



資料：航空写真（R3-T2-14撮影）
国土交通省北陸地方整備局提供

第3回 伏木富山港長期構想検討委員会

資料編

令和8年7月

富山県

目 次

○ 目指す方向性(分野毎).....	2
○ 取組方針と取組内容.....	7

目指す方向性(分野毎)

3 伏木富山港の将来像と目指す方向性

第2回委員会後に修正

「物流・産業」の目指す方向性

伏木富山港 の現状(強み)

【伏木地区】

- ・3万トン級の大型貨物船や国際RORO船の拠点
- ・石油関連企業、バイオマス発電所が立地

【新湊地区】

- ・北陸地域で最大規模となる大水深（14m）の連続560m岸壁があり、5.5万トン級バルク船の2隻同時接岸が可能
- ・木材チップ、石油コークス等のバルク貨物の拠点
- ・1万2千トン級コンテナ船の2隻同時接岸・同時荷役が可能
- ・対岸諸国（中国、韓国、ロシア）との定期航路が就航
- ・神戸、北九州を結ぶ国際フィーダー航路が就航
- ・原木の貯木場として利用していた水面貯木場が未利用
- ・北陸地域で最大の火力発電所の燃料転換（石炭→LNG）

【富山地区】

- ・主要貨物の中古自動車輸出は、ロシア向け全国トップクラス
- ・民間企業の火力発電所や大型タンカー用のシーバース（現在、未使用）が立地

【共通事項】

- ・日本海側屈指の工業集積（非鉄・鉄鋼・化学・機械等）
- ・3地区に耐震強化岸壁が整備済
- ・貨物駅と既存線路が港に近接

港湾を取り巻く 環境変化

- ・先進国、新興国・途上国（アジア圏）、欧州圏の名目GDPは、2025年に30兆ドルを超えるほどの増加予測
- ・人口減少と少子高齢化が進行し、労働者不足、トラックドライバー不足が深刻化

伏木富山港 の課題

- ・滞船による混雑解消、船舶の大型化受入対応として、岸壁の延伸及び新設・岸壁水深の増深・野積み場等の拡張が必要
- ・効率的な荷役に資する保管施設用地の確保が必要

ヒアリングによる 要請と課題

- ・アジアとの交易拡大に資する物流機能強化（コンテナ・バラ貨物・完成自動車等）
- ・水素・アンモニアなど次世代エネルギーの受入れ
- ・サーキュラーエコノミーへの貢献
- ・ふ頭用地及び保管施設（倉庫・野積み場）の不足への対応
- ・埋立拡大に伴う静穏度対策
- ・モーダルシフトの観点から、RORO等の誘致
- ・県産農林水産物の輸出促進

目指す 方向性

ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

☆ものづくり県の産業競争力を支え、強化する港湾機能の充実

- ・大水深岸壁を活かしたバルク貨物の受入拠点
- ・多様な取扱いニーズに対応する受入機能の充実
- ・安価で安定した多様なエネルギー（LNG、バイオマス、水素など）の供給拠点

☆企業の成長を支え、新たな企業を呼び込む港湾形成

- ・地理的優位性を活かした交易拡大（対岸諸国、東南アジア方面）
- ・多様な物流モード（鉄道）を活かした物流シームレス化
- ・次世代エネルギー（水素等）の受入拠点の形成
- ・サーキュラーエコノミーの推進
- ・豊かな食のたまブランドの国内外の販路拡大
- ・人口減少時代に対応した高規格ターミナル形成

3 伏木富山港の将来像と目指す方向性

第2回委員会後に修正

「環境・エネルギー」の目指す方向性

伏木富山港 の現状(強み)

【伏木地区】

- ・背後地に石油配分基地のほかパルプ・紙製造業や化学工業等を中心とした工業地帯を形成
- ・2022年 再生可能エネルギーのバイオマス発電所の稼働

【新湊地区】

- ・背後地に火力発電所のほか鉄鋼業、金属製品製造業等を中心とした工業地帯を形成
- ・2018年からLNG火力発電の運転開始に伴い、周辺地域のエネルギー転換が促進

【富山地区】

- ・火力発電所や大型タンカー用のシーバース（現在、未使用）、化学工業が立地

【共通事項】

- ・2024年6月に伏木富山港港湾脱炭素化推進計画を策定
2030年度までにCO₂排出量を53%削減(2013年度比)し、2050年までにカーボンニュートラルを実現
- ・富山湾には「富山湾の王者」ブリをはじめ、日本海に分布する約1300種の魚種のうち約600種が確認されているなど、生物が豊富な海域
- ・富山湾には「海の森」と呼ばれる藻場（CO₂吸収源＝ブルーカーボン）が分布

