

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 : その他の貨物 (北洋材)
応募港湾 : 国際拠点港湾 伏木富山港
港湾管理者 : 富山県



「北洋材」での日本海側拠点港の応募について

1 北洋材は木造建築の材料として不可欠

ロシア産の木材(北洋材)は、年輪幅が緻密で材質が均一であり、加工性がよいことから、木造住宅の下地材として利用されており、木造建築には不可欠な材料である。

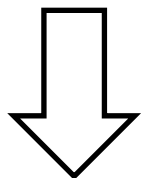
2 富山県の北洋材製材会社の重要性

全国的に北洋材製材会社の淘汰が進むなか、富山県の北洋材製材会社の取扱シェアが高まっている。

3 世界一の森林資源大国ロシア

ロシアの森林は世界最大(世界全体の20%)で、木材輸出量は世界一(19%)である。伐採量は森林成長量の1/8に過ぎず、森林資源が枯渇する恐れはない。

森林成長量・・・一年間に増える資源量



高まる伏木富山港の重要性

〔北洋材基地の中心を形成する富山県製材会社〕

大規模な北洋材製材会社数	2004年	2010年
全 国	43社 → 14社	
うち富山県の製材会社 (うち伏木富山港周辺の会社)	18社 → 9社 (13社 → 8社)	
富山県の製材会社のシェア	42% → 64%	

* 大規模な北洋材製材会社とは、年間10,000m3以上を取り扱う会社

〔北洋材の輸入量〕

	2004年	2009年
全国の北洋材輸入量	7,593 → 1,329 千m3	千m3
〔うち富山県の北洋材輸入量〕	973 → 293 千m3	千m3
富山県のシェア	12.8% → 22.0%	

