

# 伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業

国土交通省 港湾局

# 事業の概要

## 【事業の目的】

船舶の大型化、取扱貨物の増加に対応するため、岸壁の増深改良(水深14m化)を行うとともに、一部係留施設の廃止、貨物の集約、ふ頭用地の利用方法を見直すなど、ふ頭の再編を図る。

## 【事業の概要】

- ・整備施設:岸壁(水深14m)(中央2号)増深改良、泊地(水深14m)
- ・事業期間:平成31年度～平成34年度
- ・事業費 :50億円(うち港湾整備事業費 50億円)

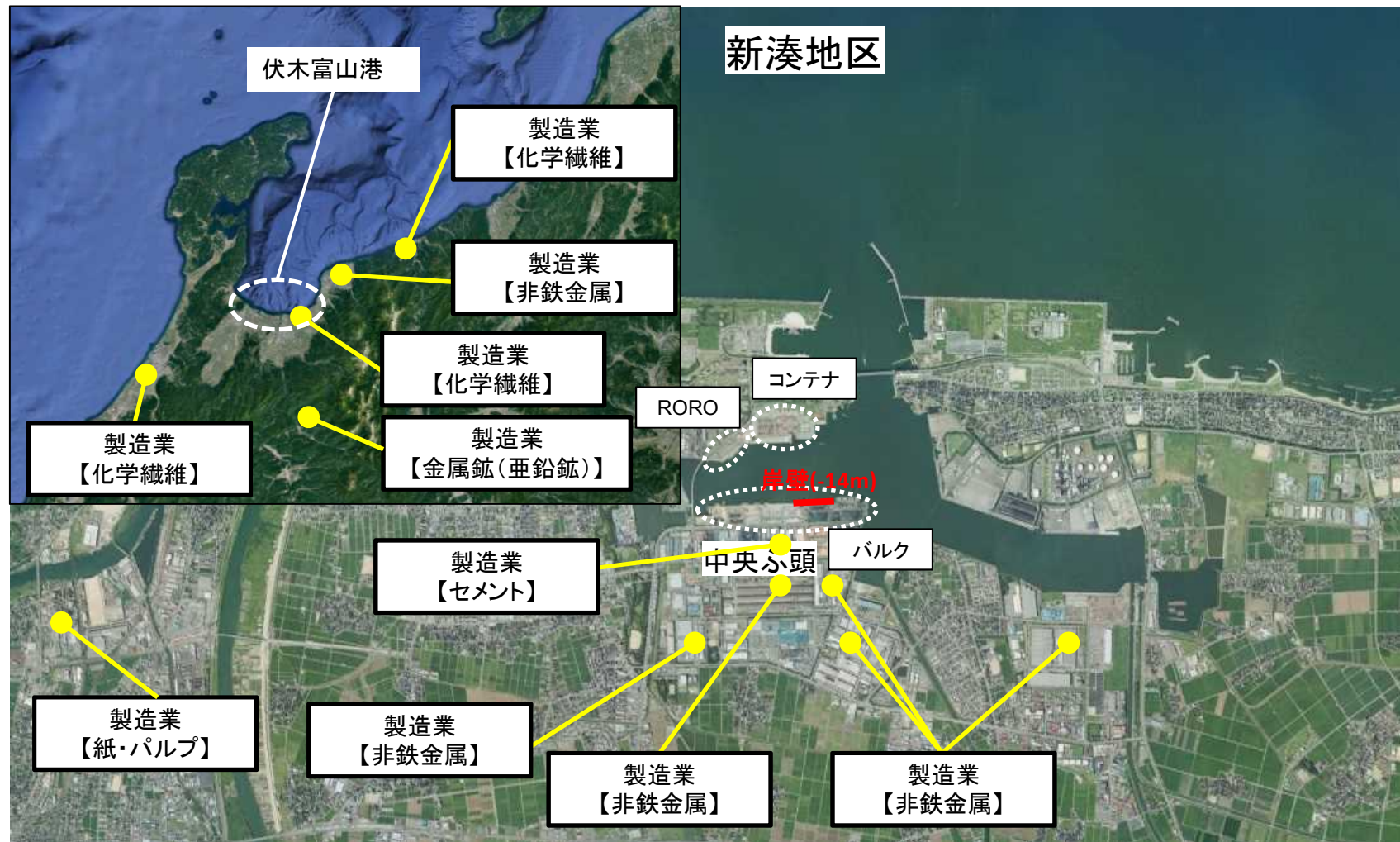


## 《整備スケジュール》

港	地区名	施設名	H31	H32	H33	H34
伏木富山港	新湊地区	岸壁(水深14m)				
		泊地(水深14m)				

