

港湾事業の再評価説明資料

〔伏木富山港 伏木地区 国際物流ターミナル整備事業〕

令和7年12月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要	
1) 伏木富山港・伏木地区の概要	P 1
2) 事業の目的	P 2
3) 進捗状況	P 3
2. 社会経済情勢等の変化	
1) 土砂受入場所の制約(事業期間への影響)	P 4
2) 物価等の上昇(事業費の見直し)	P 5
3) 関係者調整(事業期間への影響・事業費の見直し)	P 6
3. 事業の効果	
1) 効果の項目と便益の計測	P 7
2) 便益として計測する効果	
①維持浚渫からの脱却による効果	P 8
②陸上輸送コスト削減便益	P 9
③海上輸送コスト削減便益	P 10
④緊急物資輸送コスト増大回避	P 11
⑤震災後的一般貨物輸送コスト増大回避	P 12
⑥施設被害の回避	P 13
⑦外航クルーズ船の入港による国際観光便益	P 14
3) その他の効果	
①海岸および背後地の浸水被害の回避	P 15
②排出ガスの削減	P 15
4. 事業の評価	P 16
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P 17
6. 対応方針(原案)	P 18

1. 事業概要

1) 伏木富山港・伏木地区の概要

- 伏木富山港伏木地区は、高岡市に位置し、背後には臨海工業地帯が形成されている国際拠点港湾。
- 令和3年秋には、岸壁の直背後に立地する木質バイオマス発電所が稼働を開始した。
- また、背後には立山連峰を初めとした豊かな自然を生かした観光スポットを擁しており、近年安定してクルーズ船が寄港している。



1. 事業概要

2) 事業の目的 【内港から外港への機能移転】

○伏木富山港伏木地区国際物流ターミナルの整備により、以下の効果発現を図る。

- ①外港整備による維持浚渫からの脱却
- ②船舶の大型化による国際競争力の向上
- ③岸壁の耐震強化による災害時における緊急物資輸送コスト削減、震災後の輸送コストの増大回避、施設被害回避



事業の概要



着手前(平成元年)



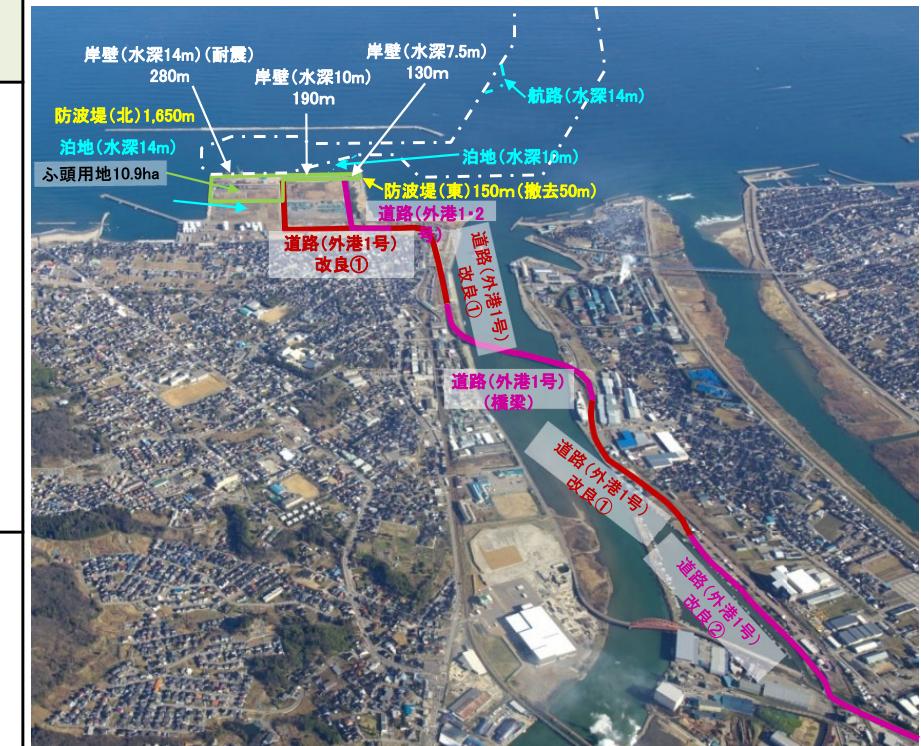
現在(令和7年)

1. 事業概要

3) 進捗状況

- 事業期間:昭和63年度(1988年度)～令和13年度(2031年度)【前回評価時:令和7年度(2025年度)】
 - 全体事業費:627億円【前回評価時:616億円】
 - 令和7年末までの進捗率:進捗率96%【前回評価時:96%】
 - 実施状況
 - ・平成10年度に岸壁(水深7.5m)、(水深10m)を供用開始。
 - ・平成17年度に岸壁(水深14m)を暫定12mで暫定供用開始。
 - ・航路(水深14m)、泊地(水深14m)及び臨港道路以外の整備を完了しており、暫定水深12mから完成水深14mの確保に向けて整備を実施中。

施設名称	事業期間	計画数量	備考
防波堤(北)	昭和63年度～平成24年度	1,650m	
岸壁(水深10m)	平成4年度～平成28年度	190m	
岸壁(水深7.5m)	平成3年度～平成7年度	130m	
泊地(水深10m)	平成5年度～平成7年度	2.6ha	
航路(水深10m)	平成5年度～平成7年度	4.0ha	
岸壁(水深14m)	平成12年度～平成17年度	280m	
岸壁(水深14m)(耐震)(改良)	平成25年度～平成28年度	280m	
泊地(水深14m)	平成12年度～令和12年度	40.9ha	
航路(水深14m)	令和11年度～令和12年度	0.6ha	
防波堤(東)	平成3年度～平成6年度	150m	
道路(外港1号)	平成4年度～平成9年度	298m	
道路(外港2号)	平成6年度～平成10年度	304m	
道路(外港1号)(改良①)	平成8年度～平成25年度	1,920m	
<u>道路(外港1号)(改良②)</u>	平成26年度～令和13年度	1,000m	
道路(外港1号)(橋梁)	平成8年度～平成21年度	610m	
ふ頭用地	平成1年度～令和5年度	10.9ha	- 3 -