国土交通省港湾統計より作成

〔富山県の北洋材の地位〕



- ・高度な加工技術
- ・高品質な製品の提供
- ・住宅の多様なニーズに対応



【全国ブランド】

I 伏木富山港の概要



○伏木富山港は、日本海側の中心に位置

○背後に日本海側屈指の臨海工業地帯し、工業港として発展

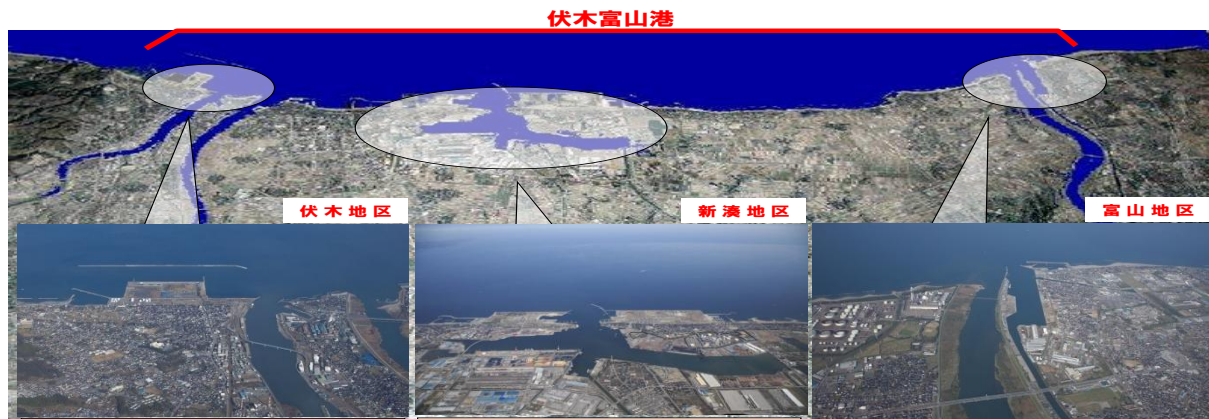
水面貯木場



陸上貯木場



○伏木富山港は、伏木地区・新湊地区・富山地区の3地区で構成

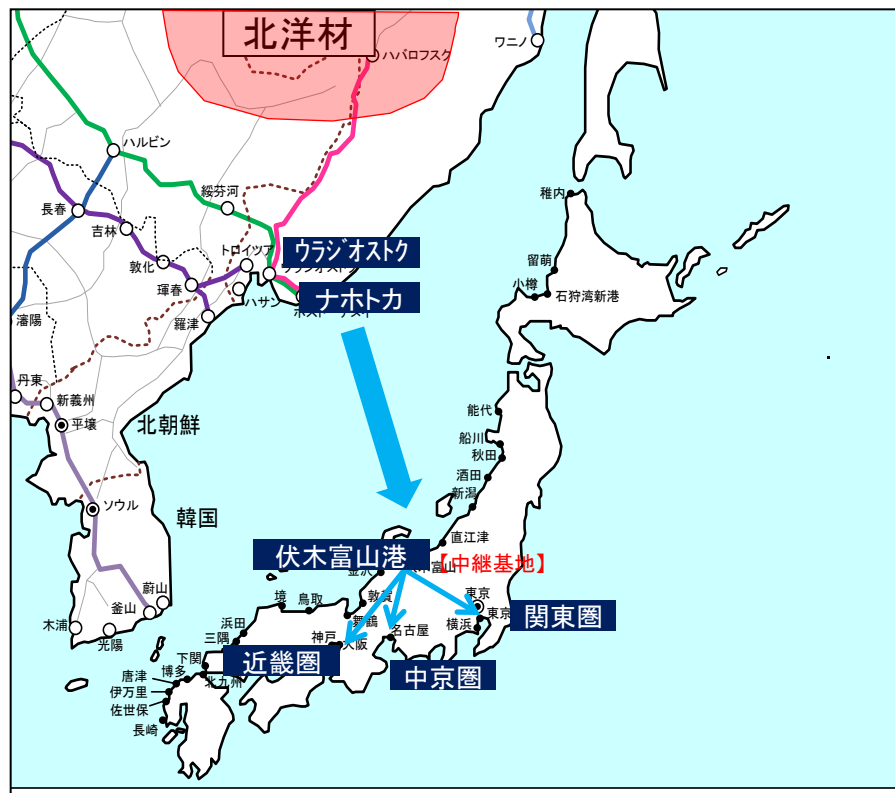


II 日本海側拠点港の形成に向けた計画の内容

1 計画の目的

(1) 中継基地の形成

ロシアからの北洋材の取扱いを集中的に行うことにより、良質で低廉な製材品を供給する中継基地を形成する。



[北洋材の輸入形態]