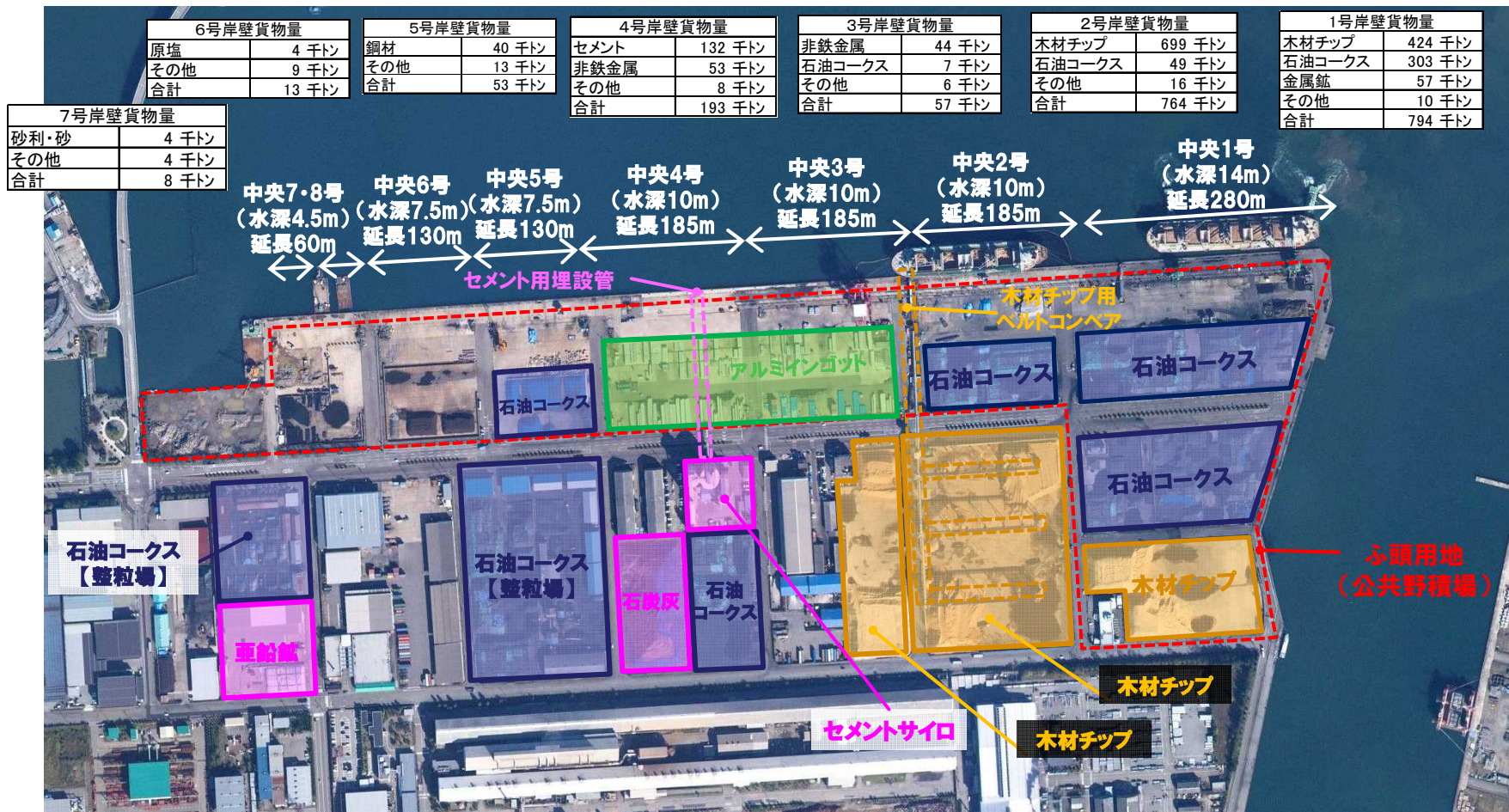
# 伏木富山港新湊地区の概況

- 新湊地区の中央ふ頭は、背後に多くの工場等が立地しており、燃料や原材料となる石油コークス、木材チップ、非鉄金属(アルミンゴット)、セメント、金属鉱(亜鉛鉱)等のバルク貨物の取扱拠点になっている。