港湾を取り巻く 環境変化

- ・国では、2050年にカーボンニュートラルを目指しており、「グリーン成長戦略」で産業・エネルギー政策の面から、成長が期待される14の重点分野について、予算などを支援
- ・県では温室効果ガス排出量を2030年度に53%削減(2013年度比)、2050年にカーボンニュートラルを目指す
- ・県ではグリーン分野など成長分野の企業誘致を図る（R7富山県企業誘致戦略）

伏木富山港 の課題

- ・伏木富山港港湾脱炭素化推進計画に基づき、脱炭素化に向けた促進事業等を着実に実施
- ・水素等の次世代エネルギーの受入環境整備が必要

ヒアリングによる 要請と課題

- ・日本海側屈指の「ものづくり県」を支えるエネルギー拠点としての役割
- ・豊富な森林資源を活かしたバイオマス燃料の推進
- ・水素など次世代エネルギーの受入拠点、工場への輸送も含めた供給システムの構築
- ・サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成

目指す 方向性

未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

☆未来の環境を守る持続可能な港の形成

- ・2050年 CO₂排出量実質ゼロの達成
- ・日本海側屈指のものづくり産業を支える次世代エネルギーの受入拠点の形成
- ・サーキュラーエコノミーの推進
- ・ブルーカーボンの推進

3 伏木富山港の将来像と目指す方向性

変更なし

「観光・賑わい」の目指す方向性

伏木富山港 の現状(強み)

【伏木地区】

- ・最大級クラス（22万トン級）の大型クルーズ船が寄港
- ・国宝勝興寺をはじめ、北前船資料館など歴史的建造物
- ・国分海浜公園や緑地等を中心とした賑わい空間を形成

【新湊地区】

- ・海王丸パーク、新湊マリーナ、元気の森公園などを中心とした賑わい空間を形成
- ・5万トン級クルーズ船が寄港できる旅客船専用岸壁
- ・日本のベニスと称される内川を含む射水バイエリア

【富山地区】

- ・北前船回船問屋や土蔵が建つ岩瀬の町並み
- ・重要文化財中島閘門をコースとする富岩水上ラインが運行する富岩運河
- ・旧船溜まりを活用した都市の貴重な水辺空間である富岩運河環水公園

【共通事項】

- ・背後に立山黒部アルペンルートや黒部峡谷、世界遺産の五箇山合掌造り集落など、世界に誇る魅力的な観光地
- ・標高3千m級の立山連峰を望む美しい景観と、環境保全への取り組みが評価され「世界で最も美しい湾クラブ」加盟

港湾を取り巻く 環境変化

- ・クルーズ船で入国した外国人旅行客数は143.8万人(2024年)、コロナ禍前のピーク時(2017年)の約57%まで回復
- ・富山県の外国人延べ宿泊者数は、コロナ禍で一時的に減少し、2024年にはピーク時の約7割まで回復
- ・伏木富山港のクルーズ船寄港回数は、コロナ禍で一時ゼロとなったが、2022年に3回、2025年に9回と回復

伏木富山港 の課題

- ・伏木地区は、クルーズ船を受け入れる際、安全確保のため荷役作業の制限が必要、また、旅客と貨物の分離が必要
- ・富山地区では、大型・中型のクルーズ船の寄港が不可能
- ・バイエリアのさらなる賑わいの創出

ヒアリングによる 要請と課題

- ・旅客船ターミナルの整備
- ・みなとオアシス（緑地等）や旧港地区の活用
- ・中型クルーズ船の寄港促進（海王岸壁の整備）
- ・富岩運河を活用したさらなる賑わい空間の活性化

目指す 方向性

選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

☆特別感のある観光資源を活かしたクルーズ船の誘致、バイエリアの賑わい空間の創出

- ・特別感のある観光地を活かしたクルーズ船の誘致促進
- ・富山県の食や歴史、景観などブランド価値を活用した賑わい空間の創出（北前船文化、漁港との連携含む）

3 伏木富山港の将来像と目指す方向性

— 第2回委員会後に修正

「防災」の目指す方向性

伏木富山港 の現状(強み)

【共通事項】

- ・3地区に耐震強化岸壁を整備済
- ・伏木富山港の港湾BCPを策定済
- ・2024年能登半島地震では、伏木富山港でも臨港道路やふ頭用地、荷役機械などの港湾施設約90か所に被害発生（順次、災害復旧工事を進め、約6割が完了）
- ・一方、被災地側港湾(石川県内)に支援物資等を伏木富山港から船舶で輸送
- ・建設後50年以上経過した県有港湾施設の割合が、2025年時点の約4割から、2035年には約7割に達する見込み
- ・北陸地域管内の大規模災害発生時における、各港湾相互の物流機能の確保を目的とした連携方策をとりまとめ（2022年改訂 北陸地域港湾の事業継続計画）
- ・太平洋側の大規模災害が発生した際のバックアップ体制確保の方策を検討（北陸地域国際物流戦略チーム）