原木、製材(原板、完製品) に分類される。



三大都市圏



北洋材の製材技術力は国内トップクラス



住宅の多様なニーズ(寸法・規格)に対応した製品に加工

1 計画の目的

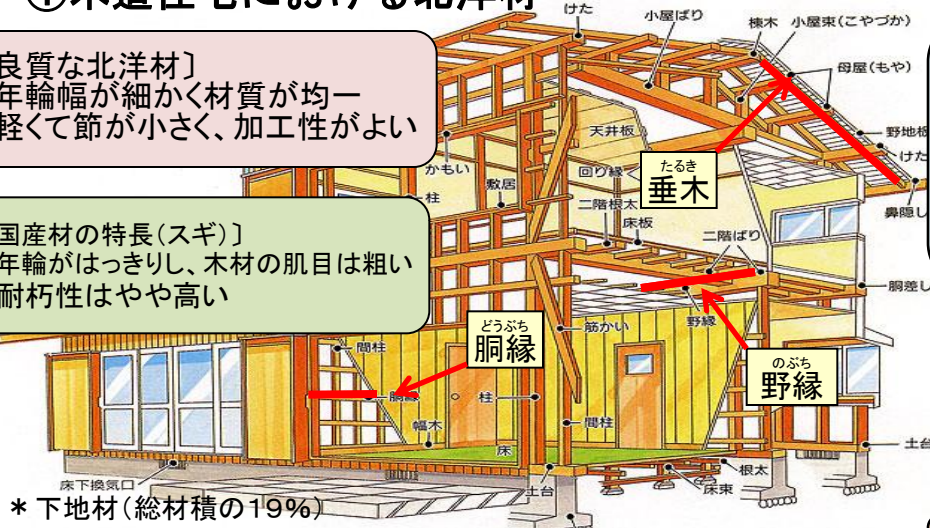
(2) 日本の木造住宅ニーズへの貢献

加工した製材品を需要の多い三大都市圏をはじめ、日本全国に供給することにより、日本文化の象徴である木造住宅建築のニーズに応える。

①木造住宅における北洋材

〔良質な北洋材〕
 ・年輪幅が細かく材質が均一
 ・軽くて節が小さく、加工性がよい

〔国産材の特長(スギ)〕
 ・年輪がはっきりし、木材の肌目は粗い
 ・耐朽性はやや高い



* 下地材(総材積の19%)

北洋材は木造住宅の下地材として不可欠
 (高い寸法精度が要求される細かい部材に最適)

木造住宅における主な用途

樹種	主な用途
北洋材 (アカマツ・エゾマツ)	下地材
国産材 (スギ)	柱、梁、桁
米材 (ベイマツ)	梁、桁

競合しない

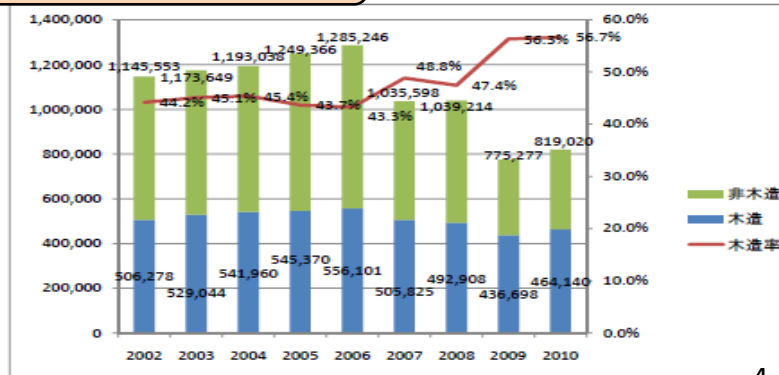
今後も北洋材需要は底堅い

②日本の木造住宅着工戸数

- ・3年前の2008年までは、住宅着工戸数は100万戸を超える水準で推移。
- ・2009年の世界同時不況の影響等により、住宅着工戸数は80万戸を割り大きく減少。
- ・2010年の住宅着工戸数は819,020戸と対前年比6%増と回復傾向。

住宅着工戸数に占める木造住宅着工戸数は50万戸前後で推移し、近年は木造率が年々増加傾向
 (2010年では、56.7%)

高い木造住宅建築のニーズ



2 計画の目標

現況(2010年)

○北洋材(原木・製品)の取扱量 20.9万トン
貨物船のみ(コンテナ船・RORO船除く)



2015年目標 北洋材取扱量(貨物船のみ)

29.9万トン

2025年目標 北洋材取扱量(貨物船のみ)