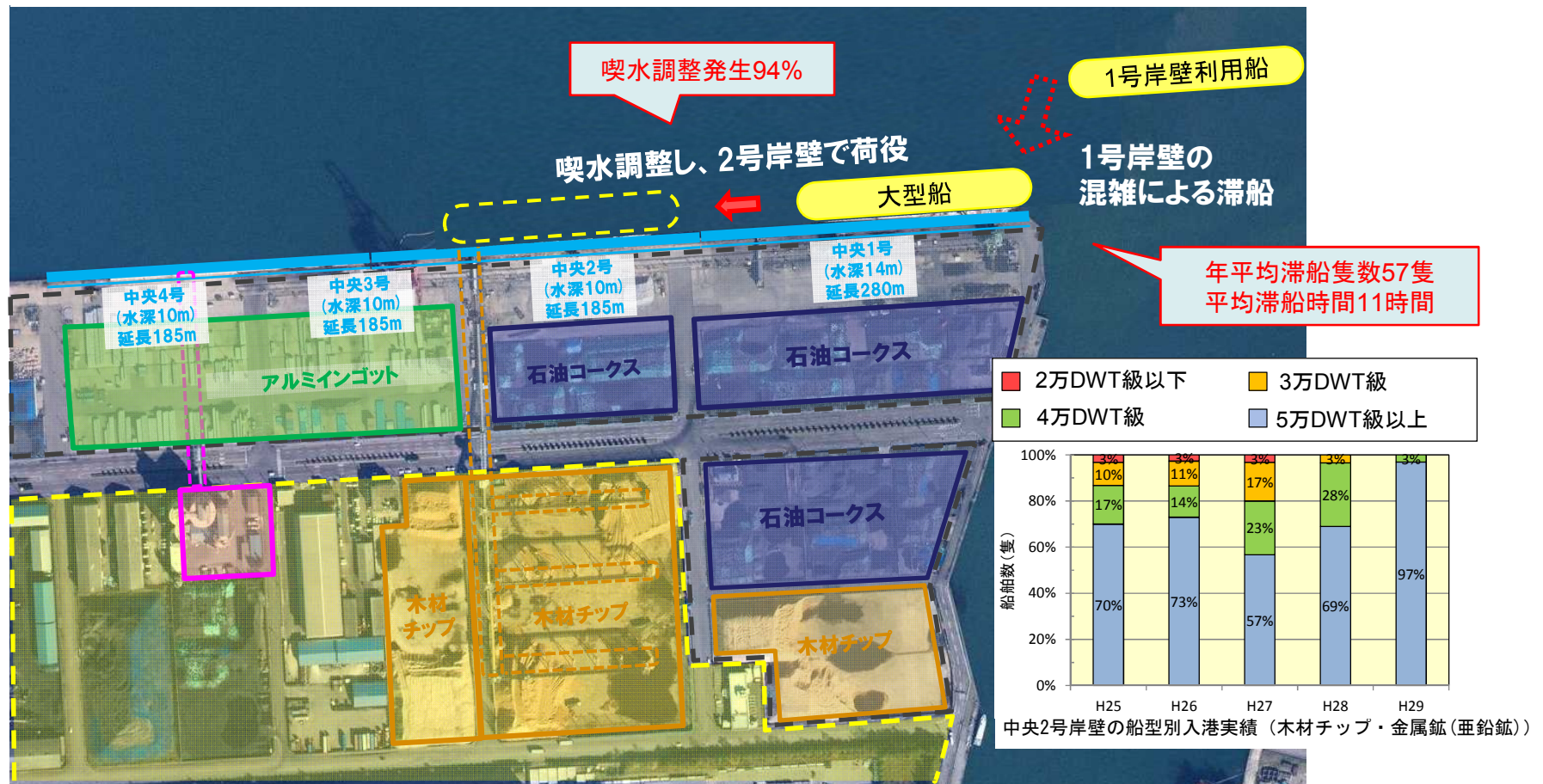


# 新湊地区中央ふ頭の利用状況

- 平成29年の中央ふ頭の年間取扱貨物量は188万トンである。
- 中央1号、2号岸壁において、大型貨物船による木材チップ、石油コークス、金属鋳(亜鉛鋳)を扱い、セメント等は中央3号~7号岸壁で扱う。



- 2号岸壁を利用する船舶が大型化(5万DWT級)する中で、木材チップ船は1号岸壁で一部荷揚げし、喫水調整してから木材チップ用ベルトコンベアのある2号岸壁に接岸する非効率な輸送形態(バースhift)が常態化するとともに、それに伴う1号岸壁の混雑による滞船が発生。
- 今後、1号岸壁を利用している石油コークスの取扱増加が見込まれており、物流効率化が必要。