港湾を取り巻く 環境変化

- ・近年、自然災害の激甚化・頻発化しており、海面上昇や異常気象により港湾施設の被害リスクが増大
- ・南海トラフ地震や首都直下型地震など大規模災害の逼迫性
- ・大規模地震時において、港湾が防災拠点としての機能を果たす必要が高まっている
- ・高度経済成長期に整備された多くのインフラ施設が更新時期を迎えている

伏木富山港 の課題

- ・大水深耐震岸壁の活用など災害時における海上輸送ネットワーク確保のための港湾施設の強靱化
- ・立地ポテンシャルを活かし、関東圏・中京圏・関西圏など他圏のバックアップ機能の確保
- ・老朽化した港湾施設のライフサイクルコストの縮減に資する予防保全的な維持管理が必要

ヒアリングによる 要請と課題

- ・港湾機能の早期回復のための関係機関等との連携強化
- ・富山・長野・岐阜県を中心とした背後圏への対応に加えて、3大都市圏など太平洋側のバックアップを想定した対応
- ・防災用の倉庫や用地が不足しているため、日本海側の防災を視野に入れた倉庫整備

目指す 方向性

富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

☆地域の暮らし・産業を守る港湾機能の強靱化

- ・大規模災害時にも海上輸送が可能な港湾機能のレジリエンス強化
- ・気候変動に対応した防災力向上
- ・広域防災拠点としての防災力向上（太平洋側のバックアップ機能の確保）

取組方針と取組内容

4 取組方針と取組内容

— 第2回委員会後に修正

1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-1】アジア等との交易拡大を目指した機能強化

産業基盤を支え、強化し、既存企業の発展を支援するとともに、新たな事業展開や企業集積を促進するため、さらなる機能強化を図る

- ①大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化
- ②安価で安定した多様なエネルギー(LNG、バイオマス、水素等)の供給拠点の形成
- ③多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化

伏木地区では、大型船の受入、増加する貨物(バルク、完成自動車等)、エネルギー供給、荷役の効率化等への対応のため、岸壁の新設(増深)、ヤードの拡張、保管施設用地の確保等を図る。

万葉ふ頭

課題

・万葉ふ頭は、バイオマス発電運転以降、木材チップ(燃料)の取扱い開始及び金属くずの取扱い増加等に伴い、岸壁が混雑し、滞船が発生

・中古車の取扱いも多く、モータープール等、効率的な荷役に必要となる保管施設用地が不足

・大型クルーズ船の受入れ時に荷役作業を中断するため、滞船が発生

・石油配分基地、バイオマス発電所があり、背後企業のエネルギー供給等を担っており、多様なエネルギー拠点の形成が必要

伏木地区



4 取組方針と取組内容

— 第2回委員会後に修正

1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-1】アジア等との交易拡大を目指した機能強化

- ①大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化
- ②安価で安定した多様なエネルギー（LNG、バイオマス、水素等）の供給拠点の形成
- ③多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化

新湊地区では、大型船の受入、増加する貨物（バルク、完成自動車等）、エネルギー供給、荷役の効率化等に対応のため、岸壁の新設（増深）、ヤードの拡張、保管施設用地の確保等を図る。