対象施設位置図

※太字: 残事業施設

2. 社会経済情勢等の変化(事業期間への影響)

1) 土砂受入場所の制約

- 泊地(水深14m)等の浚渫土砂の受入場所としていた用地については、富山県が企業誘致に向けた土地造成を開始することから、浚渫工事期間の見直しを行い、事業期間を5年延伸する必要が生じた。



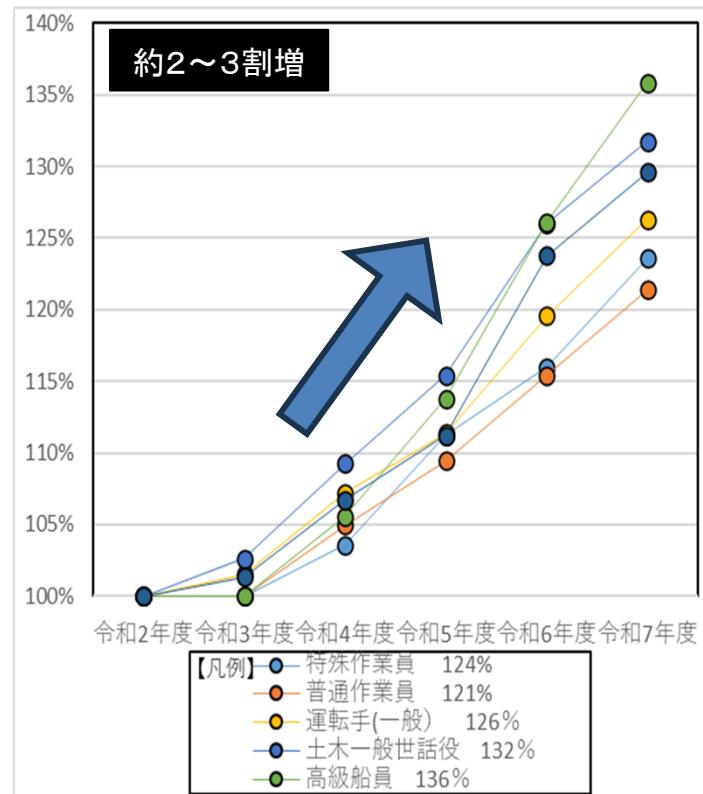
土地造成の様子(R7.4)

2. 社会経済情勢等の変化(事業費の見直し)

2) 物価等の上昇

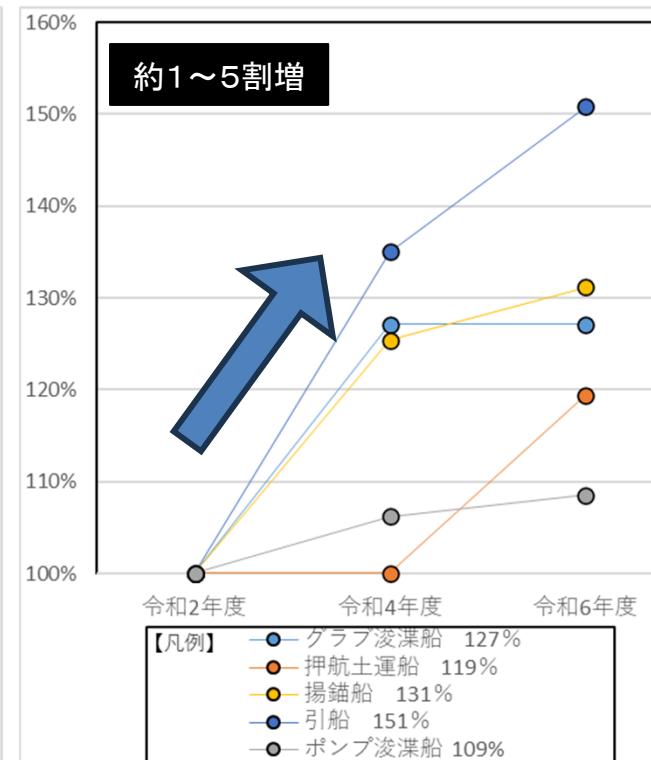
- 前回評価(令和2年度)以降の労務単価・船舶使用料・資材単価の上昇によって、事業費約4億円の増額が生じた。