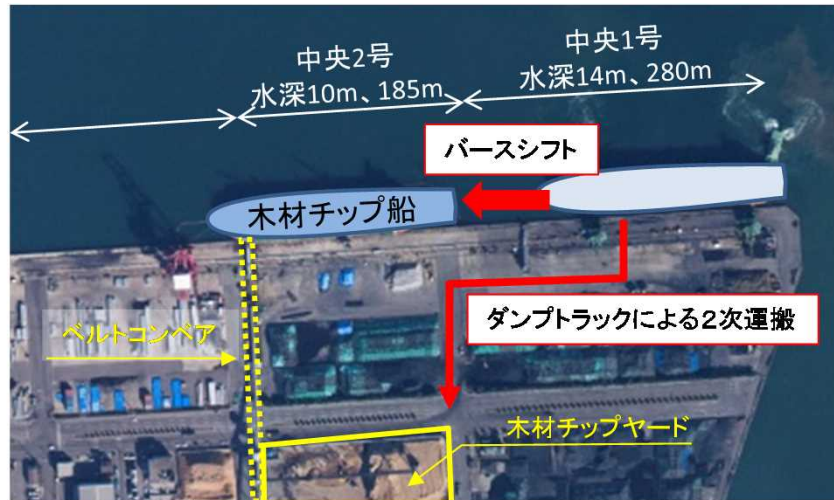


※ベルトコンベアを1号岸壁に設置した場合、当該岸壁に大型船の荷役が集中し、船舶の混雑が悪化する。

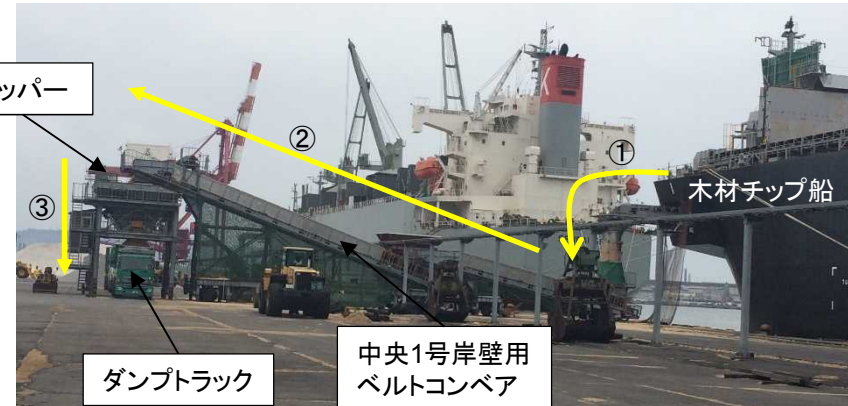
# 新湊地区中央ふ頭の課題と事業の必要性・緊急性 国土交通省

【機密性2】

○中央2号岸壁(水深10m)に木材チップ荷揚げのためのベルトコンベアが整備されているため、利用者は中央2号岸壁に木材チップ船を接岸させる意向だが、近年、木材チップ船の大型化が進み、水深不足のため接岸出来ず、水深14mの中央1号岸壁に接岸し、喫水調整してから中央2号岸壁にバースシフトする非効率な運用を行っている。



木材チップ船バースシフト状況



- ① 木材チップ船から木材チップを中央1号岸壁専用ベルトコンベアに投入
- ② ベルトコンベアからホッパーへ投入
- ③ ホッパーからダンプトラックへ投入し、木材チップヤードまで陸上運搬