新湊地区



1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

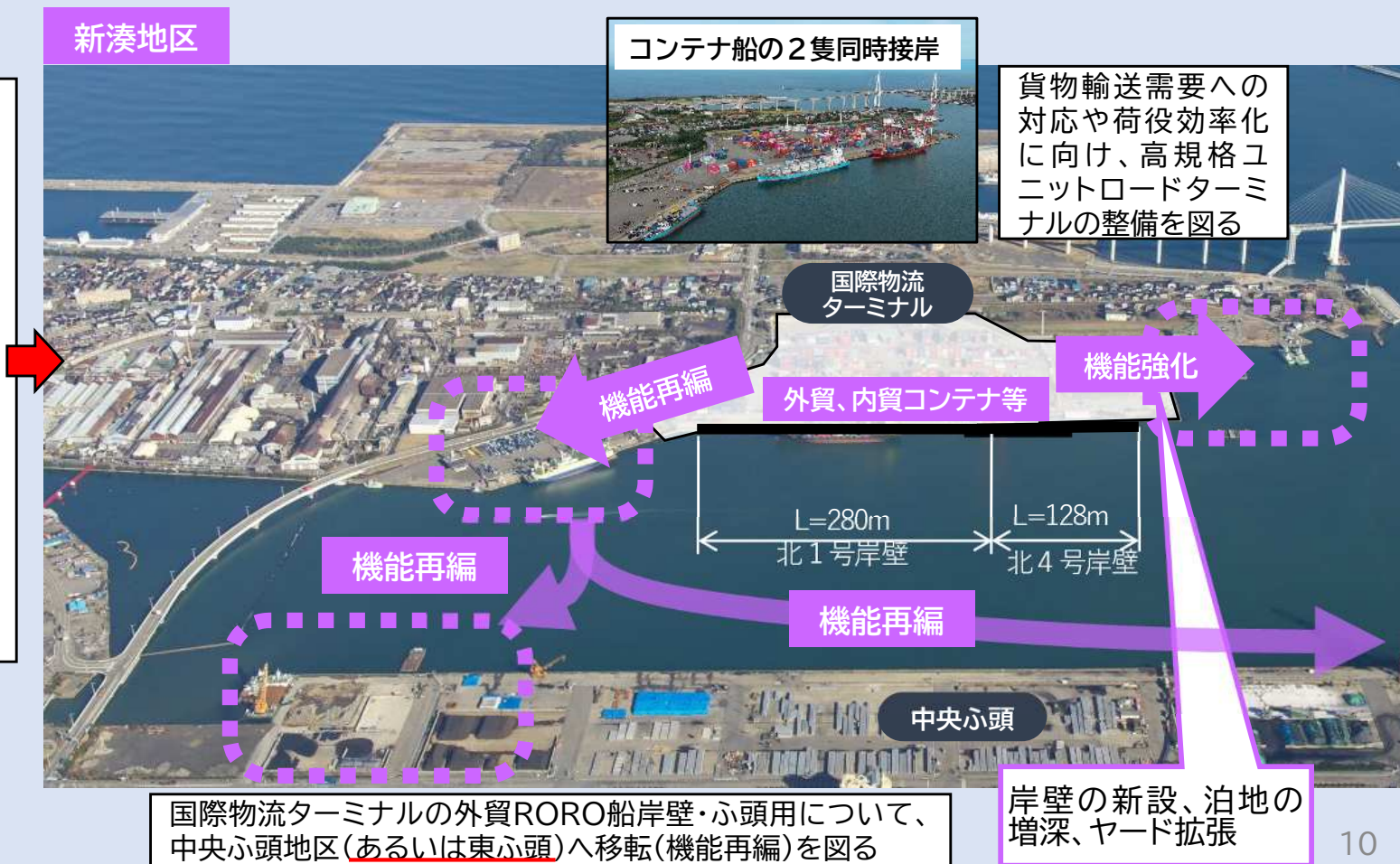
【1-1】アジア等との交易拡大を目指した機能強化

③多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化

大型化しているコンテナ船の受入や東南アジア向け貨物需要、富山県産農林水産物等の輸出拡大、次世代エネルギーの取扱い等への対応のため、コンテナターミナルの岸壁の延伸、泊地の増深、ヤード拡張、用地確保(機能再編 RORO 船の岸壁・ふ頭用地)など機能強化(リーファーコンテナの受入環境の強化を含む)を図る。

課題等

- ・コンテナ船の大型化に対応するため、岸壁の延伸が必要
- ・富山県発着の潜在貨物が存在
※現状、約7.5万TEU/年
- ・国際フィーダー航路を活用した集荷拡大
- ・農林水産物等の輸出拡大のため、リーファーコンテナ等の輸送効率化が必要
- ・水素(危険物)の取扱いのため、他の貨物との離隔に必要なヤードや荷役機械が必要



4 取組方針と取組内容

— 第2回委員会後に修正

1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-1】アジア等との交易拡大を目指した機能強化

③多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化

富山地区では、船舶の大型化、増加する貨物（バルク、完成自動車等）、荷役の効率化等への対応のため、外港展開（岸壁の新設、ヤード拡張、用地の確保等）により機能強化を図る。



