

伏木富山港 伏木地区 国際物流ターミナルの整備

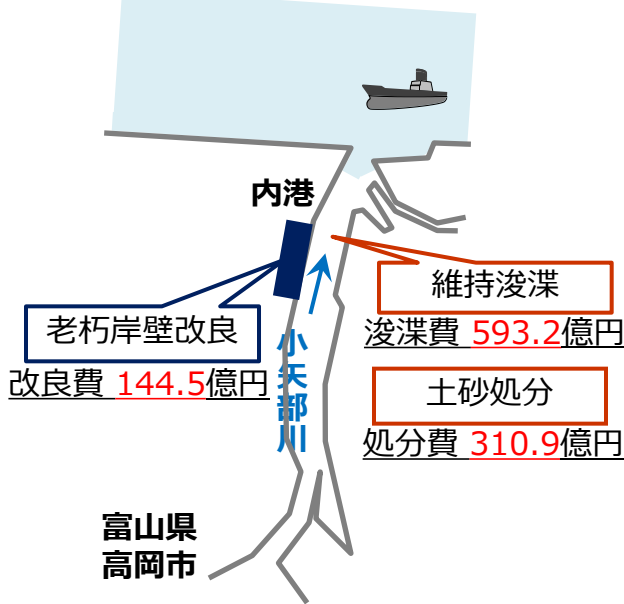
様式-6

整備効果のイメージ図

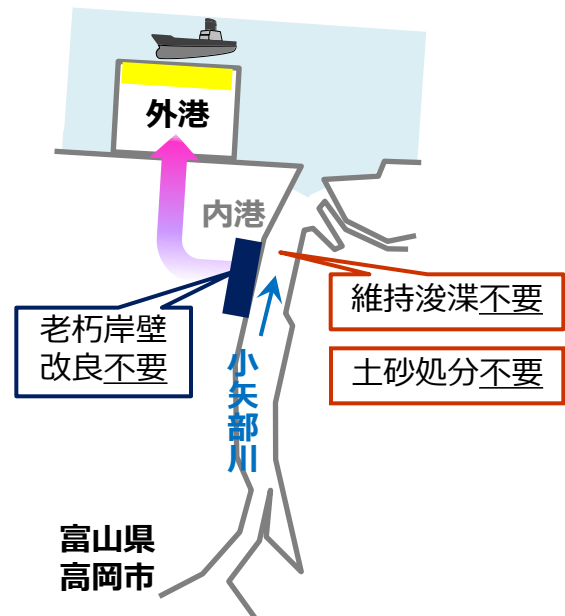
伏木富山港伏木地区は、小矢部川の河口に位置し、上流部からの流下土砂が堆積するため、従来から維持浚渫を行ってきた。しかし、毎年多大な費用がかかるため、ターミナルの整備(伏木外港建設)により維持浚渫からの脱却を図る。

【埋没浚渫からの脱却による効果】

整備しない場合：内港を利用



整備する場合：外港を利用

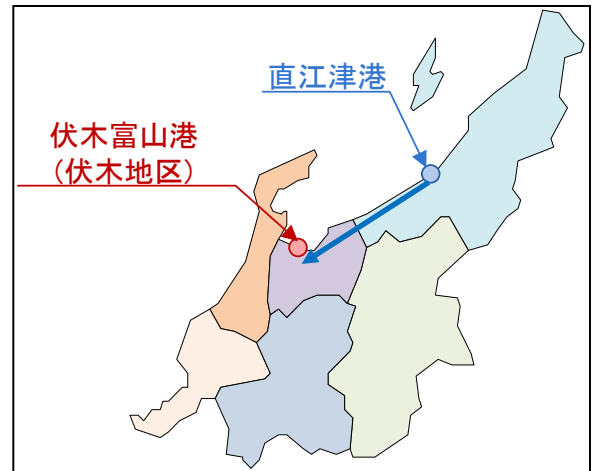
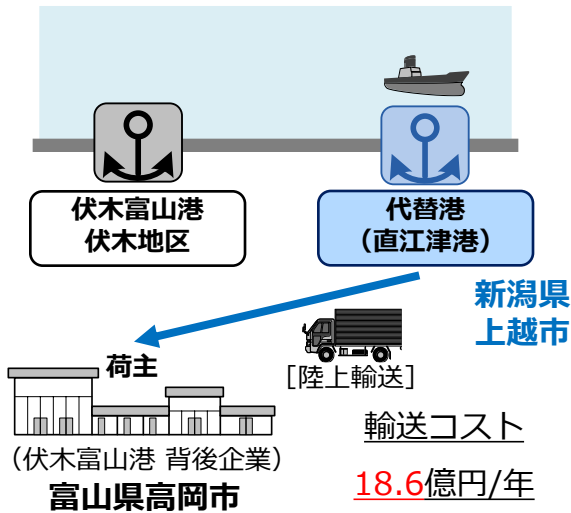


