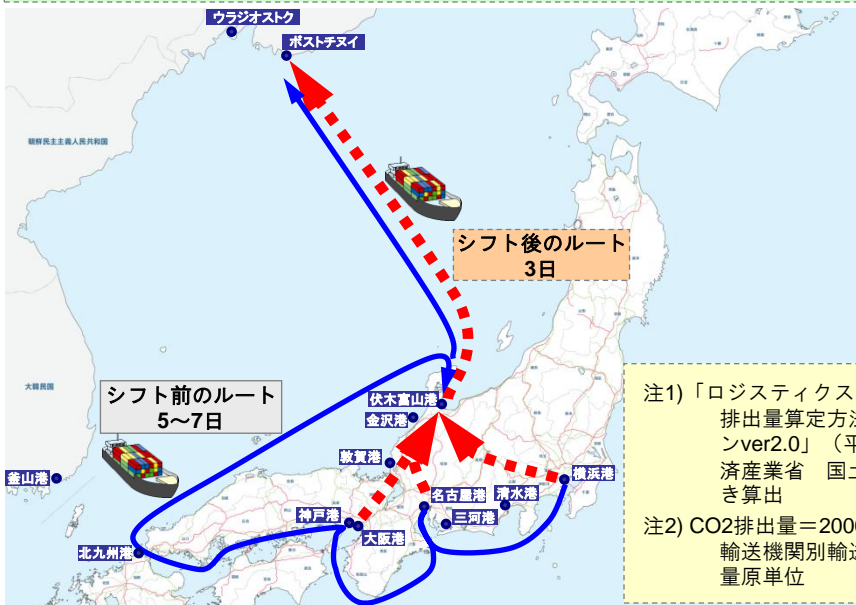
国内鉄道輸送の場合

貨物発地点	CO2削減割合 (%)	CO2削減量 (t-CO2/100TEU)
関東圏	62	140
中京圏	62	120
近畿圏	54	90

国内トレーラ輸送の場合

貨物発地点	CO2削減割合 (%)	CO2削減量 (t-CO2/100TEU)
関東圏	24	60
中京圏	39	80
近畿圏	8	10

- 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



注1) 「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドラインver2.0」(平成18年4月 経済産業省 国土交通省)に基づき算出

注2) CO₂排出量=2000t(≒100TEU)×輸送機関別輸送距離×CO₂排出量原単位

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CO₂削減**が可能

ロシア欧州側港湾向け貨物

国内鉄道輸送の場合

貨物発地点	CO2削減割合 (%)	CO2削減量 (t-CO2/100TEU)
関東圏	70	1200
中京圏	70	1200
近畿圏	70	1200

国内トレーラ輸送の場合

貨物発地点	CO2削減割合 (%)	CO2削減量 (t-CO2/100TEU)
関東圏	65	1100
中京圏	68	1200
近畿圏	65	1100

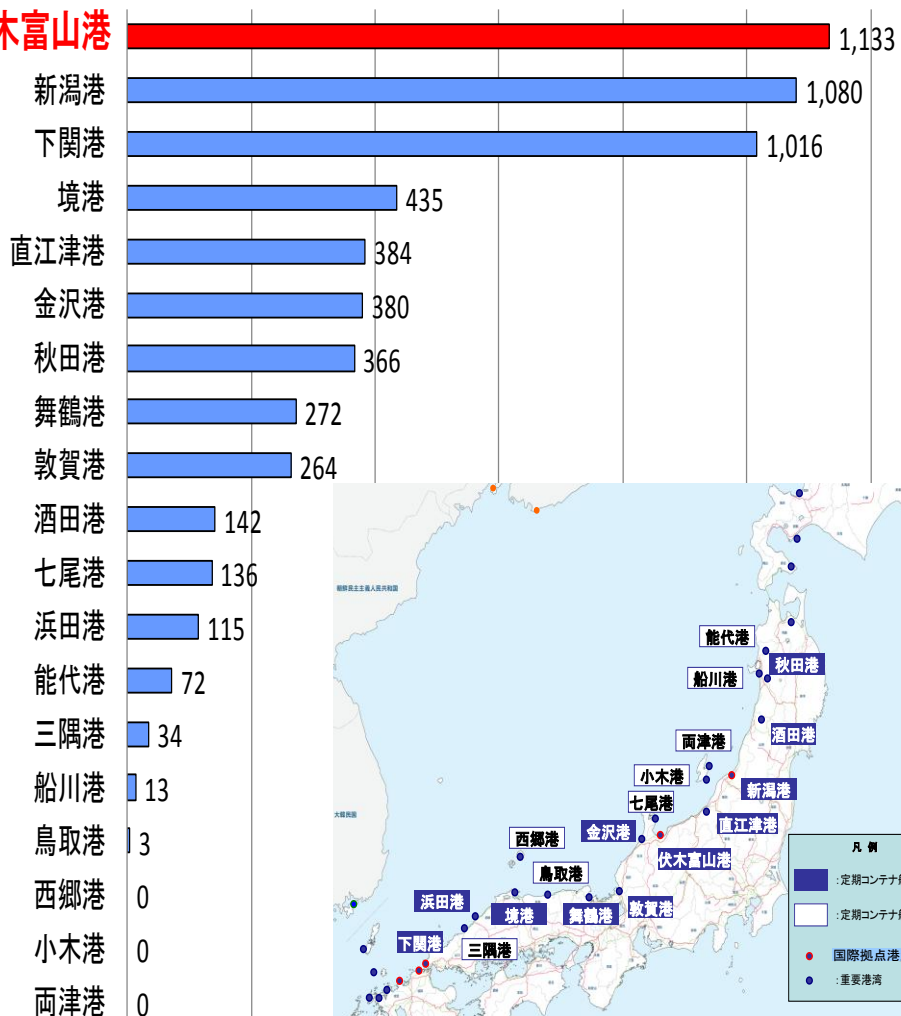
- 目的地: サントペテルブルク
- 相手港: (シフト前)サントペテルブルク港 (シフト後)ロシア極東港
- シフト前ルート
東京都・愛知県・大阪府～太平洋側最寄港～サントペテルブルクまで海上輸送
- シフト後ルート
東京都・愛知県・大阪府～伏木富山港～ロシア極東港～(SLB)～サントペテルブルク