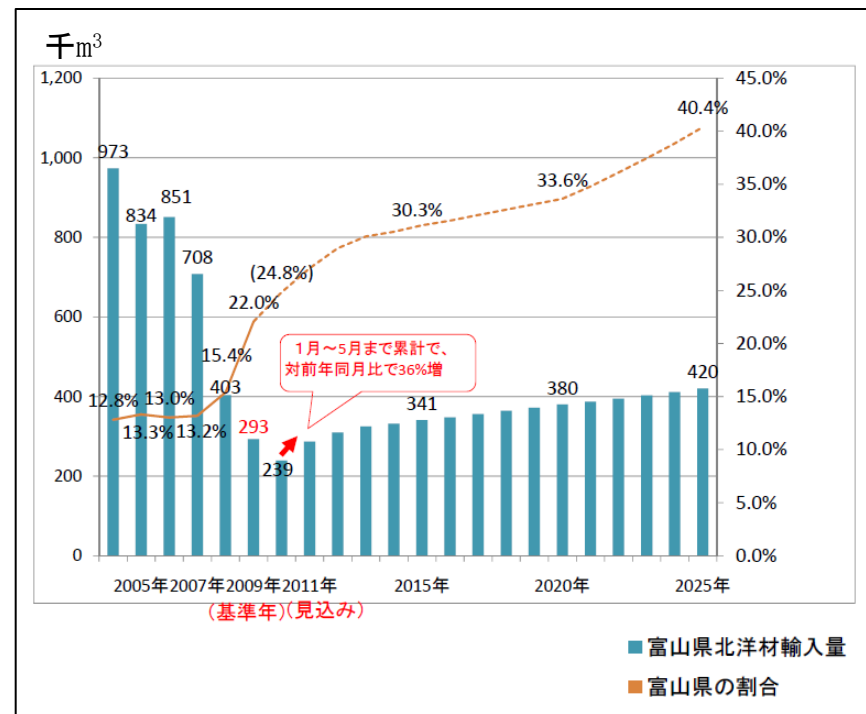
36.8万トン

富山県内の木材需給量の推移

単位:千m³

	2009年	2015年	2020年	2025年
総需要量	438	484	522	560
県産材生産量	56	100	100	100
北洋材輸入量	293	341	380	420
その他	89	43	42	40

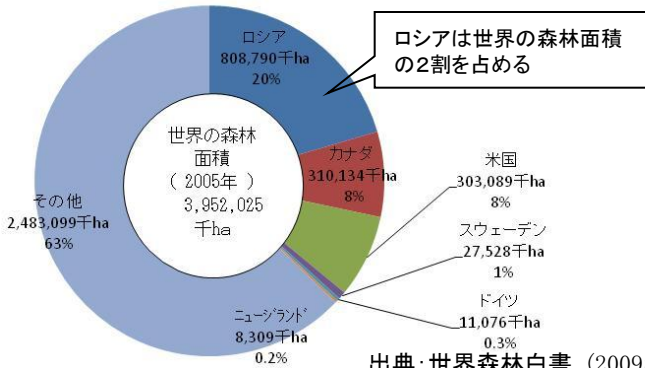
富山県の北洋材輸入量予測



3 計画の内容

(1) 対岸諸国の動向と北洋材の中継基地(伏木富山港)の形成

① 対岸諸国の動向と北洋材の需要 ア ロシアの動向



ロシアの森林成長量は大きい。

	森林成長量 (千m ³ /年)
ロシア	886,720
カナダ	208,000

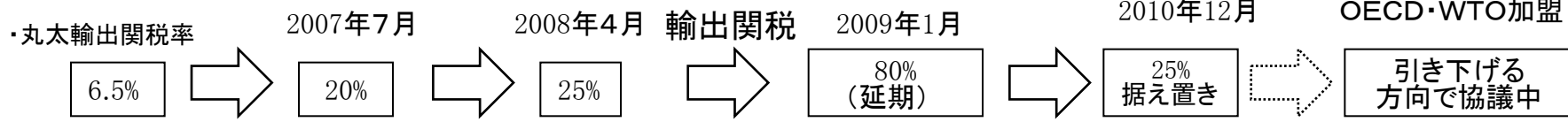
森林の伐採量は成長量の1/8

資源が枯渇する懸念はない

出典
ロシア: ロシア森林情報センター(2003年)
カナダ: カナダ森林白書(2008年)