維持浚渫からの脱却による便益 **1,048.6億円**

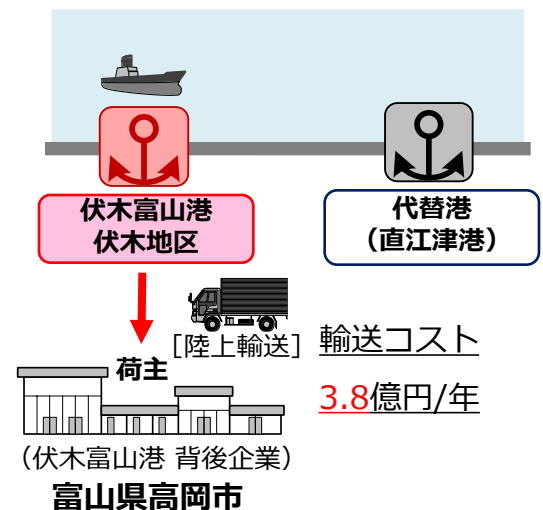
大型船により輸入される「木質ペレット」や「原塩」といったバラ貨物の荷役を可能とするため、岸壁（水深14m）を整備し、輸送コストの削減を図る。

【陸上輸送コスト削減対象貨物：原塩、木質ペレット】

整備しない場合：直江津港を利用



整備する場合：伏木富山港を利用



輸送コスト削減額 **14.8億円/年**

伏木富山港 伏木地区 国際物流ターミナルの整備

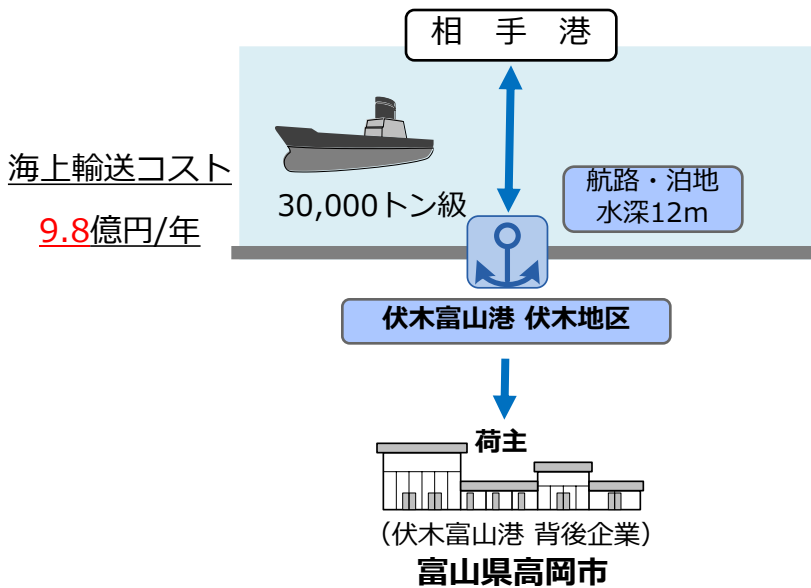
様式-6

整備効果のイメージ図

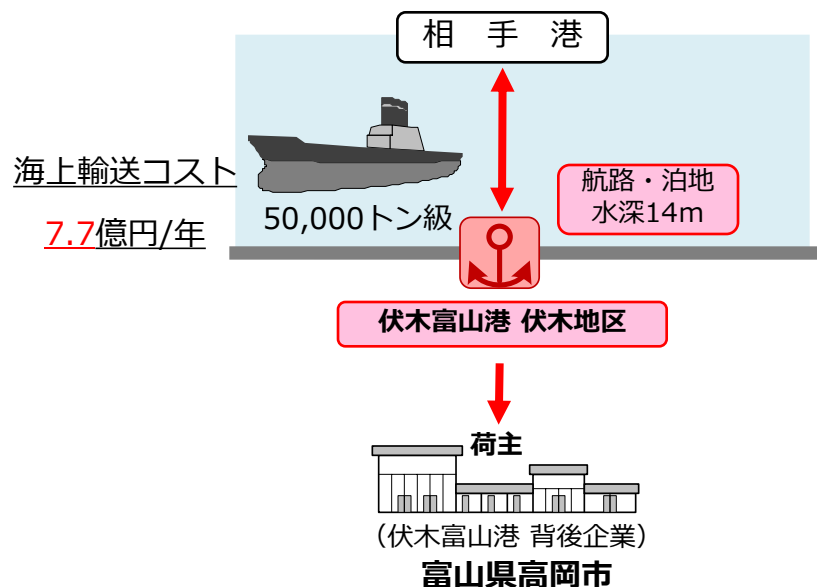
岸壁（水深14m）は、暫定水深12mで供用中であるが、泊地、航路整備後は水深14mでの利用が可能となり、より大型の船舶での輸送が可能となる。そのため、1隻当たりの積載量が増加し、運航回数が減少する。