2 伏木富山港の現況

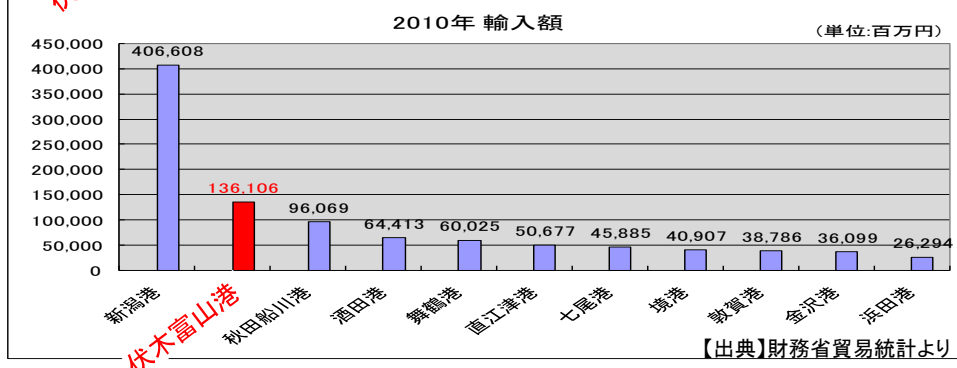
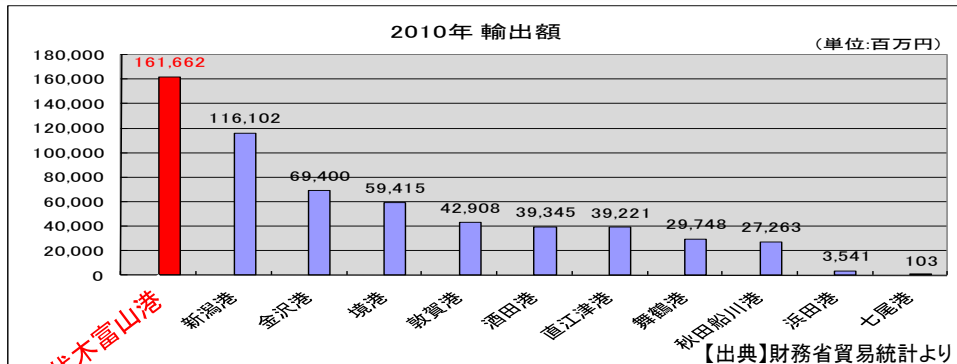
本州日本海側最多の外航商船入港隻数

外航商船入港隻数(2009年)

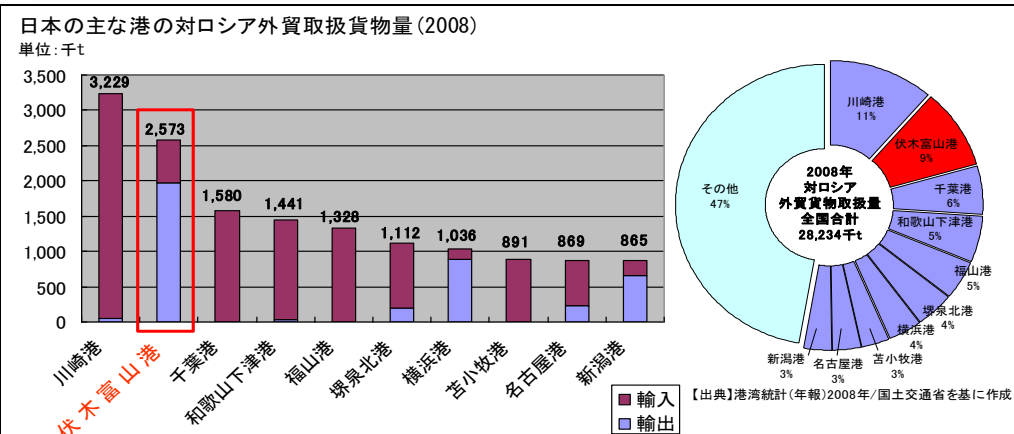


【出典】港湾統計(年報)2009年/国交省を基に作成

輸出額は本州日本海側で第1位(輸入額でも第2位)



対ロシア外貿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

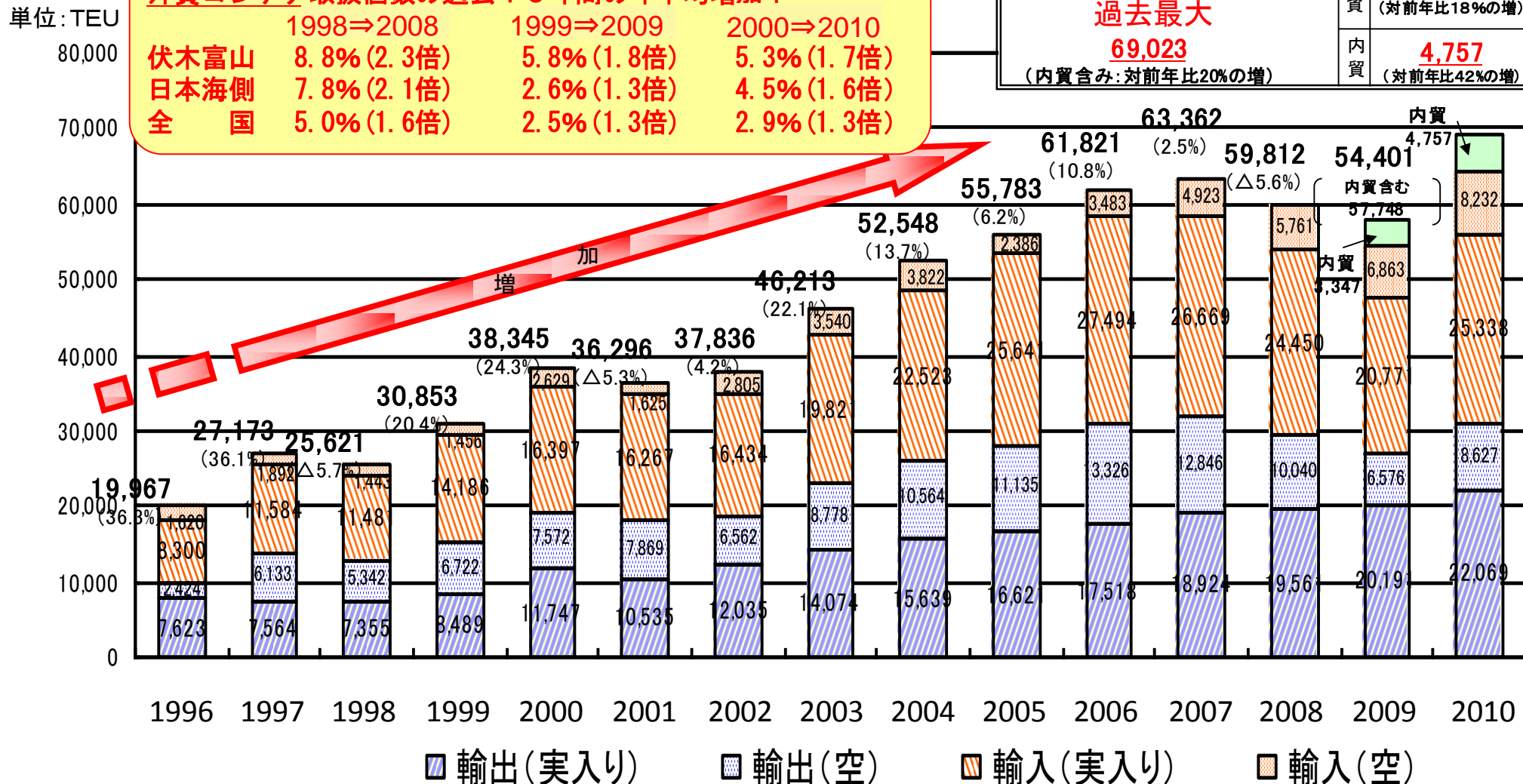
外貿コンテナ取扱個数の過去10年間の年平均増加率

	1998⇒2008	1999⇒2009	2000⇒2010
伏木富山	8.8% (2.3倍)	5.8% (1.8倍)	5.3% (1.7倍)
日本海側	7.8% (2.1倍)	2.6% (1.3倍)	4.5% (1.6倍)
全国	5.0% (1.6倍)	2.5% (1.3倍)	2.9% (1.3倍)