4

— 第2回委員会後に修正

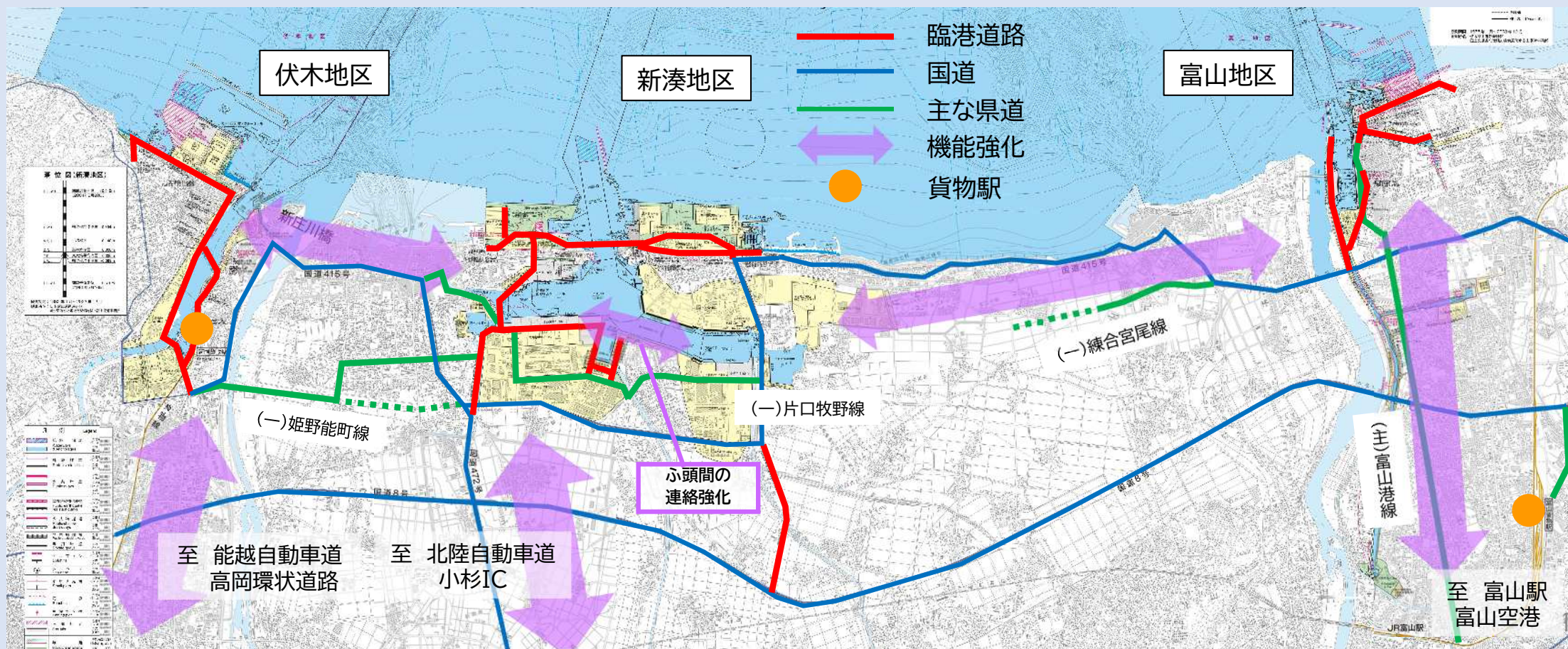
1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-1】アジア等との交易拡大を目指した機能強化

産業競争力強化と災害時の対応力向上のため、北陸自動車道や能越自動車道などの幹線道路と接続し、また、北陸新幹線や空港等との連携により、陸・海・空を結ぶ交通ネットワークの形成を図る

④臨港交通ネットワークの強化、⑤多様な物流モードを活かした物流シームレス化

幹線道路と接続する臨港道路、港間を連絡する道路ネットワークの強化、デジタル技術を活用した交通情報の共有強化など、さらなる利便性向上、物流効率化を図る。また、貨物駅が近接している強みを活かし、港と貨物駅の接続強化など必要な機能を検討する。