労務単価の伸び率【富山県】



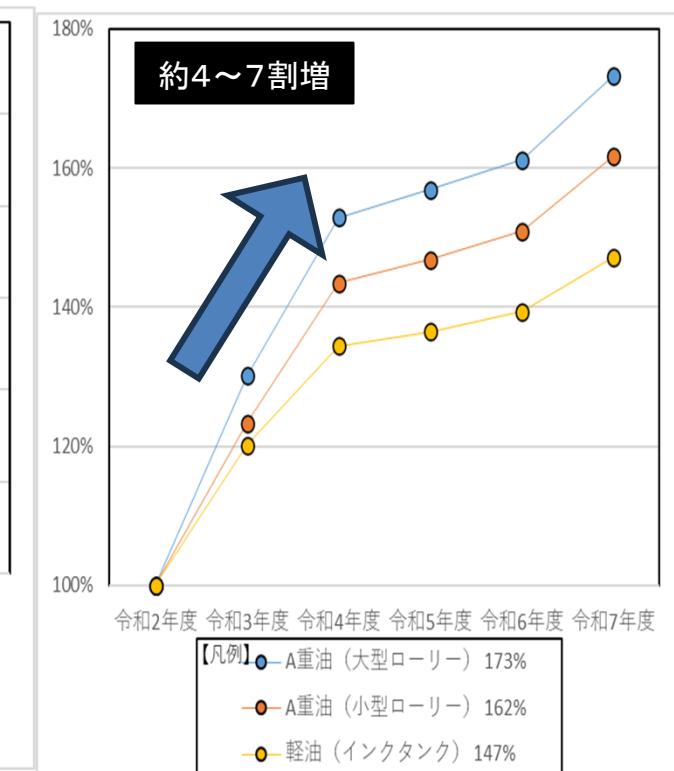
約0.4億円の増額

船舶使用料※の伸び率【全国】



約0.9億円の増額

資材単価※の伸び率【全国】

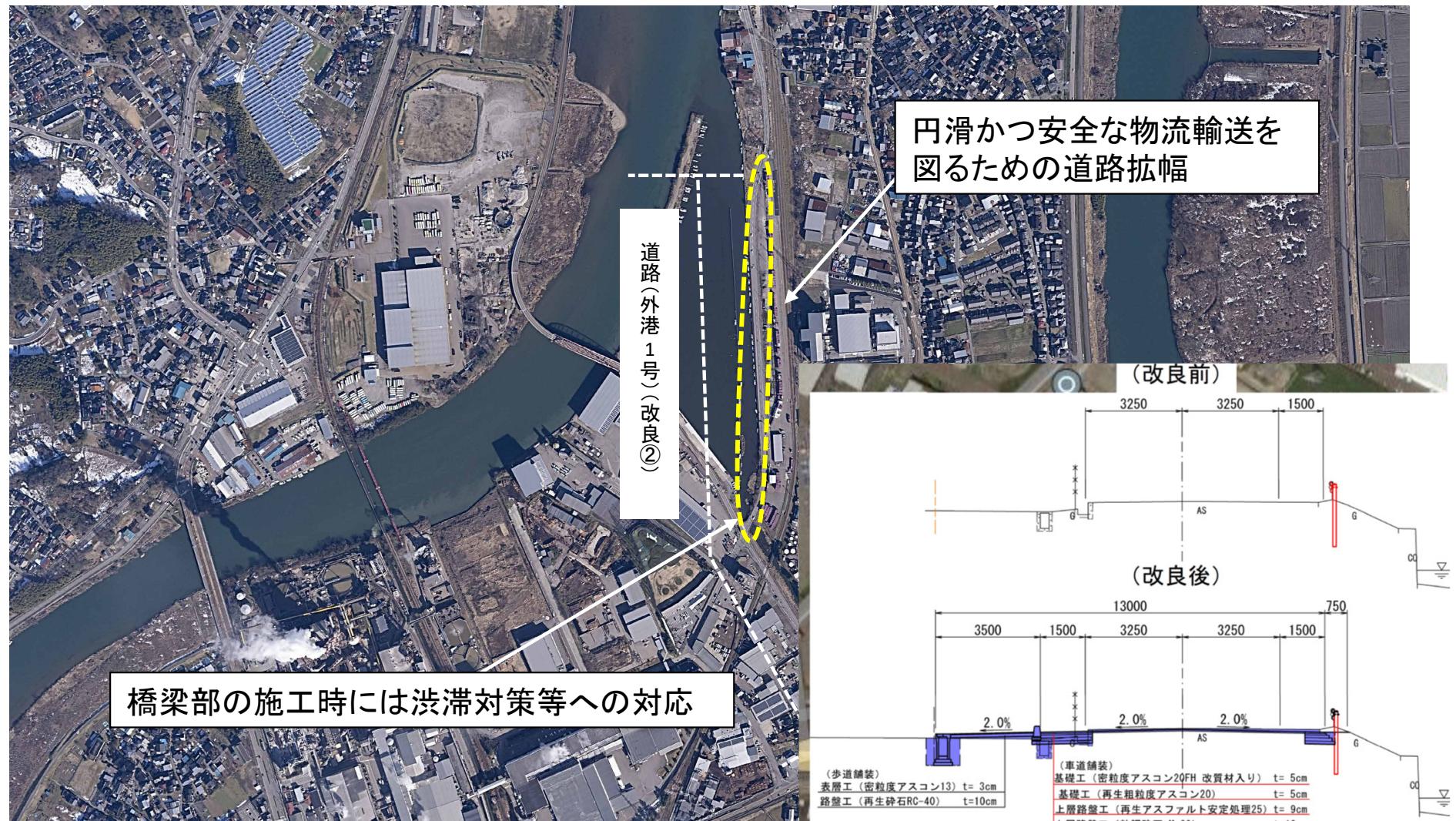


約2億円の増額

2. 社会経済情勢等の変化(事業期間への影響・事業費の見直し)