コンテナ取扱個数が過去最大

69,023
(内買含む: 対前年比20%の増)

外貿	64,266 (対前年比18%の増)
内買	4,757 (対前年比42%の増)

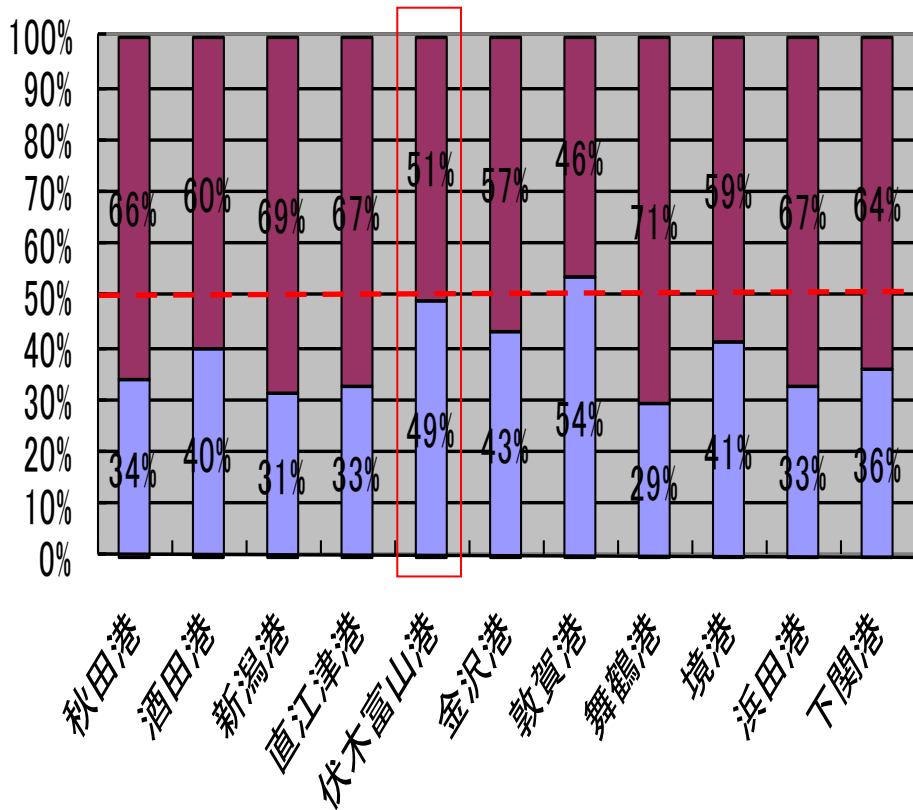


※ TEU (twenty-foot equivalent units) : 20ft. (コンテナの長さ) 換算のコンテナ取扱個数の単位。

※ () の数値は対前年比。

日本海側諸港の外貿コンテナの輸出入バランス

<輸出入バランスのとれた伏木富山港>



■ : 輸出割合 = 輸出コンテナ個数(実入り) ÷ 輸出入コンテナ個数(実入り)
 ■ : 輸入割合 = 輸入コンテナ個数(実入り) ÷ 輸出入コンテナ個数(実入り)

【出典】外貿コンテナ個数及び貨物量2009年年計/港湾近代化促進協議会を基に作成

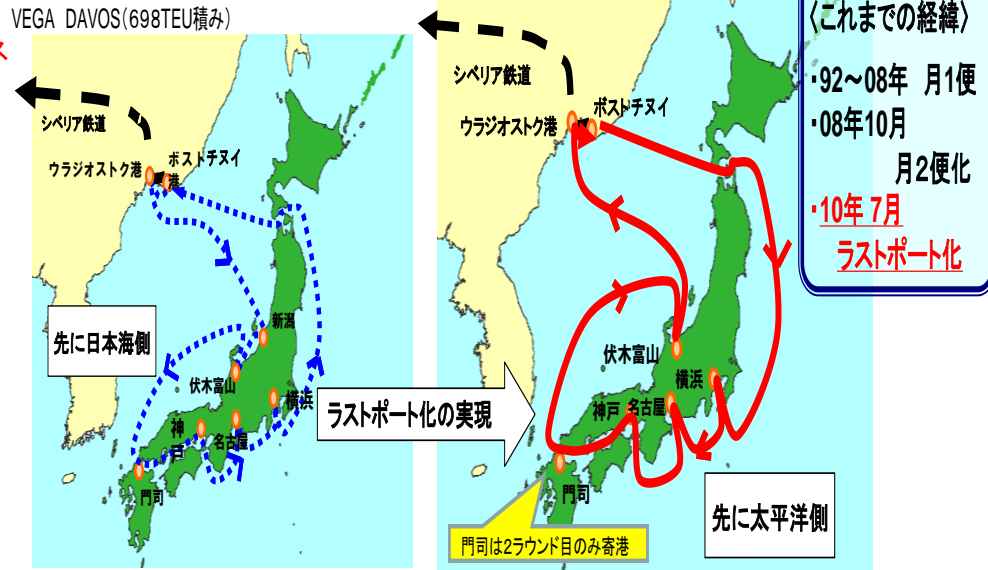
ロシア極東定期コンテナ航路のルート

・伏木富山港のラストポート化が実現

・知事のロシアのFESCO社訪問等により、2010年7月より開始、隔週土曜日寄港



運航日数・寄港地													
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
横浜						伏木富山	→	ポストチヌイ		ウラジオストク			→