出典: 世界森林白書 (2009年報告)による

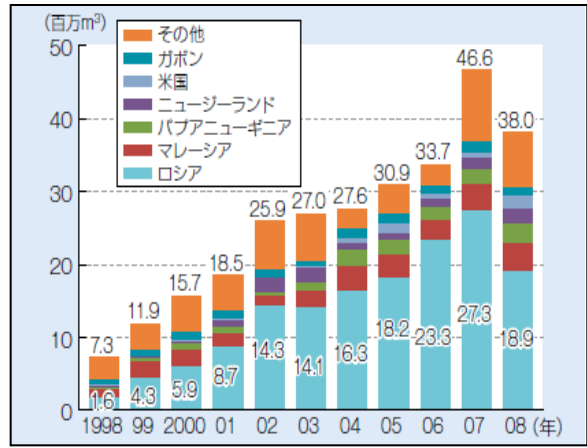
ロシア政府は、これまで、丸太輸出関税を引き上げてきたが、OECD、WTO加盟 に向け、今後輸出関税の引き下げが見込まれる



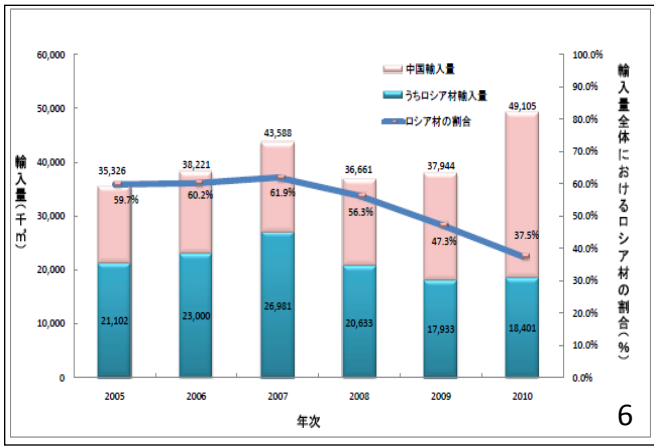
イ 中国の動向

- ・ 経済発展に伴い北洋材の輸入が大幅に増加してきたが、最近では減少がみ
- ・ 隣国のロシアからの輸入が中心 (輸入量全体の5~7割を占める)

中国の産業用丸太輸入量の推移



中国の木材輸入量における北洋材の占める割合



出典: 森林・林業白書(2010年)

出典: 日本木材輸入協会

3 計画の内容

②北洋材の安定調達

- ・ロシアの木材業者や木材価格の動向に関する情報収集
- ・県内製材会社の連携した一括発注の取組みによる安定調達の実現

ア サポートデスクの活用等による情報収集

イ 県内製材会社の連携による北洋材の共同調達

③北洋材の中継基地の形成

多様化する顧客ニーズに対応するため、4つの施策に取組み、北洋材の中継基地としての機能を強化

ア **ストック機能の強化**
水面貯木場の活用による原木の長期貯蔵

イ **木材のふ頭の集約化**
取扱位置を集約し共同荷役を実施

ウ **共同輸送による輸送効率の向上**

エ **保税上屋の整備**

【伏木富山港】

ロシアからの北洋材を集中して取扱う中継基地

【県内北洋材製材会社】

良質で低廉な北洋材の供給

3 計画の内容

(2) 地域産業の動向と輸送・荷役の効率化

① 全国の北洋材輸入状況

[輸入量]

- ・ 全国の北洋材輸入量は減少傾向
- ・ 2007年7月及び2008年4月の関税引き上げの影響により大きく減少

[製材会社数]

- ・ 北洋材を扱っている大規模な製材会社数は大きく減少

② 富山県(伏木富山港)の北洋材輸入状況

[輸入量]