3) 関係者調整

- 道路(外港1号)の改良に伴う地権者との移転補償等の調整の結果、設計、施工方法の見直しに伴い事業期間を6年延伸、事業費を約7億円増額。



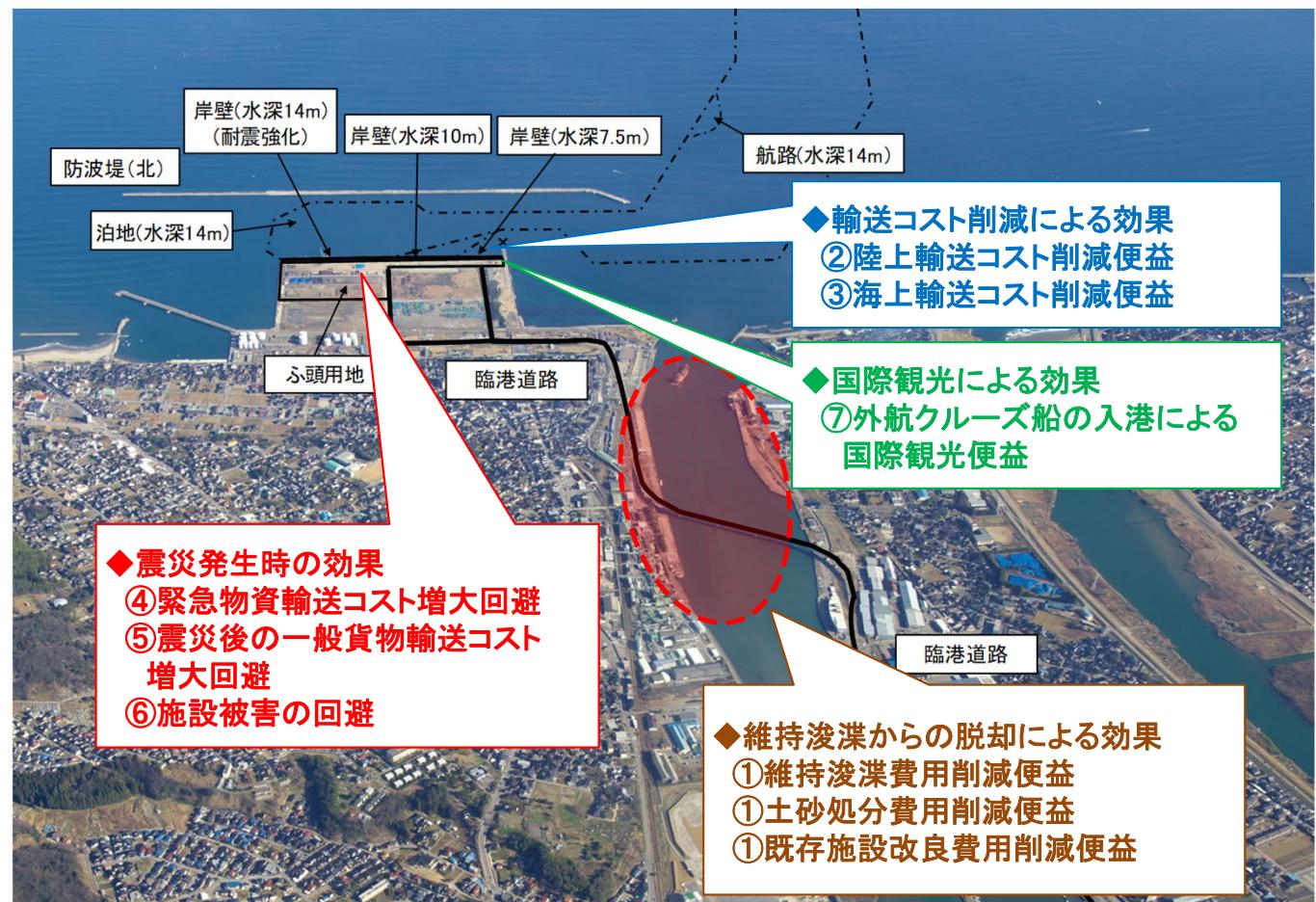
3. 事業の効果

1) 効果の項目と便益の計測

- 整備による主な効果として、「維持浚渫からの脱却による効果」「輸送コスト削減による効果」「震災発生時の効果」「国際観光による効果」があり、効果ごとに①～⑦の便益を計測。
- その他効果として、「海岸及び背後地の浸水被害の回避」などを 定量的・定性的に把握。

整備による主な効果と継続する便益

分類	項目	
利用者 輸送・移動	維持浚渫からの脱却による効果	① 維持浚渫費用削減便益
		② 土砂処分費用削減便益
		③ 既存施設改良費用削減便益
	輸送コスト削減による効果	④ 陸上輸送コスト削減便益
		⑤ 海上輸送コスト削減便益
	震災発生時の効果	⑥ 緊急物資輸送コスト増大回避
		⑦ 震災後の一般貨物輸送コスト増大回避
国際観光による効果	⑧ 外航クルーズ船の入港による国際観光便益	