1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

物流効率化、担い手の確保に対応するため、高規格ターミナルの整備、DX化を図る。

⑥高規格ターミナルの整備

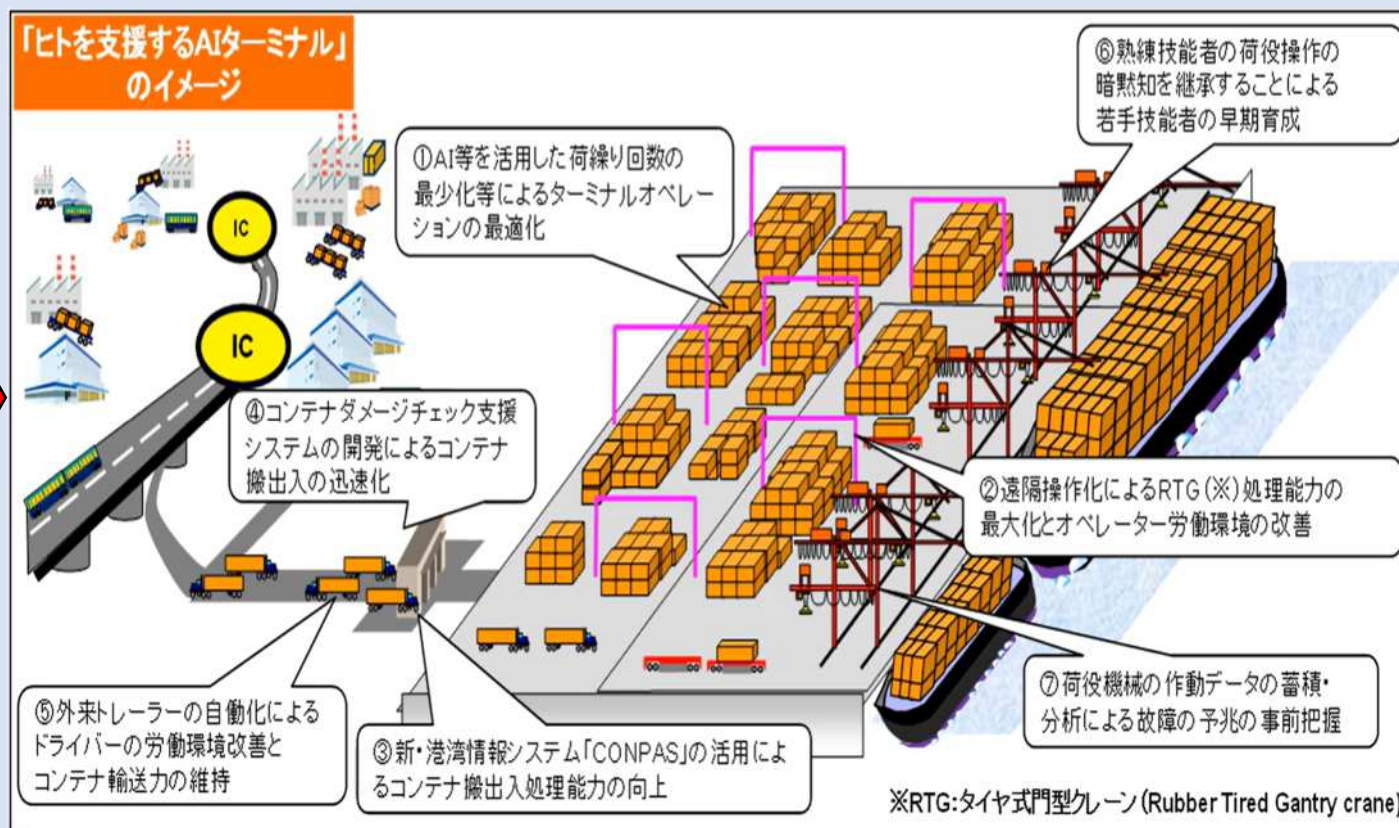
コンテナ物流の生産性向上や港湾労働者(担い手)の確保を促進するために、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、ターミナルオペレーションの最適化を図る。またサイバーポートなど港湾物流業務のDX化を図る。

- ・産業競争力強化、国際競争力強化のため、物流の生産性向上が不可欠
- ・人口減少と少子高齢化が進行し、労働力不足が顕在化



資料：中部圏社会経済研究所
中部社研 経済レポート No.20-2(2018.12.21)

図 必要労働力数と不足労働力数



出典：国土交通省HP

4 取組方針と取組内容

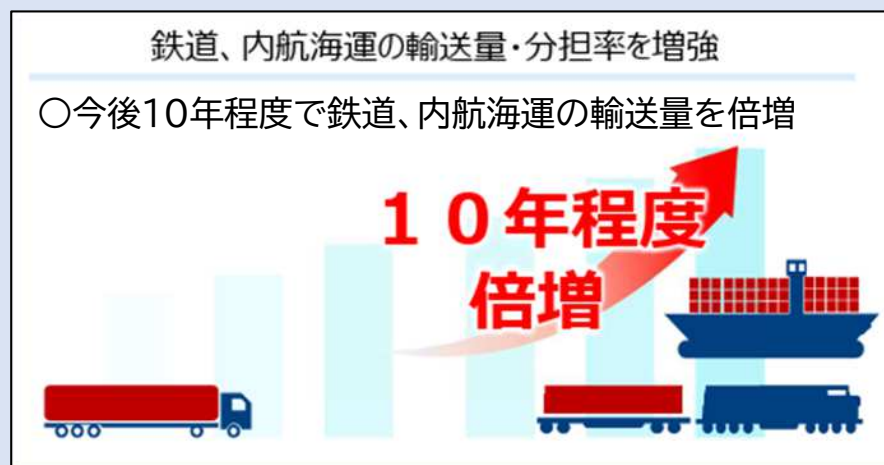
— 第2回委員会後に修正

1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

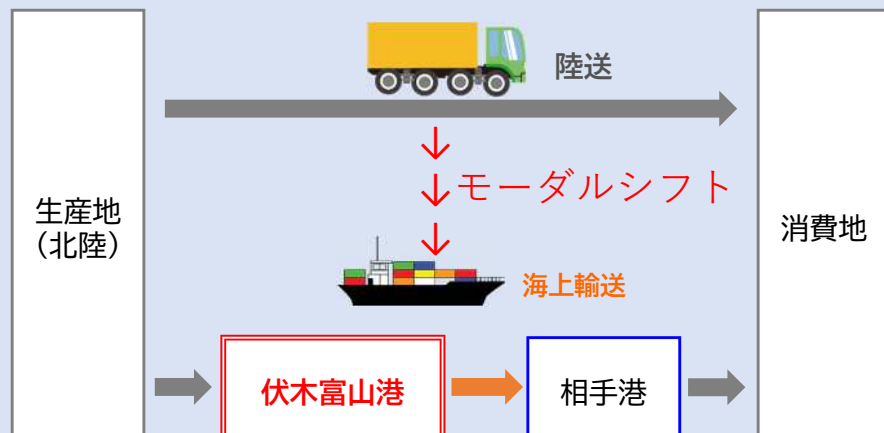
【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