- ・ 富山県においても北洋材輸入量は減少傾向にあるが、全国シェアは上昇

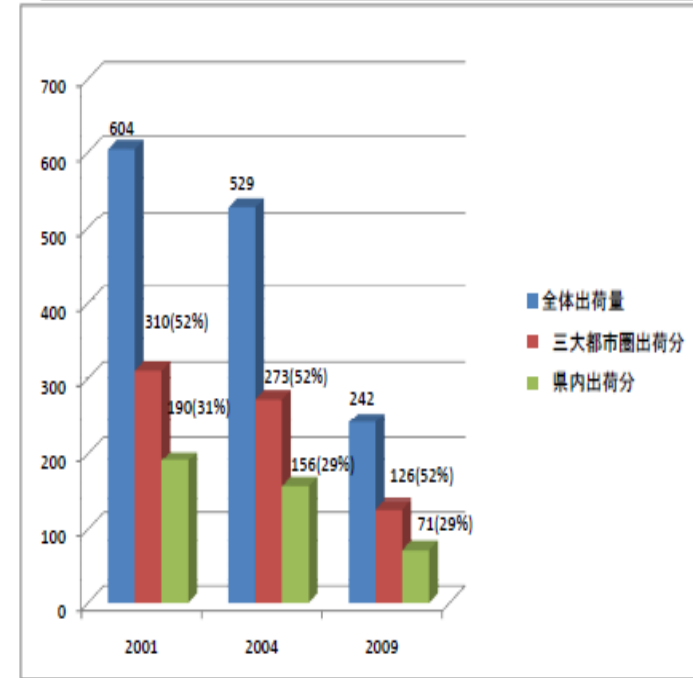
[製材会社数]

- ・ 北洋材を扱っている大規模な製材会社数は減少傾向にあるが、全国シェアは上昇

北洋材の取扱は富山県に集中

三大都市圏への出荷が5割以上

富山県内の製材業者の出荷量の推移



出典: 2001年と2004年の数値は農林水産省木材需給報告書
2009年は製材会社からのヒアリング結果からの推定による

全国の北洋材製材会社数の推移

大規模な北洋材製材会社数	2004年	2010年
全国	43社 →	14社
うち富山県の製材会社 (うち伏木富山港周辺の会社)	18社 → (13社 →)	9社 (8社)
富山県の製材会社のシェア	42% →	64%

富山県(伏木富山港)の北洋材輸入量の推移

	2004年	2009年
全国の北洋材輸入量	7,593千m ³ →	1,329千m ³
(うち富山県の北洋材輸入量)	973千m ³ →	293千m ³
富山県のシェア	12.8% →	22.0%