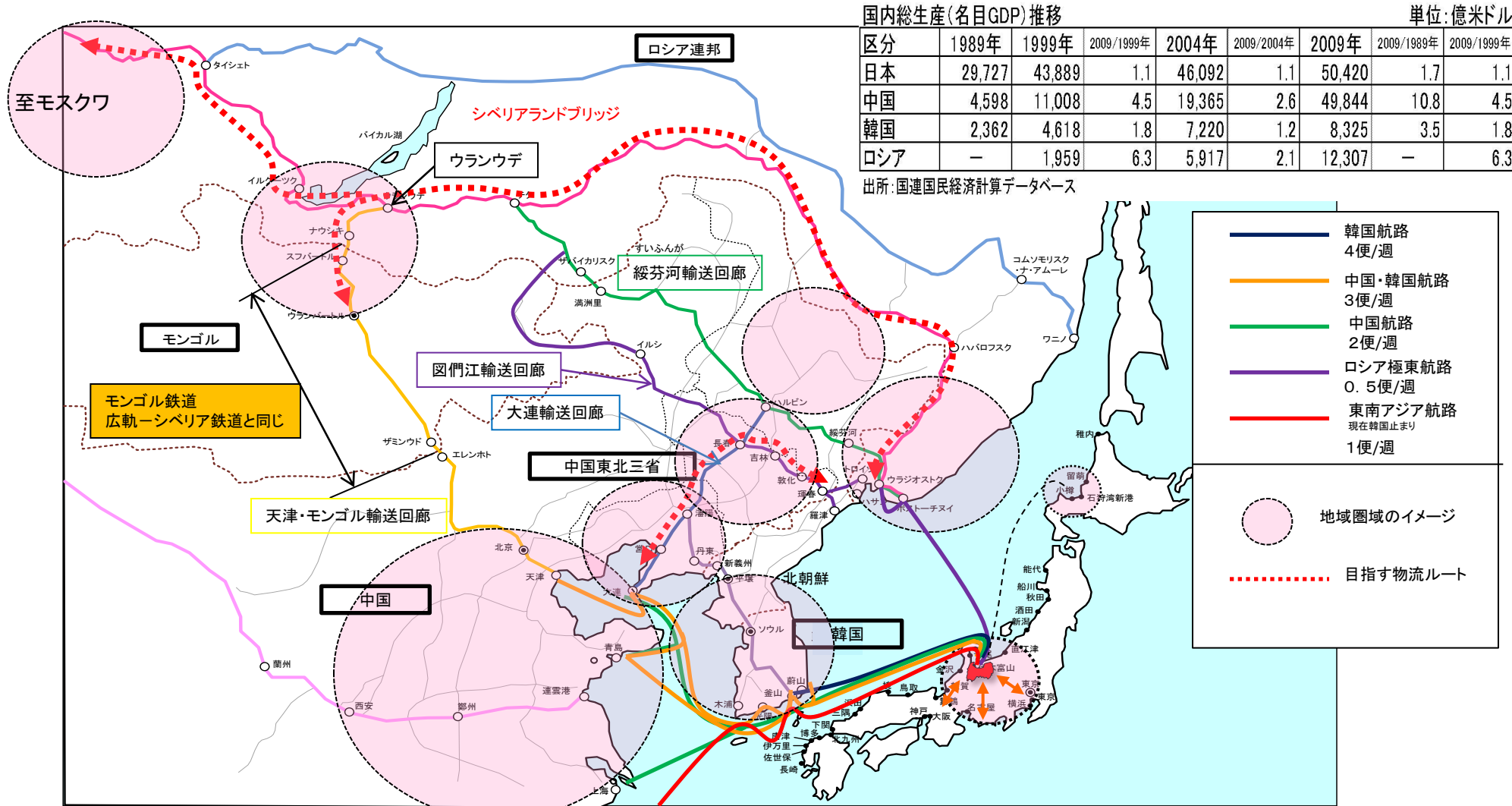
【効果】・輸出コンテナのリードタイムが短縮 (海上輸送日数: 約10日 → 約2日)
 ・ロシアの輸入業者の金利負担軽減 約8日間短縮

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

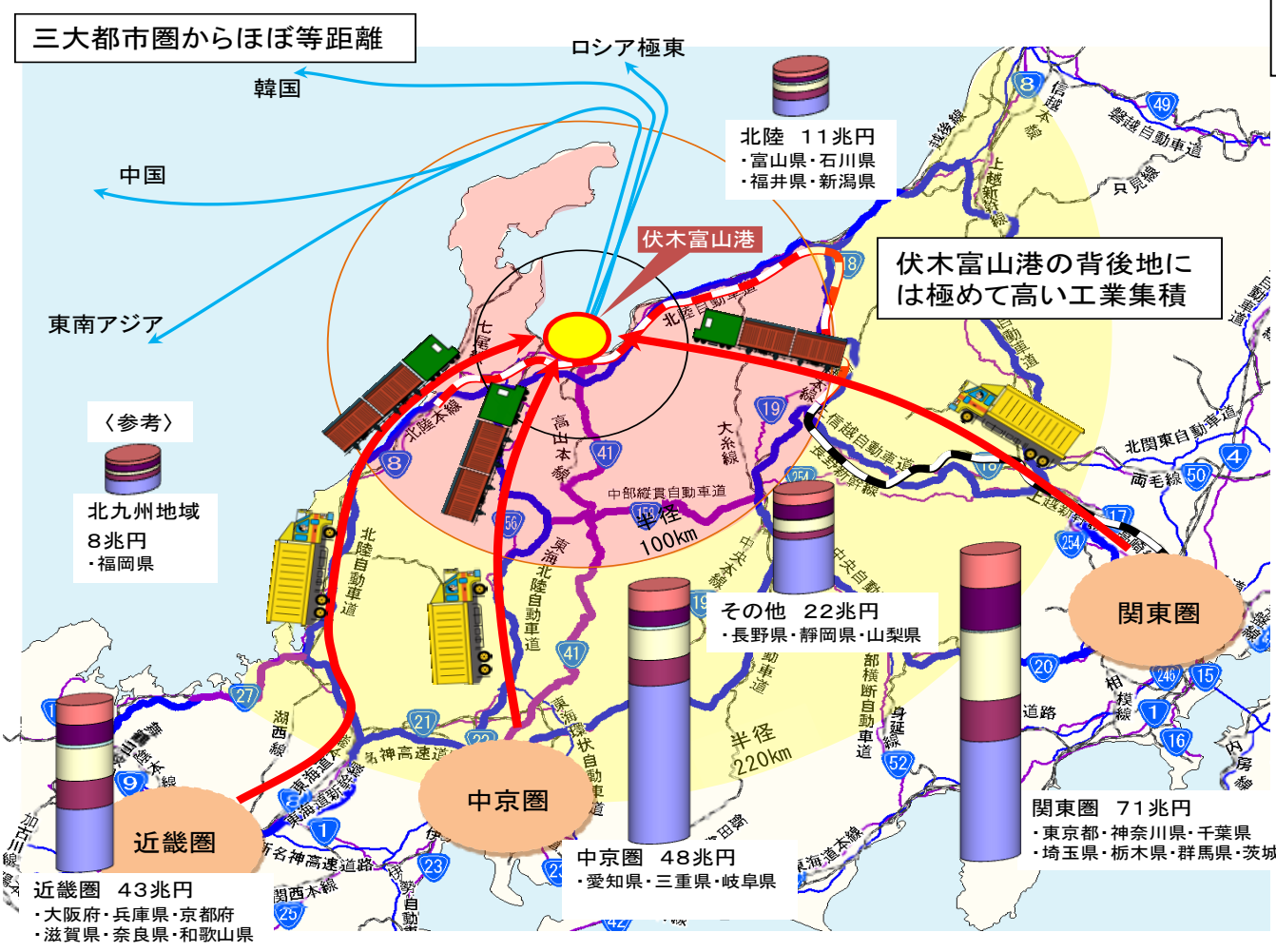
経済成長が著しい環日本海・東アジア地域との物流拠点として、その経済活力を取り込み、我が国の経済発展に貢献。



対岸諸国との物流ネットワーク

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。



地域別の製造品出荷額等 (2009)

「経済産業省経済産業政策局調査統計部 2009工業統計表」を基に作成

【ワイズマン報告※(抜粋)】

- ・中京圏の圏域を最初に決めるべきであり、**発展の方向はまず北陸。**
- ・**伊勢地域と北陸地域を結ぶ新たな流れは中部圏の将来の開発像の骨格を形成。**
- ・**ソ連や中国との貿易が密接になると港湾施設の整備や工業用地も必要。**