便益計測の考え方

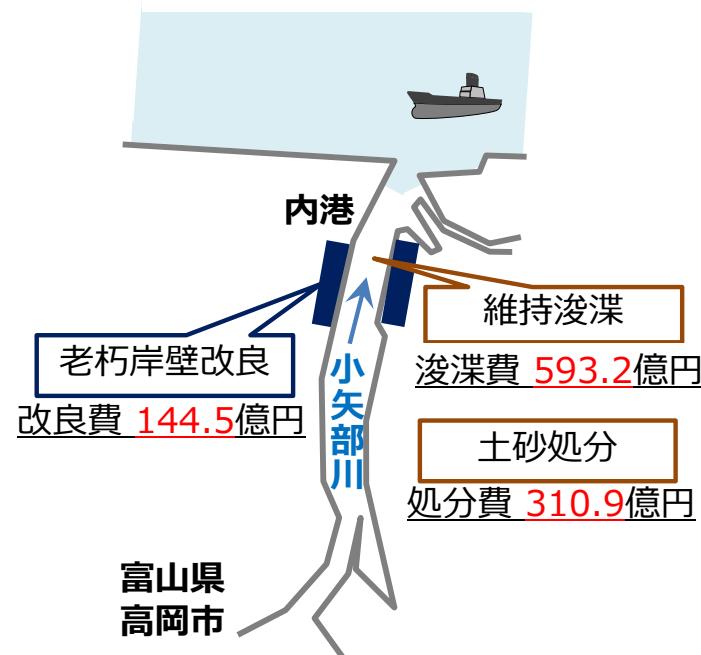
3. 事業の効果

2) 便益として計測する効果

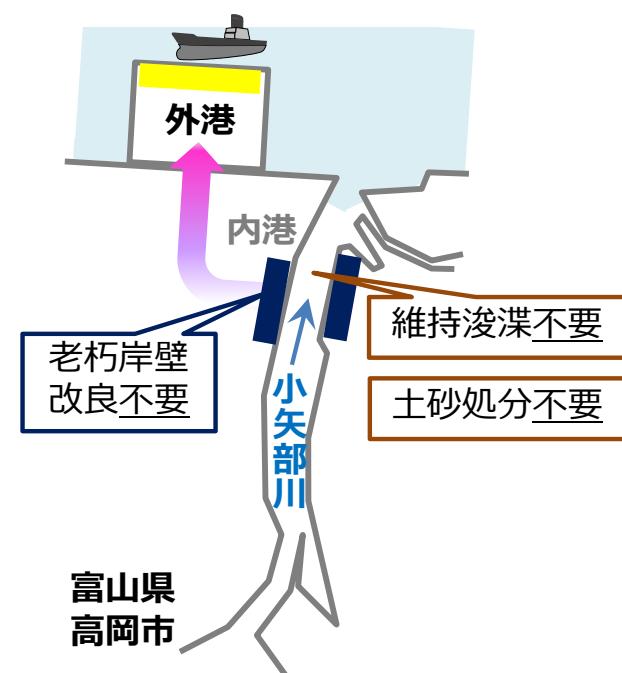
① 維持浚渫からの脱却による効果

○伏木地区は小矢部川の河口に位置し、流下土砂が堆積するため、従来から航路や泊地の水深を確保する維持浚渫を行ってきた。しかし、毎年多大な浚渫や土砂処分費用、老朽施設の改良費用が生じるため、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。