【海上輸送コスト削減対象貨物：原塩、木質ペレット】

整備しない場合：岸壁（水深12m）暫定を利用



整備する場合：岸壁（水深14m）を利用

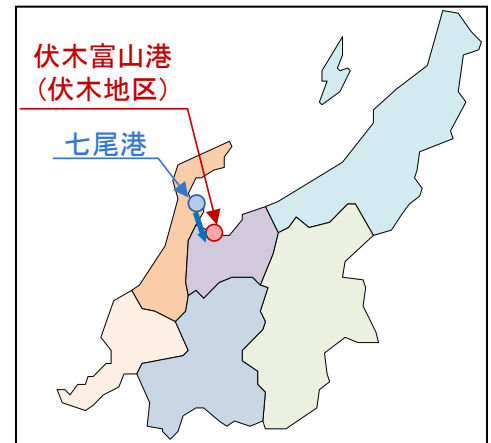
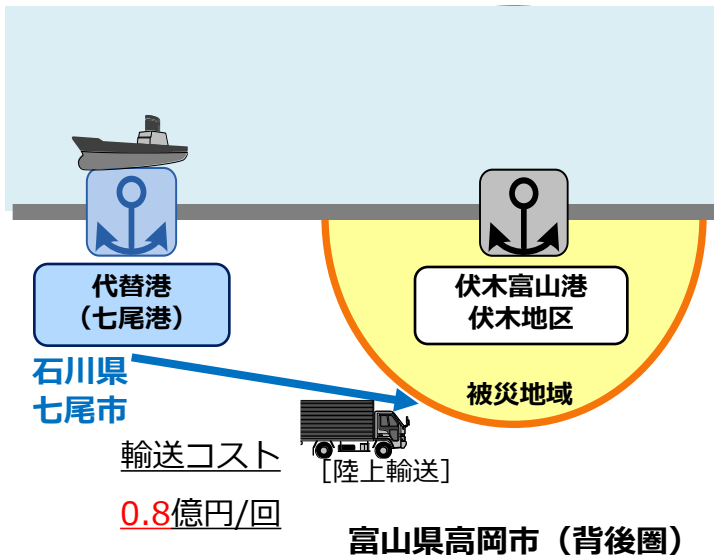


輸送コスト削減額 **2.1億円/年**

当該岸壁の耐震化により、大規模地震発生時における緊急物資の輸送コスト増大が回避される。

【輸送コスト削減対象貨物：震災時の緊急物資】

整備しない場合：七尾港を利用



整備する場合：伏木富山港を利用



輸送コスト削減額**0.3億円** (地震発生確率考慮後：全供用期間)

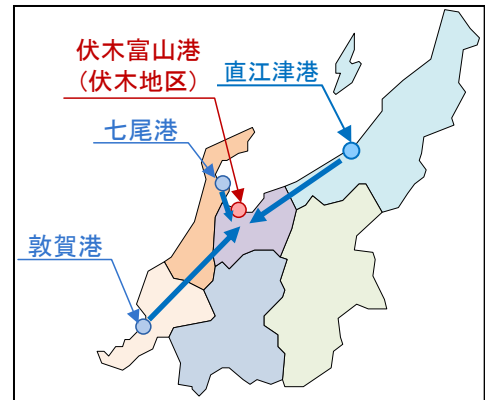
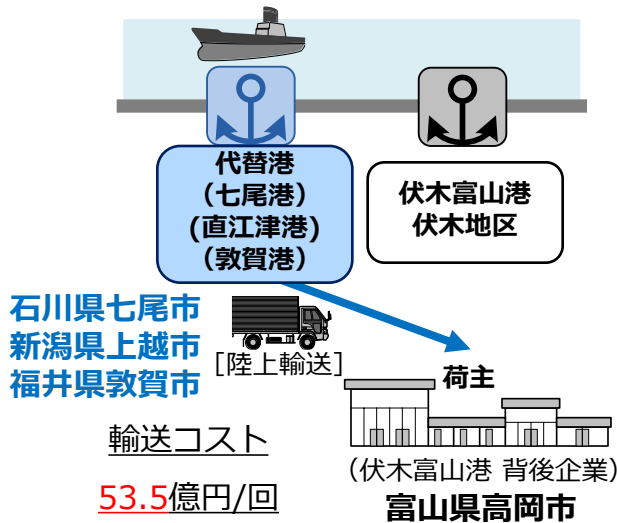
0.8億円/回 (地震発生確率考慮前)