富山は、新産都市に指定されているし、経済地理的な面でも中京との関係は特に深い。

※昭和39年4月：国連ワイズマン調査団報告

東海北陸自動車道(平成20年開通)

(平成26年度末開業予定)

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

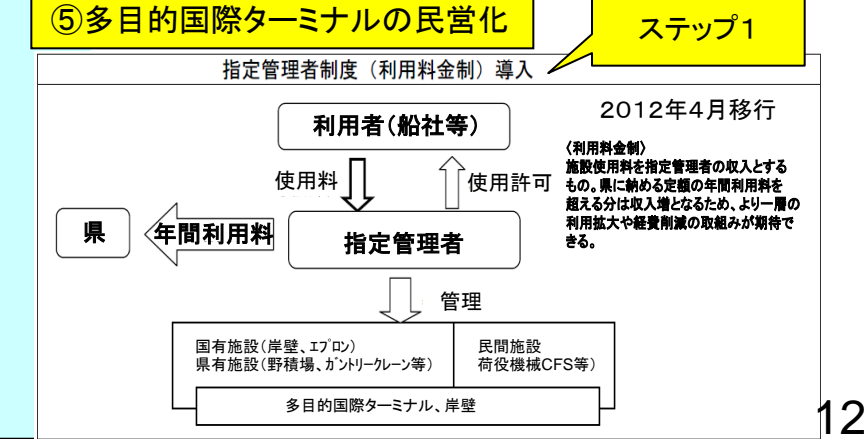
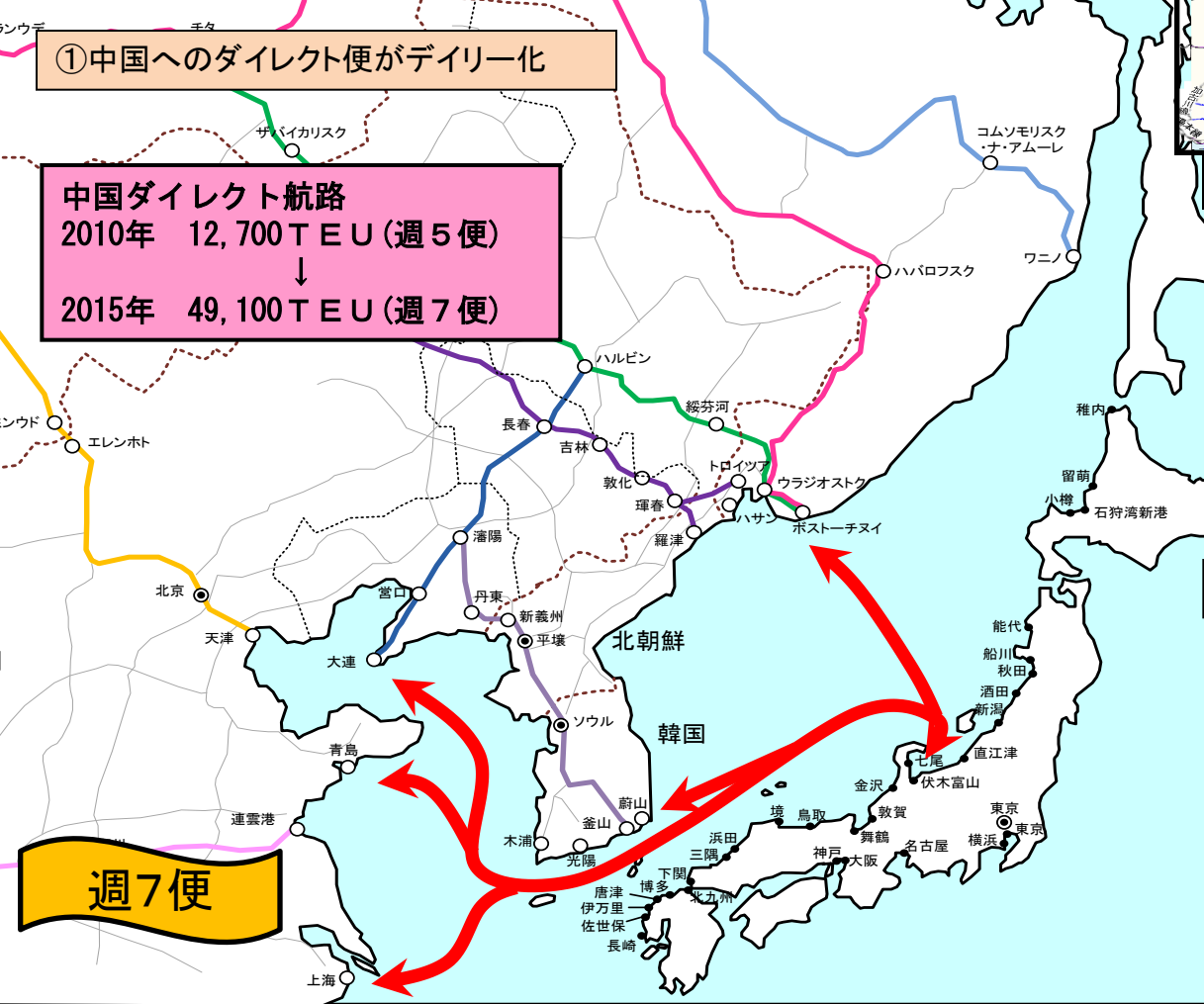
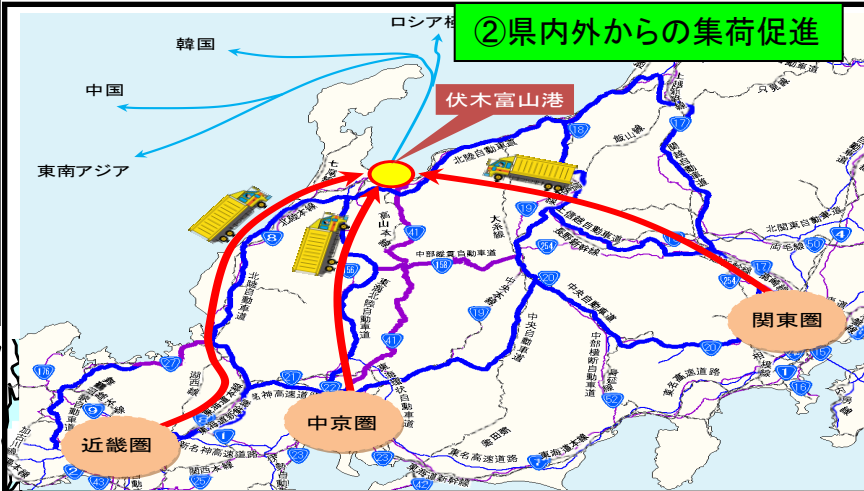
伏木富山港を利用するルート、シベリア鉄道を利用するルートを強化することにより、CO₂排出量の削減が可能。

II-2 目標 (2015年ならびに2025年の目指すべき姿)

○2015年の目標 目指すべき姿

71,900TEU (2010年の2.4倍)

- ① 対岸諸国の経済発展を踏まえ、ダイレクト航路が充実(中国便一週7便)
- ② 富山県や周辺地域、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沖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)