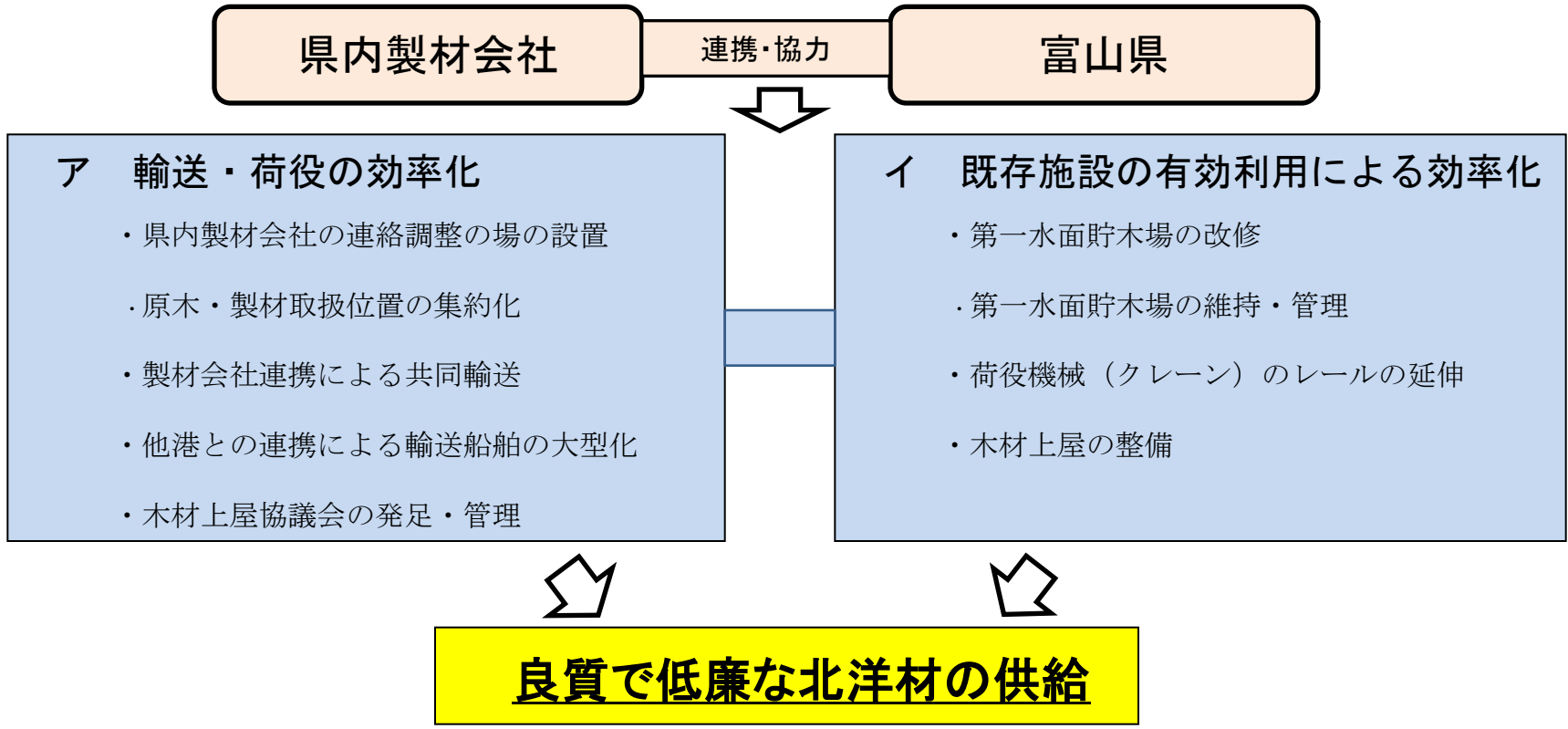
出典: 木材建材ウィークリーNO.1500(2004年)及び(財)北陸経済研究所の調査による

出典: 国土交通省港湾統計

3 計画の内容

③輸送・荷役の効率化

富山県内の製材会社は、主に需要の多い三大都市圏に製品を供給してきており、今後は**共同輸送**、**原木・製材の取扱位置の集約化**及び**既存施設の有効利用**を図るなど、**輸送や荷役の効率化**を推進する取り組みを行っていく。



(3) 災害に強い物流ネットワークの構築

- ① 三大都市圏とのネットワーク
- ② 緊急輸送路の耐震性確保
- ③ 他港との連携協力ー小樽港、秋田港、船川港、能代港、名古屋港

(4) 防災機能の確保

- ① 災害に強い伏木富山港
- ② B C P 計画の策定 大規模災害時に、緊急物資や危機管理対応等の優先業務を継続させ、低下した物流機能ができる限り早期に回復できるよう B C P 計画を策定

III 日本海側拠点港の形成に向けた計画実現のための方策

1 他の対象港湾との連携

秋田港との共同輸送を推進し、船舶の大型化による、海上輸送コストの縮減を図る

[現状]それぞれの港が小型船で海上輸送



小型船(平均積載量2,100t)



中型船

(平均積載量6,000t)

小型船



[計画]共同輸送による海上輸送

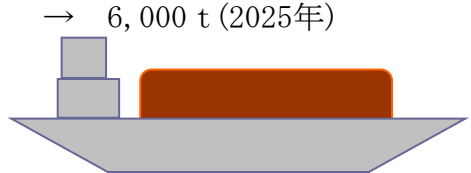
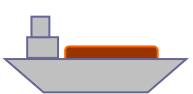