⑥高規格ターミナルの整備

持続可能な国内物流を構築するため、高規格ユニットロードターミナルの整備(シャーシ・コンテナ置場等のRORO船等の受入環境整備や倉庫等の保管施設用地の確保)を図る。



出典:物流革新緊急パッケージ (我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)



高規格ユニットロードターミナルのイメージ図



出典: 国土交通省HP 次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた施策の方向性

1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

資源の循環利用、経済の新たな成長機会の創出、環境負荷の低減を図るため、港湾においてサーキュラーエコノミーを推進する

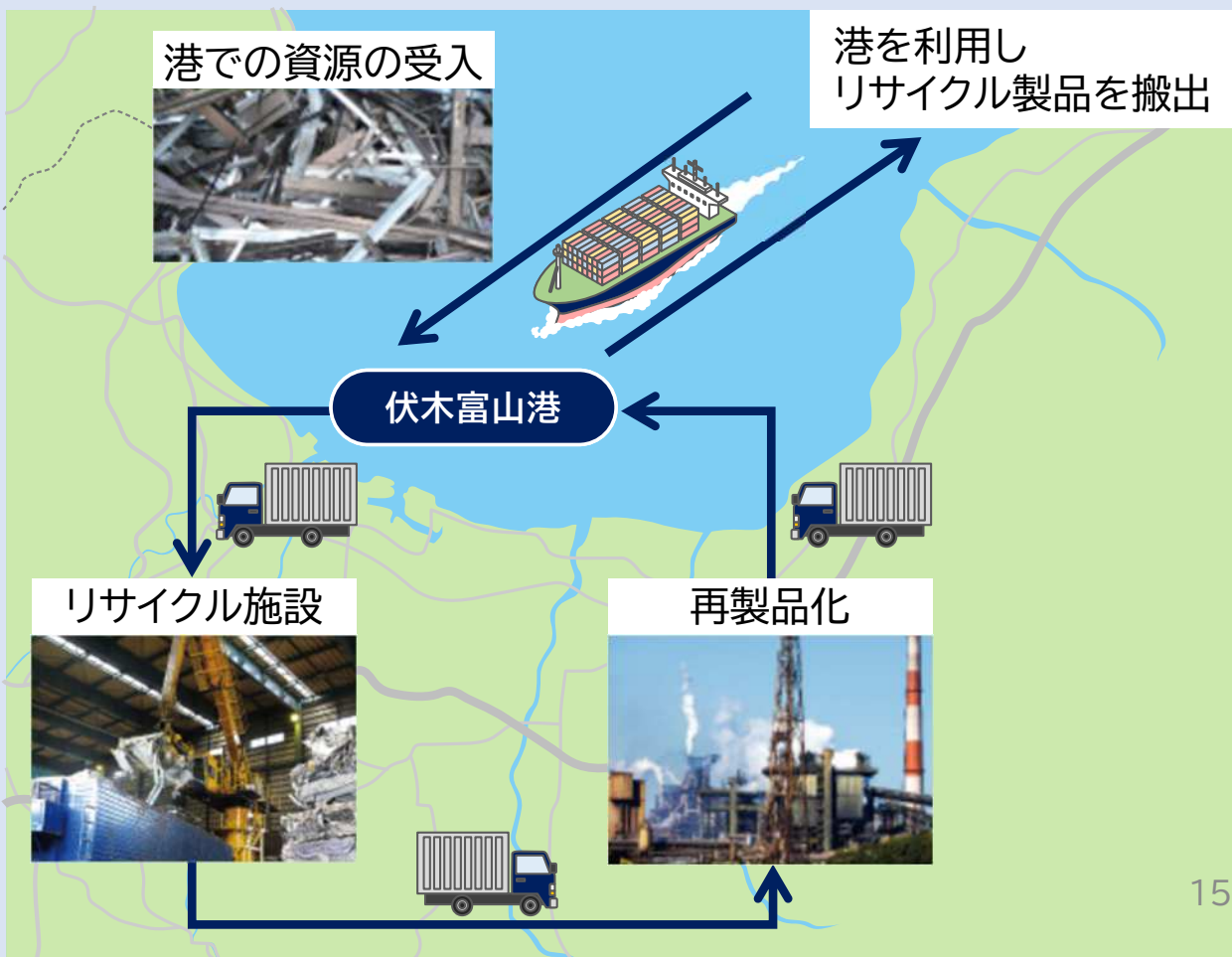
⑦サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成