整備しない場合：内港を利用



整備する場合：外港を利用する



維持浚渫からの脱却による便益 **1,048.6億円**

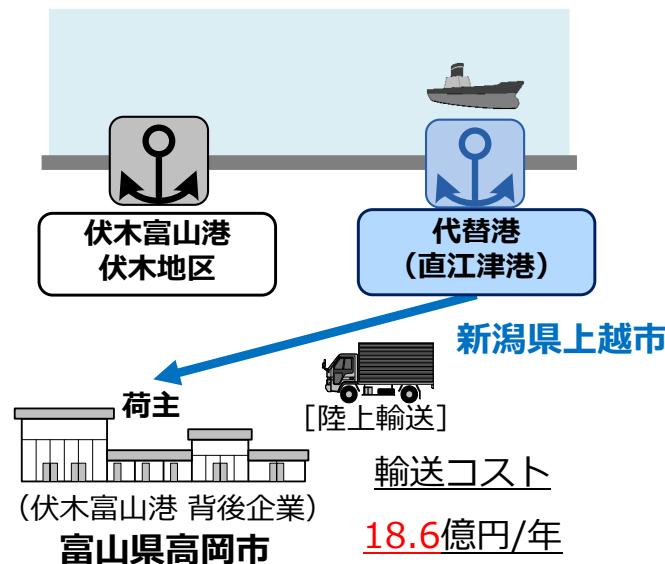
3. 事業の効果

2) 便益として計測する効果

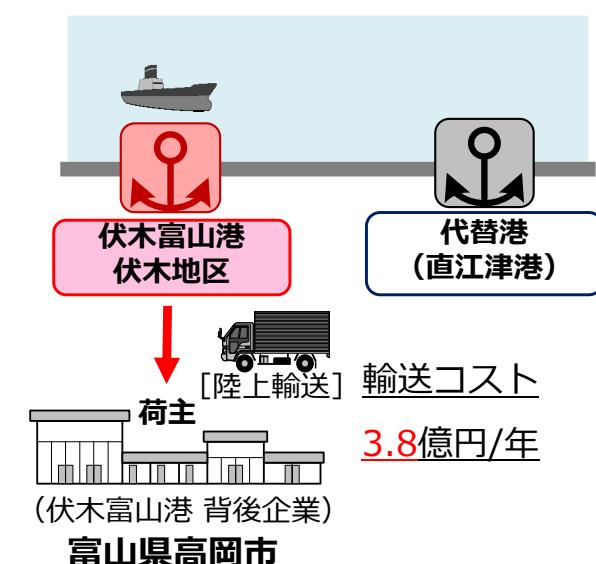
② 陸上輸送コスト削減便益

○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。

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

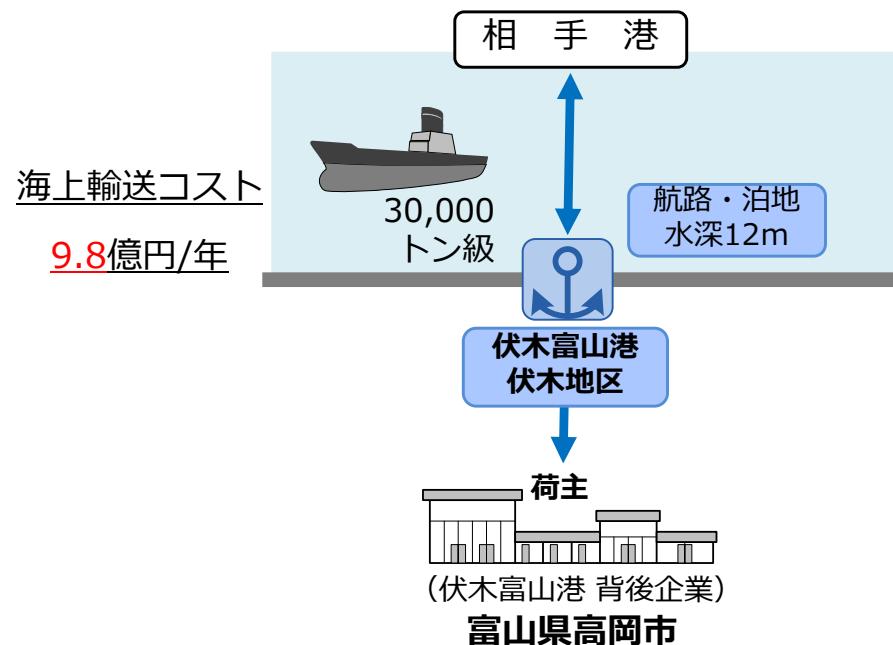
3. 事業の効果

2) 便益として計測する効果

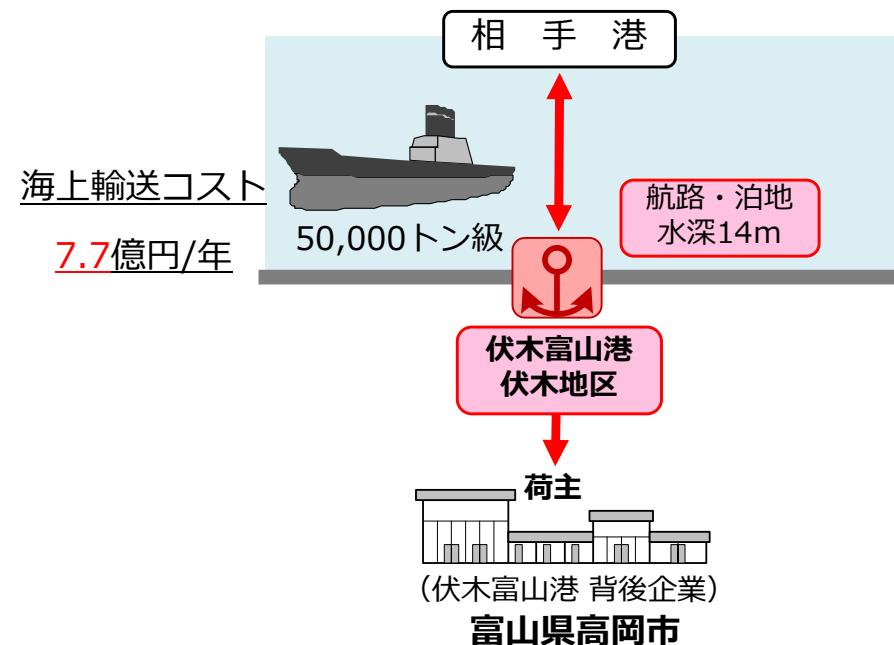
③ 海上輸送コスト削減便益

○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。

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

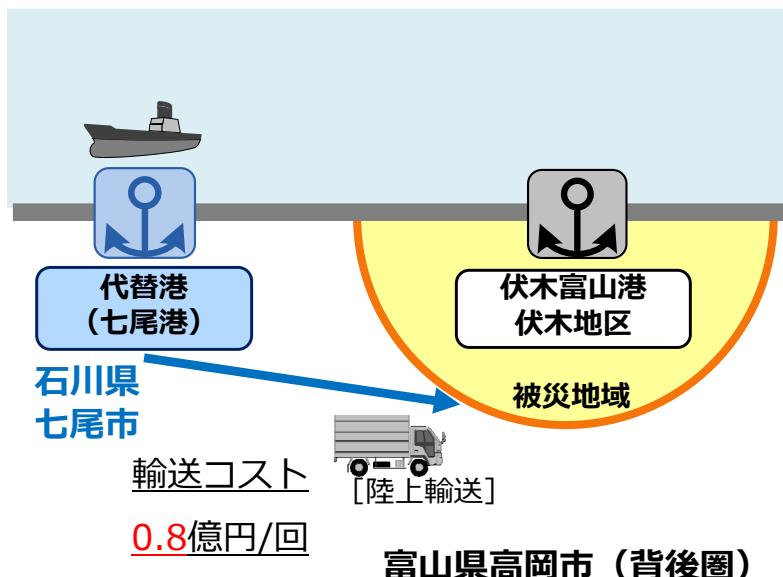
3. 事業の効果

2) 便益として計測する効果

④ 緊急物資輸送コスト増大回避

○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。

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)

3. 事業の効果

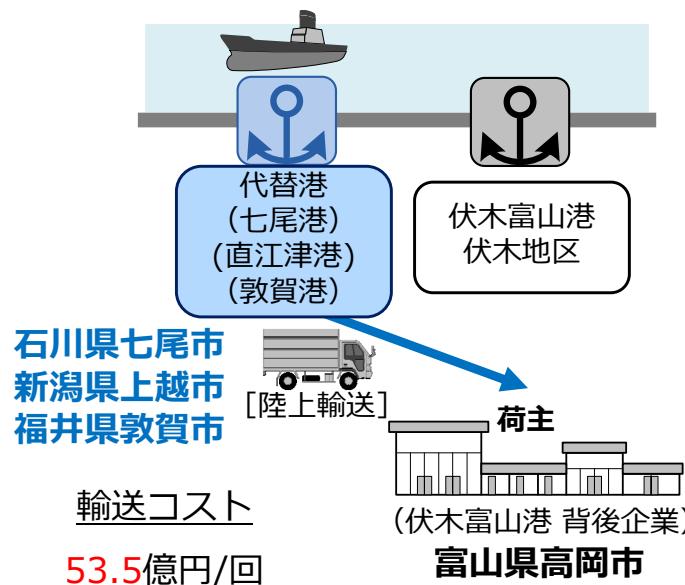
2) 便益として計測する効果

⑤ 震災後的一般貨物輸送コスト増大回避 (石油製品を除く需要推計貨物)