木材チップ中央1号岸壁荷役状況

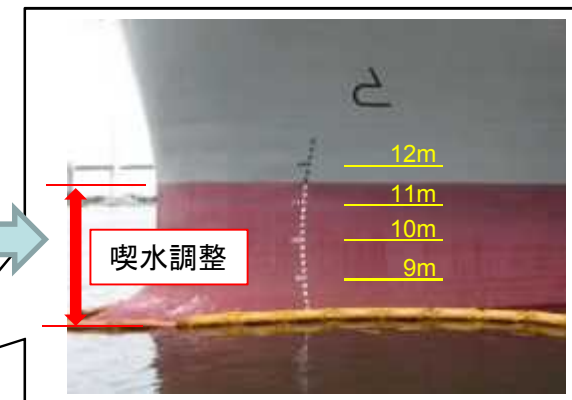
【木材チップ船入港時】



【木材チップ船中央1号岸壁離岸時】



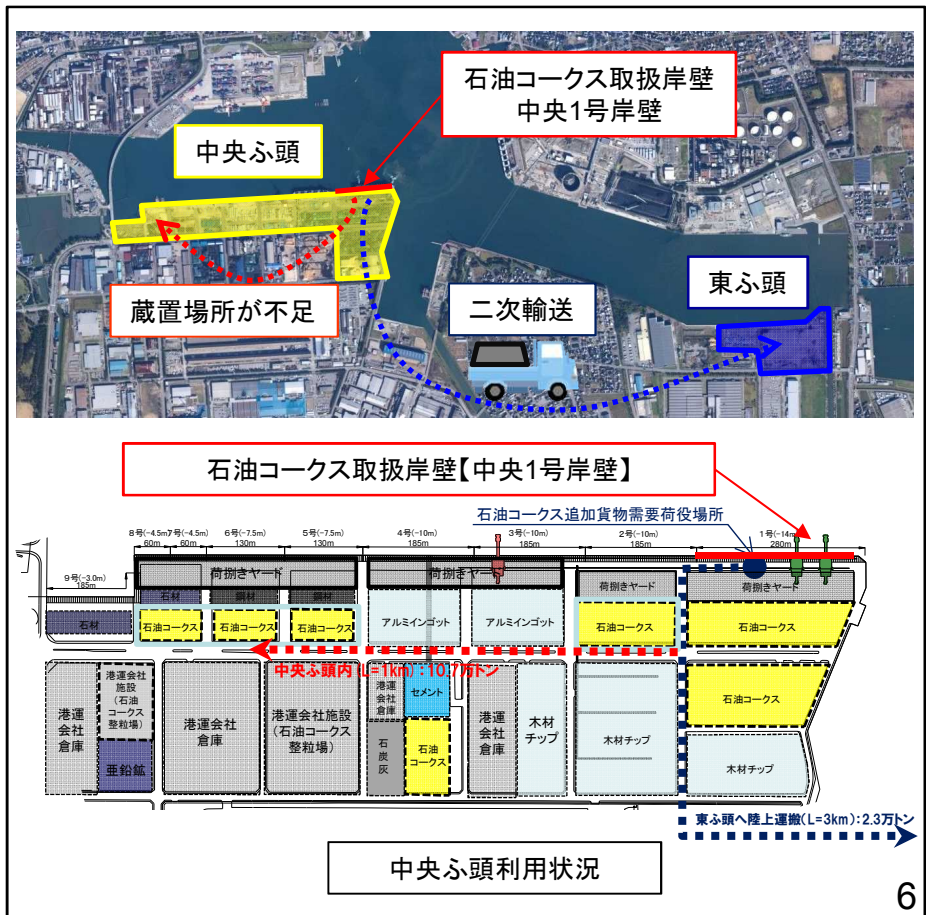
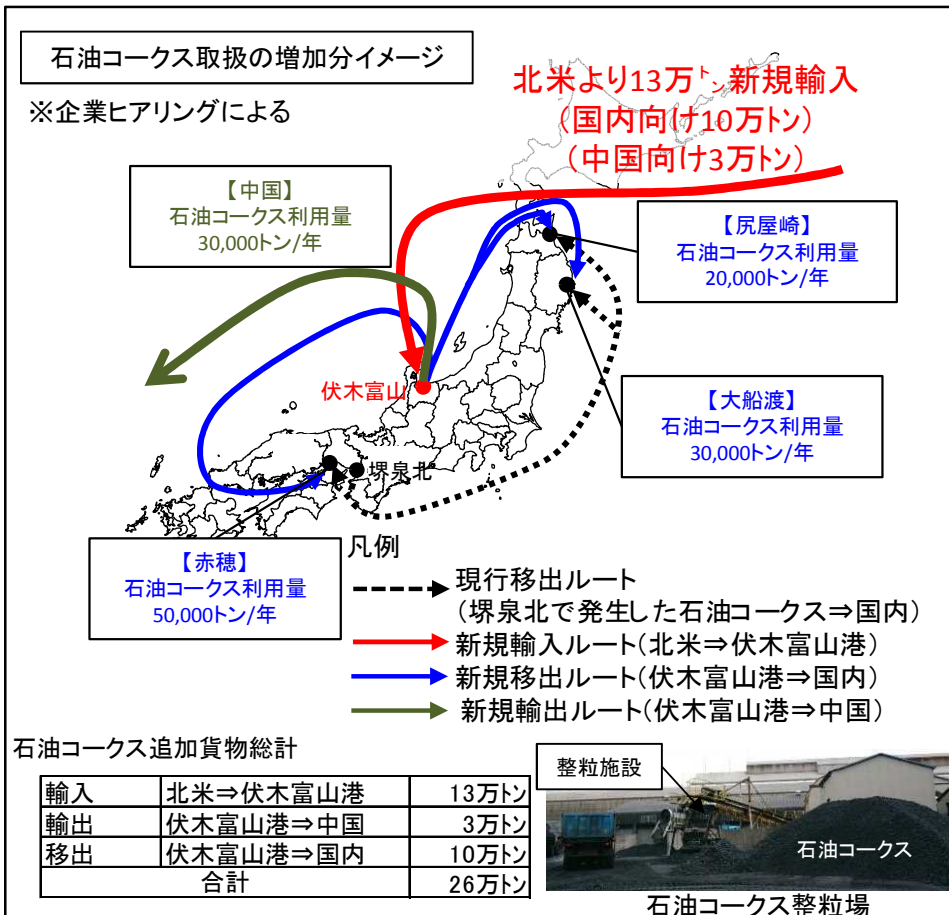
木材チップ船喫水調整状況