○2025年の目標

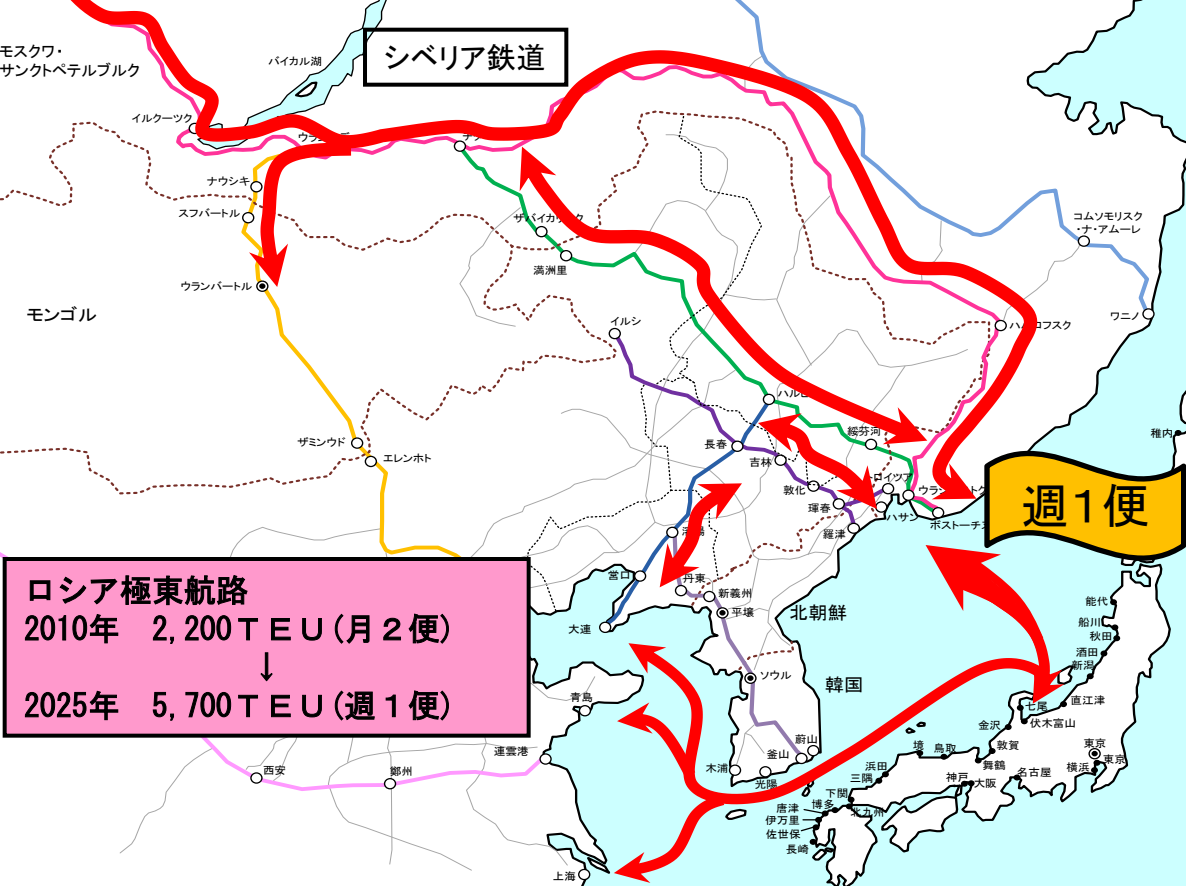
106,100TEU (2010年の3.6倍)

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)

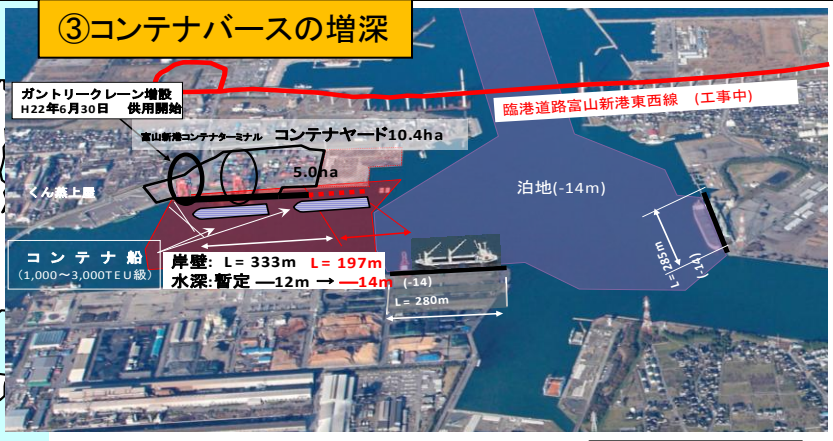


①ロシアへのダイレクト便がウィークリー化



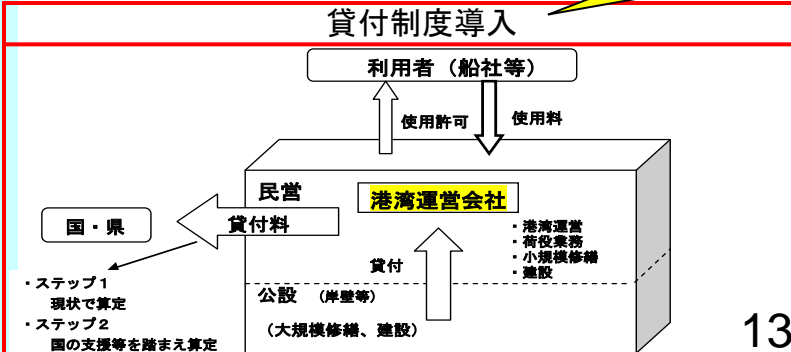
ロシア極東航路
2010年 2,200TEU (月2便)
↓
2025年 5,700TEU (週1便)

週1便



④多目的国際ターミナルの民営化

ステップ2

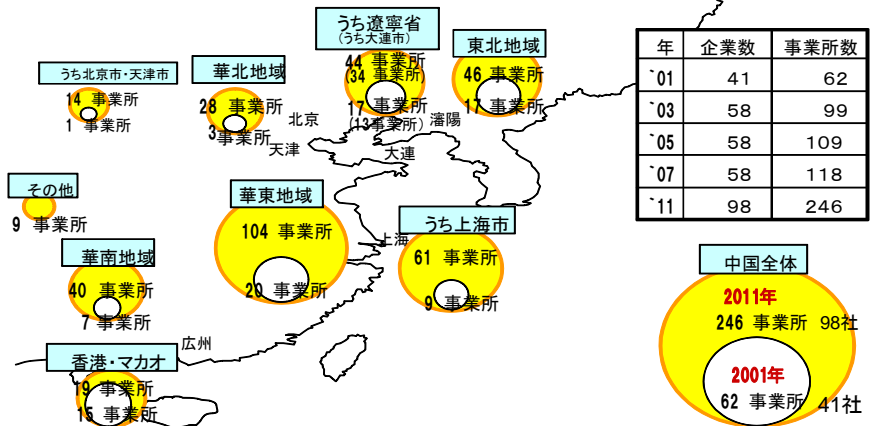


【中国】

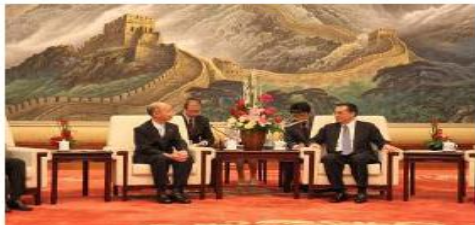
- ・中国東北三省は、一大経済圏を形成し益々の経済成長期待
日本海側に、直接輸出入する積出港(羅津(ラジン)港、ザルビノ港)
- ・釜山トランシップから中国ダイレクト便への転換推進
- ・多くの富山県企業が進出しており、貿易貨物増加を期待
- ・1984年 富山県と遼寧省一友好県省締結
- ・1985年 伏木富山港と大連港一友好港提携協定締結
- ・2005年 2010年 石井知事上海市訪問(交流推進を合意)
- ・2009年 遼寧省と友好県省25周年協定書締結
数次にわたり遼寧省、広東省、大連市、北京市、上海市と交流促進