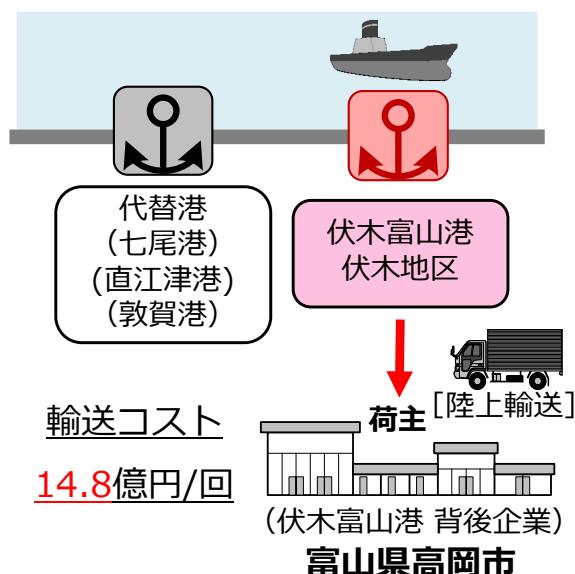
○大規模地震が発生した場合、通常の岸壁は、被災し、復旧まで使用できなくなるが、耐震強化岸壁を整備することで、震災後も一般貨物を荷役することができる。

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)

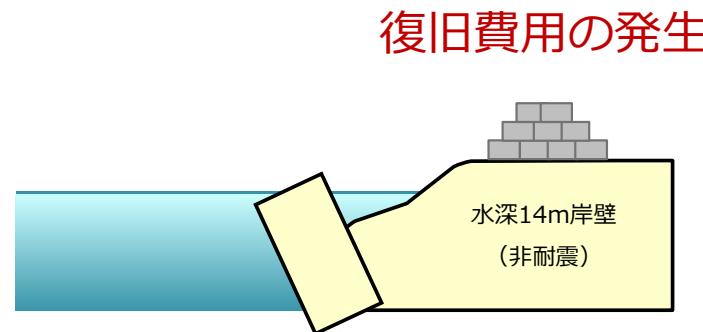
3. 事業の効果

2) 便益として計測する効果

⑥ 施設被害の回避

○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。

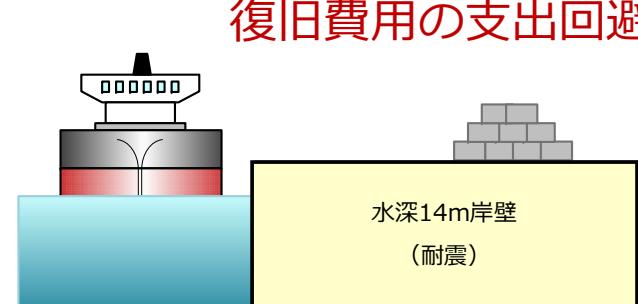
整備しない場合：震災により港湾施設が損壊



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



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)