# 新湊地区中央ふ頭の課題と事業の必要性・緊急性 国土交通省

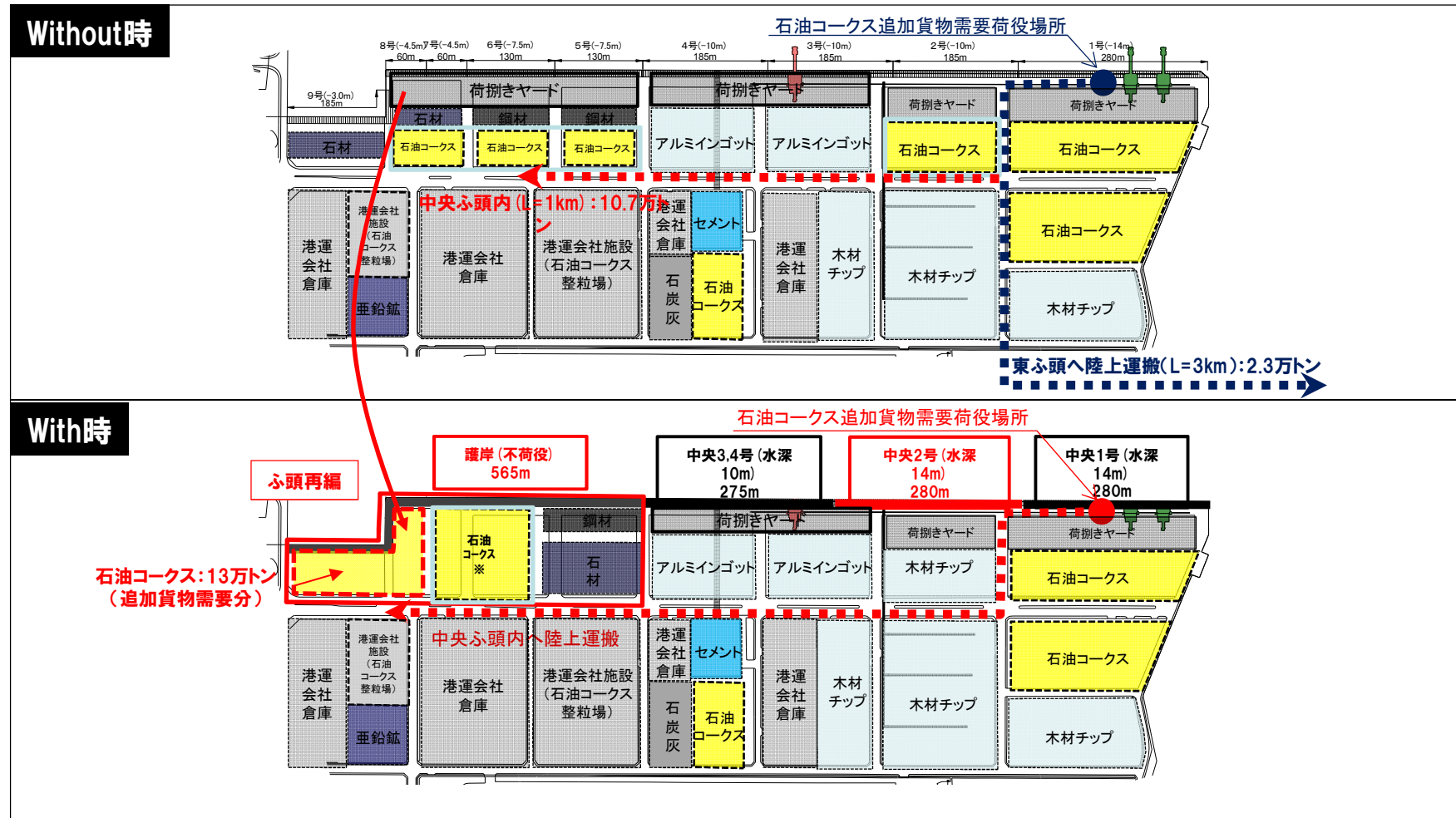
【機密性2】

- 大阪府で石油コークスを製造し、堺泉北港から尻屋崎港、大船渡港、赤穂港へ移出している企業が、石油コークスを自社発電燃料として利用することを計画。このため、3港では別ルートでの調達が必要となることを受け、石油コークス取扱企業は、伏木富山港が公共施設直背後に整粒場を備える国内唯一の港であることから、海外材を同港へ大型船で輸入し、国内他港に配送することを計画。
- また、中国から近隣の伏木富山港において中央ふ頭の再編を行い、新たな石油コークスストックポイントが造成されることで、安定且つ速やかに中国への石油コークスの供給が可能となり、石油コークスの北米から伏木富山港の輸入、伏木富山港から中国への輸出が見込まれる。
- 現状の中央ふ頭においては、石油コークス増加分の蔵置場所が不足しており、他のふ頭への二次輸送(陸上運搬)を余儀なくされる。



# 新湊地区中央ふ頭の課題と事業の必要性・緊急性

○現状、石油コークス追加貨物需要のうち10.7万トンの蔵置が可能なところ、ふ頭再編により老朽化が著しい中央5号岸壁～9号物揚場を護岸（不荷役）にすることで13万トンが蔵置可能となる。





# 本事業における便益

- ① 船舶大型化によって生じるバースシフト費用の削減 40.6億円
- 本事業により、木材チップ船が中央2号岸壁へ直接接岸できるようになり、バースシフト、喫水調整及びこれに伴うトラック輸送が解消される。