<共同輸送>

〔原木〕

調達時期を調整し、船舶の積載量の増加を図り、コスト縮減を図る
2,100 t (2010年) → 3,000 t (2015年)

入港積載量 1,060 t ~ 5,880 t
平均積載量 2,100 t



→ 6,000 t (2025年)

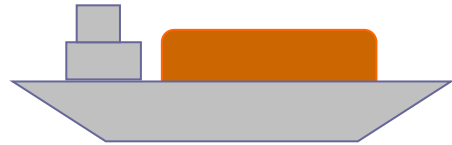
〔製材〕

調達時期を調整し、船舶の積載量の増加を図り、コスト縮減を図る。

950 t (2010年)

→ 2,500 t (2015年)

入港積載量 280 t ~ 4,800 t
平均積載量 950 t



→ 5,000 t (2025年)

現存船舶の最大積載量（原木6,000 t、製材5,000 t）を目標に、2025年まで段階的に積載量の増加を図る。

2 既存施設の有効活用

①取扱位置の集約化

[原木]

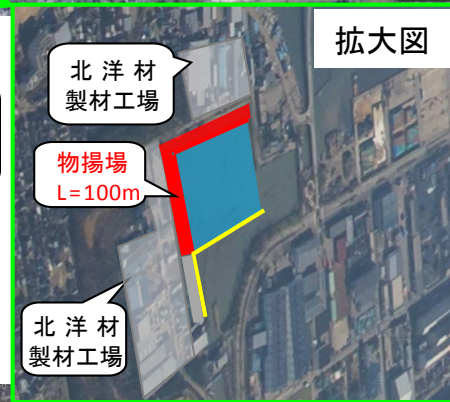
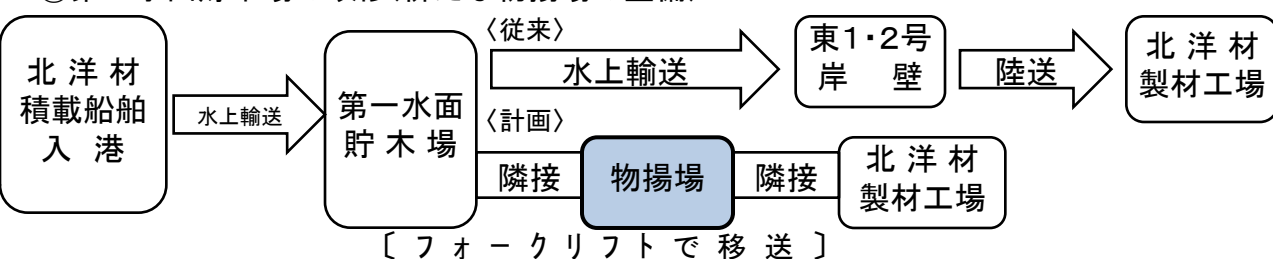
- ・富山産業岸壁
 - ・富山中央木材岸壁
 - ・富山ふ頭岸壁
 - ・東1・2号岸壁
- ⇒ 東1・2号岸壁に集約

[製材]

- ・富山産業岸壁
 - ・富山中央木材岸壁
 - ・富山ふ頭岸壁
 - ・東1・2号岸壁
 - ・中央5・6号岸壁
- ⇒ 中央5・6号岸壁に集約



②第一水面貯木場の改修(新たな物揚場の整備)



③荷役機械(クレーン)レールの延伸

既設の多目的クレーンのレール延伸280m

〈従来〉 レール延長
835m(1号～4号岸壁)

〈計画〉 レール延長
1,115m(1号～6号岸壁)280m延伸

《新たなクレーンの調達不要により荷役コスト縮減》



④避難施設の整備

避難施設として整備し、通常時は上屋として利用する。