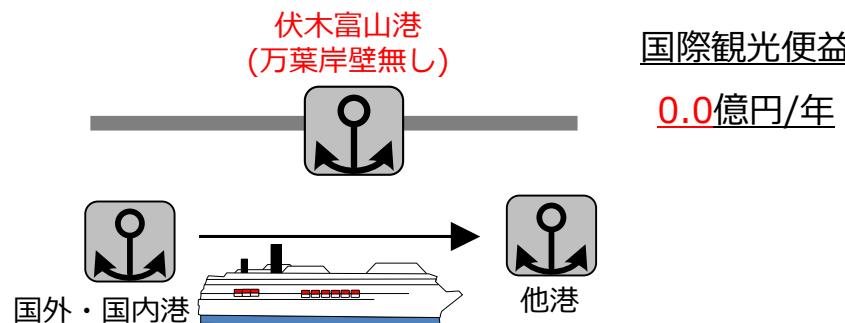
3. 事業の効果

2) 便益として計測する効果

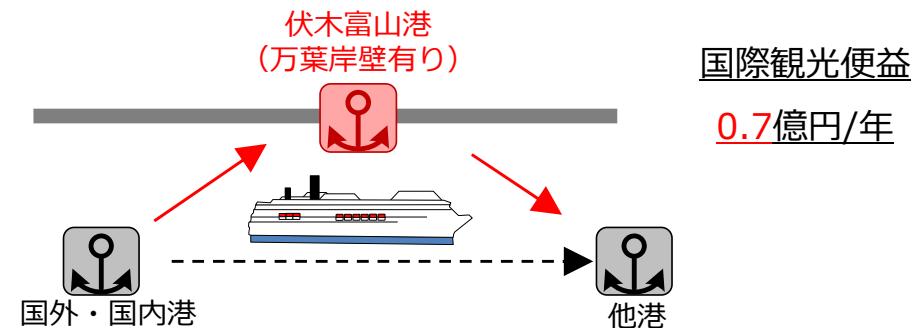
⑦ 外航クルーズ船の入港による国際観光便益

○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



国際観光便益 0.7億円/年

※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

大型クルーズ船(13万トン級)
寄港状況

3. 事業の効果

3) その他の効果

① 海岸および背後地の浸水被害の回避

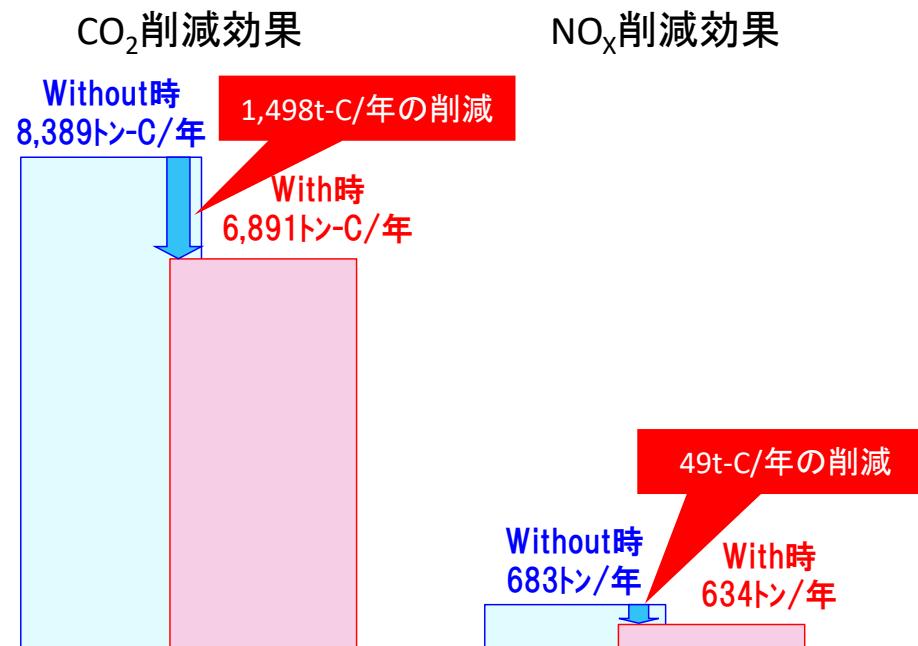
- 富山湾はうねり性の高波が襲来し、各地で浸水被害が発生していたが、当該地区において防波堤(北)等の整備により、ターミナル背後地の浸水被害を回避。

② 排出ガスの削減

- 国際物流ターミナルを整備することにより、陸上輸送距離、海上輸送距離の短縮が図られ、CO₂排出量は約1,498t-C/年、NO_x排出量は約49t/年の削減が可能となる。



高波浪襲来時(H20.2.24)



4. 事業の評価

○計算条件

基準年度：令和7年度

事業期間：昭和63年度（1988年度）～令和13年度（2031年度）

評価期間：平成18年度（2006年）～令和37年度（2055年）（供用開始後50年）

管理運営費：施設（岸壁、橋梁及び臨港道路）の維持補修費用等

○費用便益分析結果

項目		事業全体(割引後)	残事業(割引後)
便益 (B)	維持浚渫からの脱却による効果	3048.2億円	
	維持浚渫費用削減便益	667.3億円	
	土砂処分費用削減便益	2195.9億円	
	既存施設改良費用削減便益	185.0億円	
	輸送コスト削減による効果	398.8億円	26.7億円
	陸上輸送コスト削減便益	372.1億円	
	海上輸送コスト削減便益	26.7億円	26.7億円
	震災発生時の効果	19.3億円	
	緊急物資輸送コスト増大回避	0.2億円	
	震災後の一般貨物輸送コスト増大回避	6.9億円	
	施設被害の回避	12.2億円	
費用 (C)	国際観光による効果 国際観光便益	14.5億円	
	残存価値	35.9億円	
	合計	3516.8億円	26.7億円
	初期投資・更新投資	2443.9億円	20.9億円
	管理運営費	11.5億円	3.6億円
	合計	2455.4億円	24.5億円
	費用便益分析(B/C)	1.4	1.1

※端数処理により、各項目の和は、必ずしも合計値とはならない

【感度分析結果】 (事業全体)

需 要 量	(-10%～+10%)	B/C = 1.4 ~ 1.4
事 業 費	(+10%～-10%)	B/C = 1.4 ~ 1.4
事 業 期 間	(+10%～-10%)	B/C = 1.4 ~ 1.4

(残事業)

需 要 量	(-10%～+10%)	B/C = 1.0 ~ 1.2
事 業 費	(+10%～-10%)	B/C = 1.0 ~ 1.2
事 業 期 間	(+10%～-10%)	B/C = 1.1 ~ 1.1

【参考値】社会的割引率を変化させた場合のB/C (事業全体) (残事業)

割引率 2 %	1.5	割引率 2 %	1.4
割引率 1 %	1.5	割引率 1 %	1.5

5. 事業の必要性、進捗の見込み等

事業の必要性等に関する視点

- ・老朽化が著しく浚渫が必要な内港からの脱却や船舶大型化に対応した輸送の効率化、大規模地震発生時の海上からの緊急物資輸送経路の確保が課題であり、この課題を解消するために国際物流ターミナル整備事業が必要である。
- ・本事業は、地域産業の国際競争力強化等に寄与するものである。
- ・地元から泊地(-14m)暫定供用の解消について要望が出ている。

事業の進捗の見込みの視点

- ・事業の進捗率は令和7年度末で96%となる予定であり、残事業は泊地、航路、臨港道路である。
- ・事業が順調に進んだ場合には、令和13年度の完了を予定している。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・I C T 施工による生産性向上、建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。

関係する地方公共団体等の意見

事業継続に同意する。
今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

6. 対応方針(原案)

対応方針(原案) : 事業継続

(理由)

- ・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。