## without時

- ・2号岸壁：水深10m、延長185m
- ・岸壁の水深不足により、バースシフト等の非効率な荷役



※1回のバースシフトによる追加費用：約106万円/回

## with時

- ・2号岸壁：水深14m、延長280m
- ・2号岸壁に大型船が直接接岸可能となり、荷役の効率化

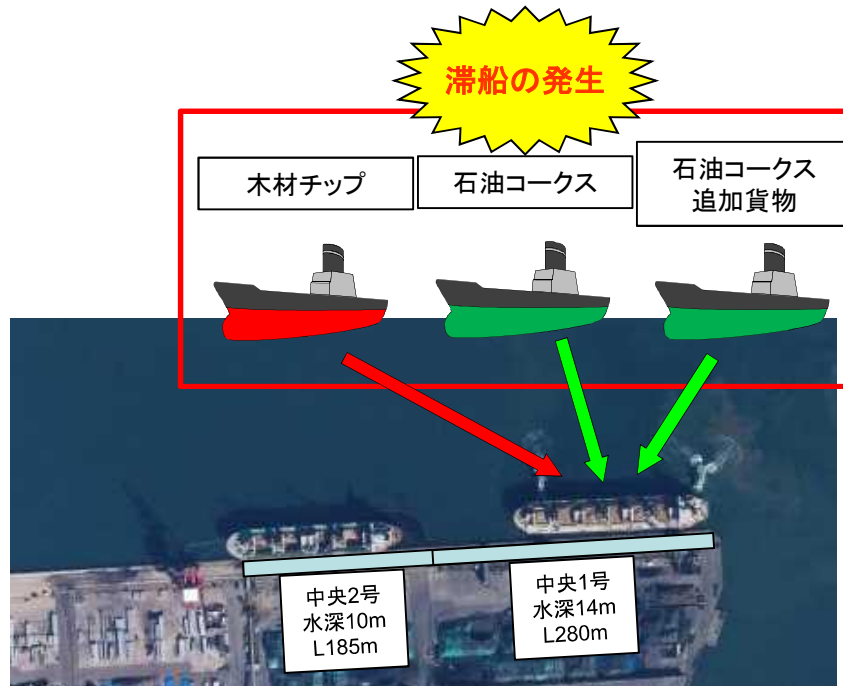


# 本事業における便益

- ②非効率な荷役形態及び追加貨物需要に伴う滞船費用の削減 18.9億円
- 本事業により、木材チップ船が中央2号岸壁へ直接接岸できるようになり、石油コークスの追加貨物需要も含め、大水深岸壁(水深14m)不足から発生する滞船が解消される。