大規模地震が発生した場合、通常の岸壁は、被災し、復旧まで使用できなくなるが、耐震強化岸壁を整備することで、震災後も一般貨物を荷役することができる。

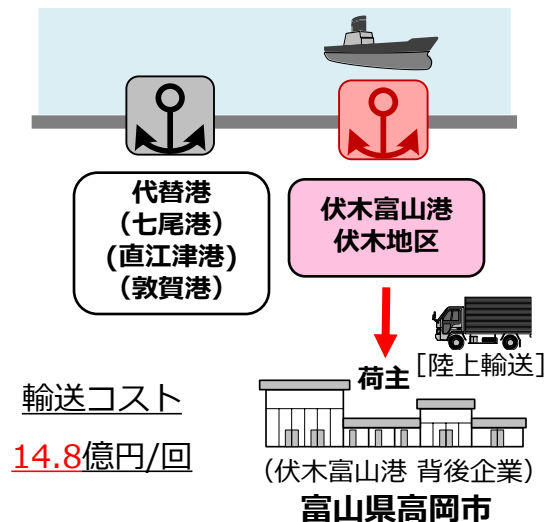
【輸送コスト削減対象貨物：伏木地区取扱貨物量（石油関連貨物は除く）】

整備しない場合：七尾港・直江津港・敦賀港※を利用

※ 地震発生1ヶ月後から2年後



整備する場合：伏木富山港を利用



輸送コスト削減額 **11.9億円**（地震発生確率考慮後：全供用期間）

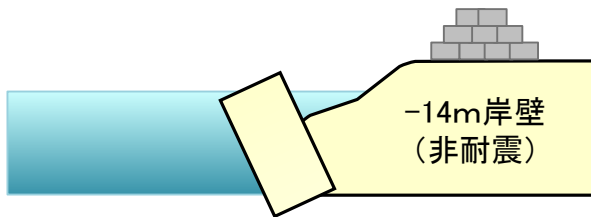
38.7億円/回（地震発生確率考慮前）

大規模地震が発生した場合、通常の岸壁は、被災し、復旧費用が必要となるが、耐震強化岸壁を整備することで、復旧費用の支出を回避できる。

【施設整備費：約**63**億円（非耐震）】

整備しない場合：震災により港湾施設が損壊

復旧費用の発生

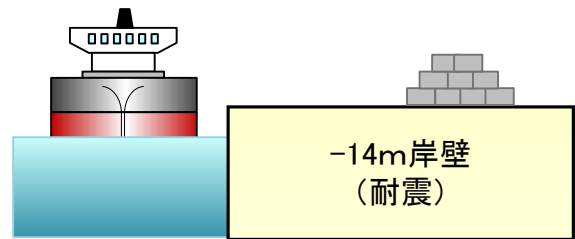


利用できない

復旧費用 **63.2**億円/回

整備する場合：港湾施設の損壊を回避

復旧費用の支出回避



利用可能

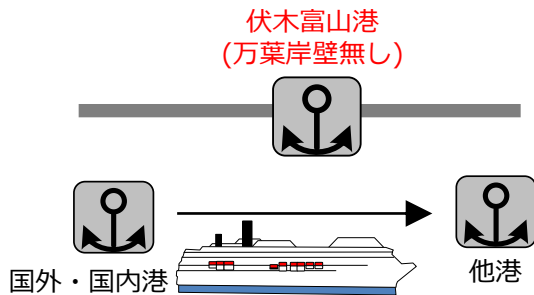
復旧費用 **0.0**億円/回

施設被害回避額 **20.4**億円（地震発生確率考慮後：全供用期間）

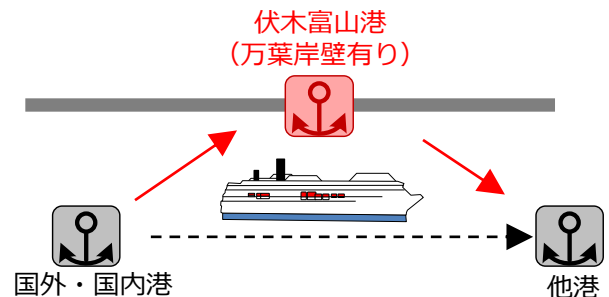
63.2億円/回（地震発生確率考慮前）

国際物流ターミナルの整備により、大型外航クルーズ船の入港が可能となり、訪日外国人観光客が観光ツアーへの参加や物品購入を行うことにより、国際観光便益が増加。

整備しない場合：大型外航クルーズ船が入港できない



整備する場合：大型外航クルーズ船が入港できる



大型クルーズ船(13万トン級)
寄港状況

※複数年にかけて寄港している全長200m以上の国際クルーズ船(ダイヤモンド・プリンセス)が対象

国際観光便益 **0.7**億円/年