☆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)



日本と中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)電気機器、一般機械、輸送用機器
(輸入)電気機器、一般機械、元素及び化合物



李克強 中華人民共和国
國務院副総裁との会談
(2009.5北京)



陳政高遼寧省長と友好県省
25周年協定書署名式
(2009.5遼寧省)

【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 日ロ知事会議一石井知事「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

シュボルト ハバロフスク地方知事との会談
(2010.5.2)



FESCOウラジオストク社長との会談
(2010.5.4)



◆ロシアの経済発展、日系自動車メーカー等の進出に伴い、シベリア鉄道を活用した物流(シベリアランドブリッジ)への期待が高まっている。

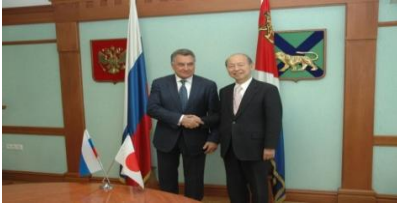


- 富山県の最近の取組み
- ・09年2~3月 ロシア・ノボシビルスク等まで自動車、ビールをトライアル輸送
 - ・10年11月 ロシア・ウラジオストク商談会の開催
 - ・10年12月 ウラジオストク及びハバロフスクでの観光説明会の開催
 - ・11年2~3月 モスクワ等まで通信機器、リンゴ、切花などをトライアル輸送

【効果】・輸出コンテナのリードタイムが短縮
(伏木富山港)
(海上輸送日数:約10日→2~3日:約8日短縮)

○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

ゴルチャコフ沿海地方議会議長との会談(2010.5.5)



ウラジオストク商業港視察(2010.5.4)



【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

2008年4月 韓国でのポートセールス



【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

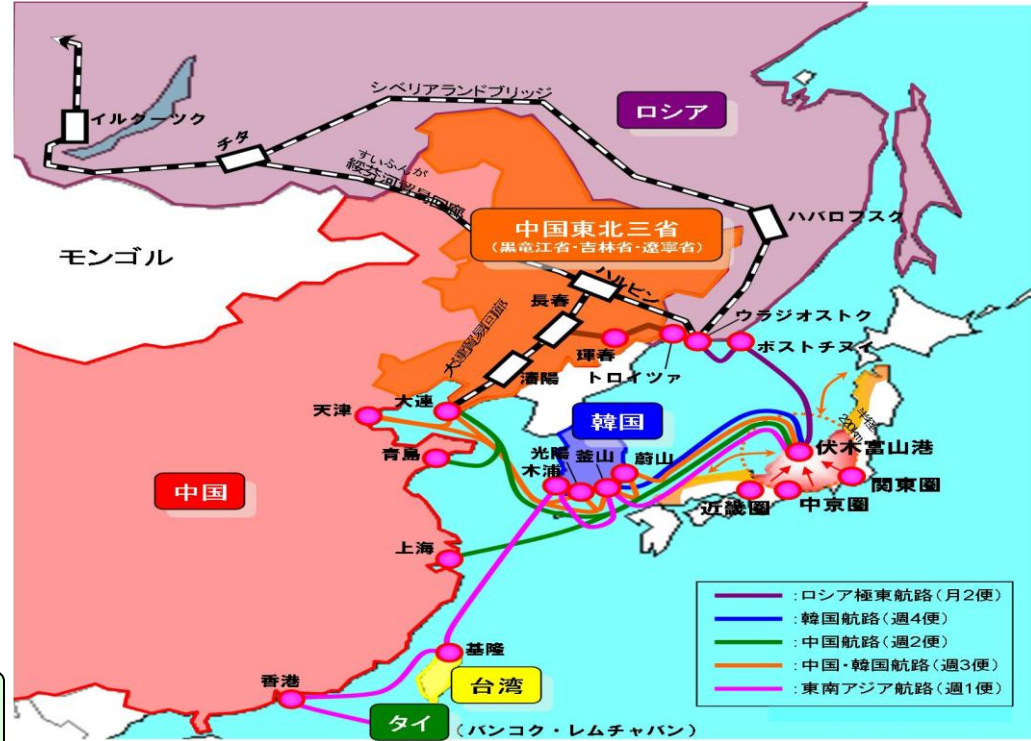
○日本とモンゴルとの貿易額で増加額が大きい品目(2010対前年比)【貿易統計より】
 (輸出)輸送用機械、一般機械、金属製品
 (輸入)石炭・コークス及びれん炭、再輸入品、粗鉱物
 ○貿易額伸び率が大きい品目1億円以上(2010-2006)
 (輸出)穀物及び同調製品、紙類及び同製品、金属製品
 (輸入)石炭・コークス及びれん炭、粗鉱物、再輸入品

【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



【東南アジア】シンガポール・タイ 経済・観光訪問団



タイ工業省訪問
 (ウイトゥーン事務次官)



シンガポール経済開発庁
 訪問(リム副次官)



タイ船会社訪問
 (RCL)

☆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



谷内座長から石井知事へ提言書手交(H22.1.22)



大連港...県内から多くの企業が進出、東北三省の窓口港
ウラジオストク港...ラストポート化が実現、シベリア鉄道の活用

☆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 大連港集团有限公司 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



大連港ポートセールス(2009.5)

- 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
- シベリア鉄道利用業者団体からの情報収集

☆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

☆「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次産業のウェ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