## without時

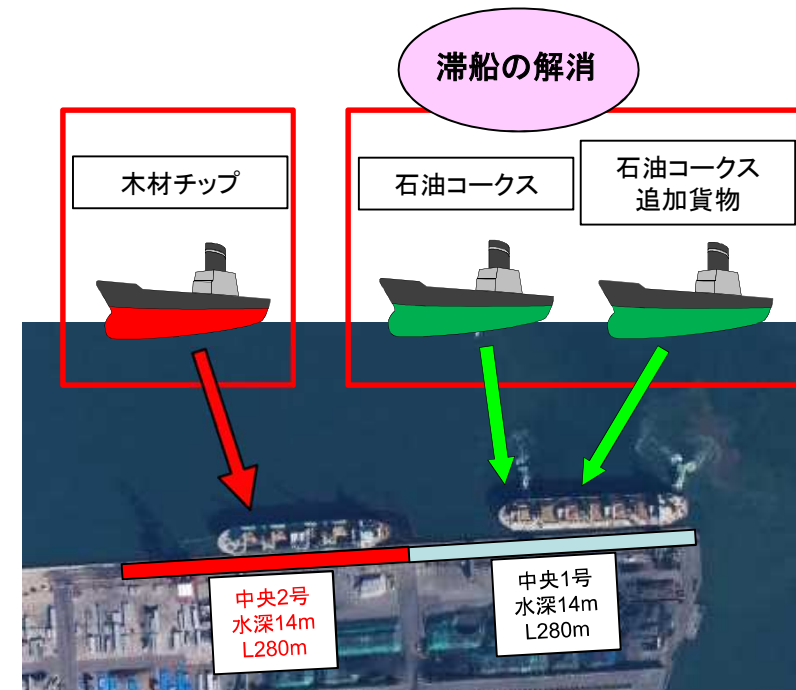
・木材チップの非効率な荷役等により中央1号岸壁利用船舶の滞船が発生



※1隻の滞船による追加費用  
約26千円～106千円/隻・時

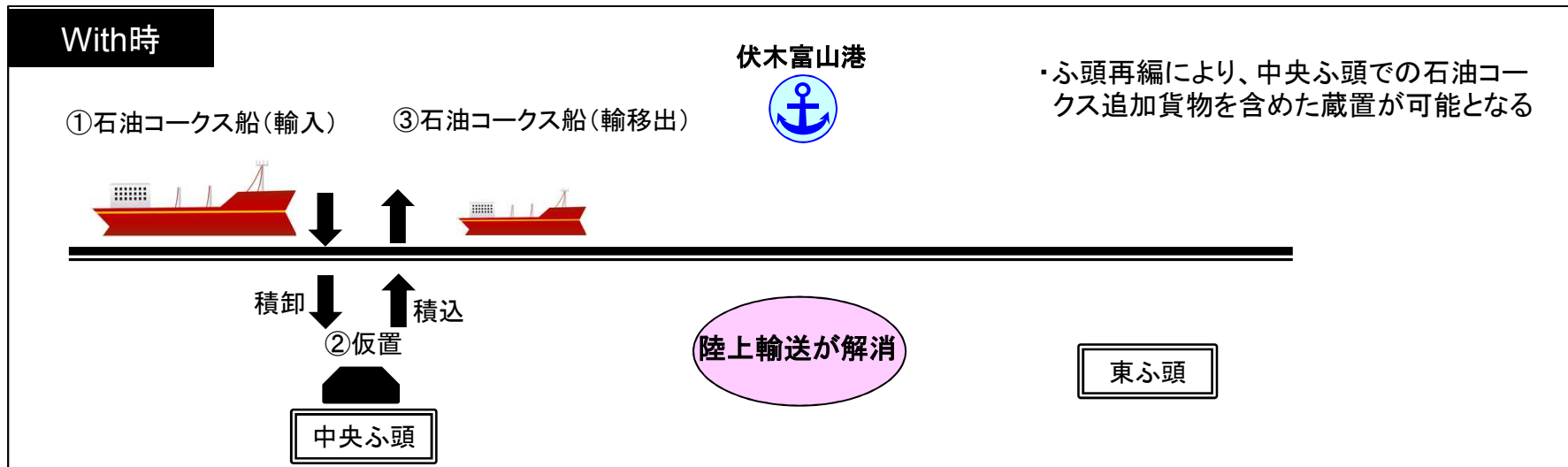
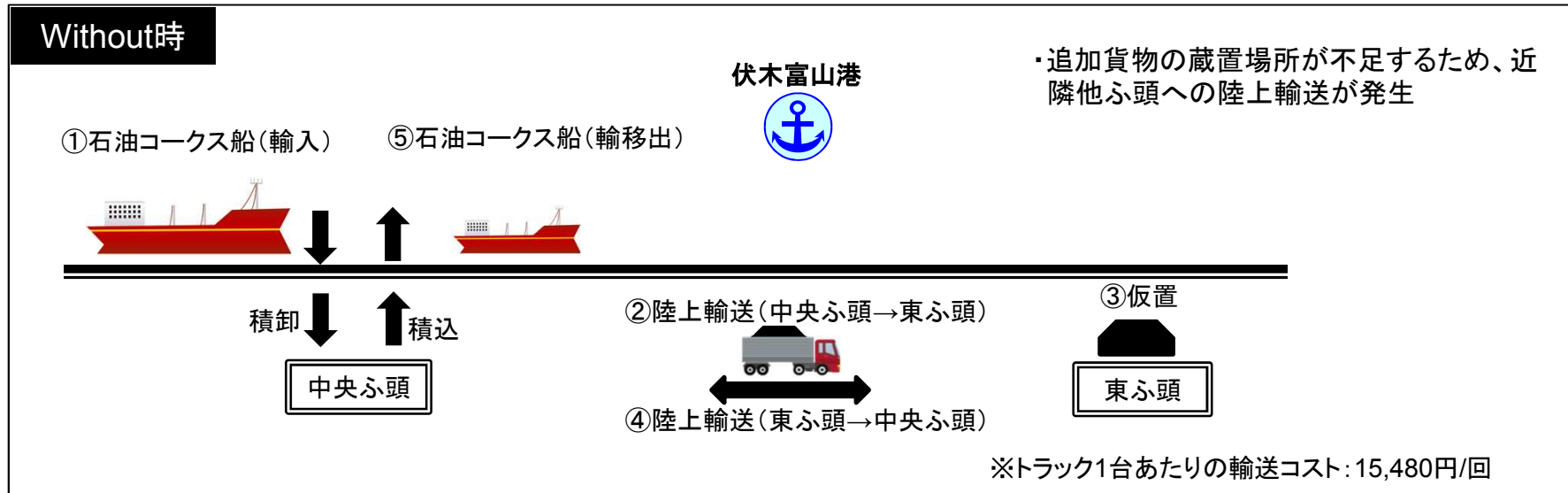
## with時

・各岸壁で貨物の集約化が図られ、滞船が解消



# 本事業における便益

- ③追加貨物需要に対応したふ頭再編による陸上輸送費用の削減 13.0億円
- 石油コークスの追加貨物を本ふ頭で集約することにより他ふ頭への陸上輸送が解消される



# 本事業における便益

	項目	評価期間内 便益・費用
便益	バースシフト削減便益	40.6億円
	滞船コスト削減便益	18.9億円
	陸上輸送コスト削減便益	13.0億円
	小計	72.4億円
費用	事業費	41.6億円
	維持管理費(新たに整備する施設に係る維持管理費)	1.6億円
	小計	43.1億円

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益比(B/C)	1.7
純現在価値(B-C)	29億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.4%

## 【①木材チップ等の安定的かつ安価な供給体制の構築、産業競争力の強化】

本事業により、木材チップのサプライチェーンの確保を含め、木材チップから製造される紙・パルプの安定的な生産工程の構築及び製品の安価な供給体制が構築される。

また、石油コークス輸入の拠点性が高まることで、北陸地方を主とした国内・海外への安定的かつ安価な供給体制が構築される。

これらより、北陸地方の紙・パルプ産業及び化学工業の産業競争力が強化される。

## 【②環境への負荷軽減】

追加貨物需要に対応したふ頭再編により、不要な陸上輸送の削減が図られCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が低減される。