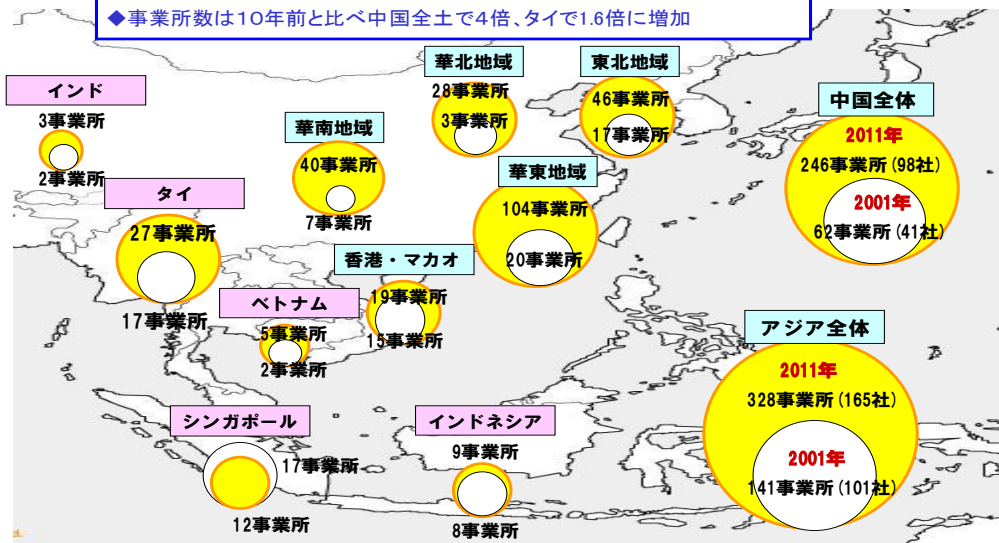
岐阜県工業団地による伏木富山港視察



県内企業を対象とした伏木富山港視察

☆県内企業の積極的な海外進出

◆事業所数は10年前と比べ中国全土で4倍、タイで1.6倍に増加



【資料】「富山県企業の海外事業所調査」とやま国際センター、立地通商課より作成

☆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

相乗効果

荷主企業奨励金	船社助成金
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) (NEW) ・H22新規利用企業については、 1TEUにつき1万円 (上限100万円) (NEW) ・H22対象を 物流業者、商社等 に拡大。	・定期コンテナ船就航船社 ・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200万円) 入港料・岸壁使用料(新規就航):1/2相当額 助成期間:航路開設日から起算して5年間 (H19.4.1～H24.3.31の間に開設・増便)

集荷の促進

伏木富山港の活性化

航路の維持・拡充

富山県の拠点性向上

富山県の産業活性化

☆インセンティブ制度を活用した民間施設の物流業務施設の誘致

☆「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)

○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 ・設備 (設備のみの取得を除く)	【新規立地】5億円以上かつ10人以上	投資額の5%	1億円
運輸業		【増設】15億円以上かつ15人以上		
小売業				
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:保管、配送に留まらず、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。



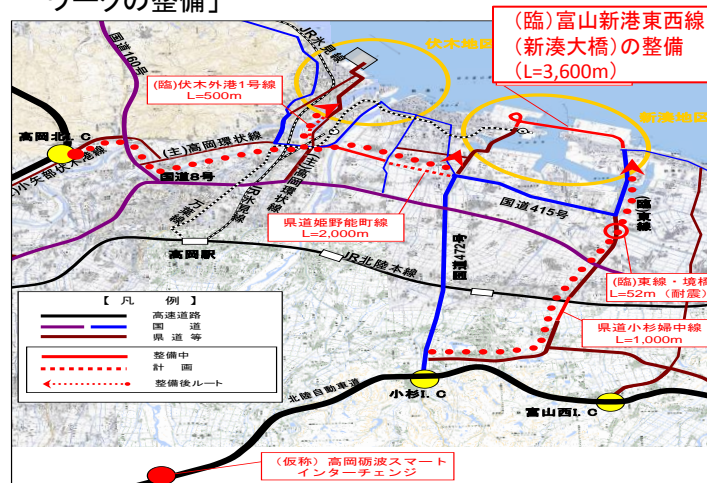
■ 【2011年~2015年】整備
■ 【2016年~2025年】整備
■ 事業中

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)

☆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」

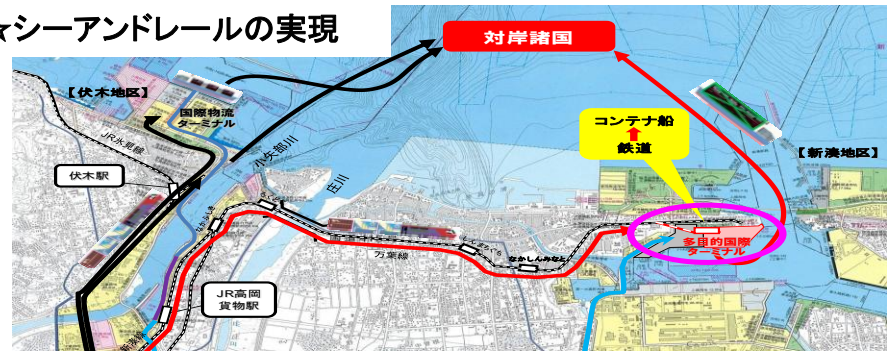


(臨)富山新港東西線(新湊大橋)の整備 (L=3,600m)

(参考)新湊大橋の整備効果

- 輸送時間の短縮 (約10分)
- 地域間の交流により町の活性化
- 新名所となる日本海側最大級の斜張橋

☆シーアンドレールの実現



1) BCP計画(事業継続計画)の策定

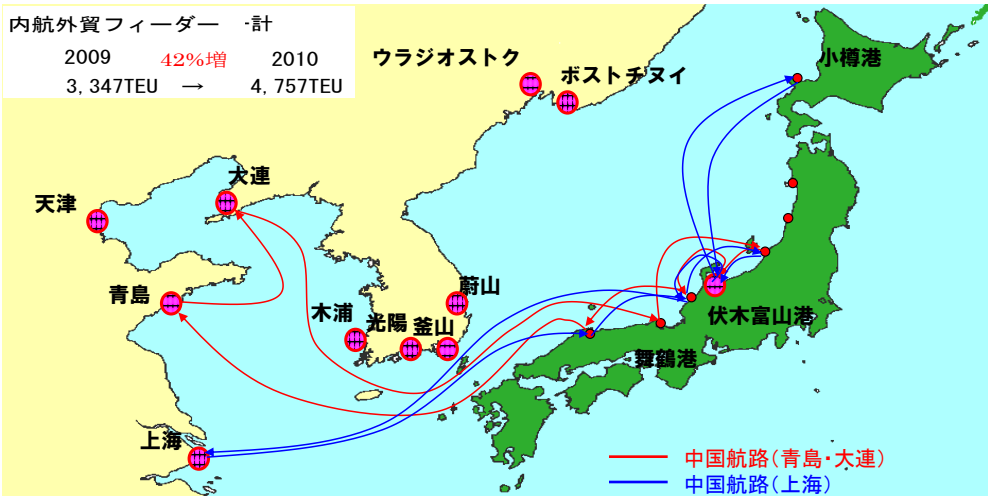
大規模災害時に、緊急物資の輸送や危機管理対応等の優先業務を継続させ、低下した物流機能をできる限り早期に回復できるようにBCP計画を策定

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

III-1 他の対象港湾との連携

☆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



船社名/代理店	運航日数・寄港地																													
	土 日 月 火 水 木 金							土 日 月 火 水 木 金							土 日 月 火 水 木 金							土 日 月 火 水 木 金								
【船社】 神原汽船	週1便 (火)	新	新	富	金	境	-	-	-	青	大	-	-	舞	新	富	金	境	-	-	-	富	金	境	-	-	-	-	-	-
【代理店】 伏木海陸運送	週1便 (木・月)	-	-	境	金	新	富	-	小	-	富	金	-	上	-	-	境	金	新	富	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

積替(A) 積替(B)

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

☆名古屋港等と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

III-2 既存施設の有効活用

- ☆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