富山県の基幹事業であるアルミ産業分野では、建材(サッシ)などの廃棄物をリサイクルする、サーキュラーエコノミーモデルが構築(鉄、非鉄金属等を再製品化し、港を利用して国内外への搬出)されている。また高い自動車リサイクルの破碎処理能力を有するなど、リサイクル関連産業が集積している。今後も、サーキュラーエコノミーの取組みをさらに推進する。

富山県のサーキュラーエコノミーに係る取組み等

- ・サーキュラーエコノミーは、資源を回収・再生する静脈産業と新たな製品を生み出す動脈産業を有機的に結びつけ、新たな付加価値を創出する仕組みであり、富山県の産業が持続的に成長するうえできわめて重要な戦略
- ・県では、これまでアルミ産業を核としたコンソーシアムを組織し、産学官が一体となってリサイクル技術の高度化に取り組んでいる
- ・富山県企業誘致戦略(R7)においても、資源循環産業を含むグリーン産業を重点分野と位置づけ、企業誘致を強化
- ・サーキュラーエコノミー先進県として、企業集積と新産業の創出に資するため、伏木富山港の機能強化が必要

◆港を利用した循環資源の受入イメージ

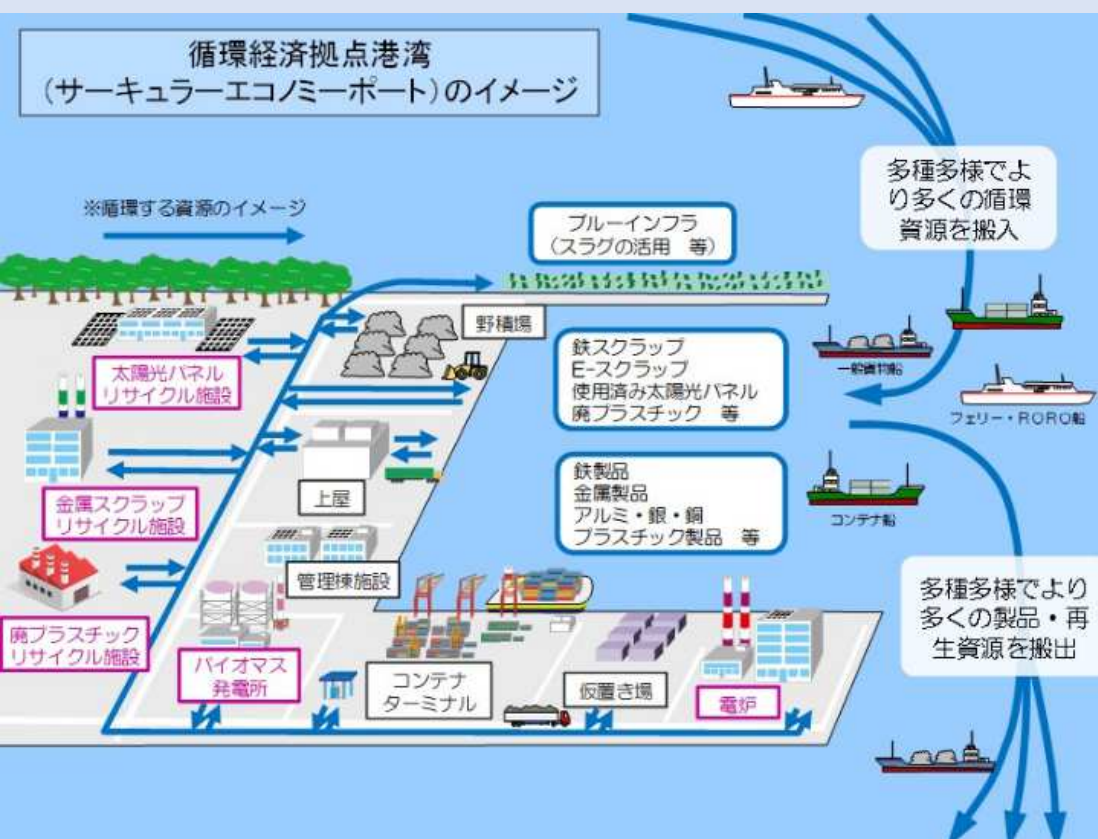


1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

⑦サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成

伏木地区には、鉄道や自動車等を再資源化する企業が立地し、新湊地区には、アルミや金属くず等を再資源化する企業が立地しています。また、富山地区には近隣に富山市エコタウンが立地している。例えば、伏木地区や富山地区では、循環資源(使用済み自動車等)をトラック輸送で受入し、自動車リサイクル施設で再資源化(鉄くず)し、船舶で輸出している。循環資源について船舶での受入れ、搬出の拡大を目指し、サーキュラーエコノミーの取組みをさらに推進する。



出典:循環経済拠点港湾のあり方について(国土交通省)

富山市エコタウン(自動車リサイクル施設)におけるサーキュラーエコノミーの事例



1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

- ・トラックドライバー不足や港湾労働者の確保、環境負荷の低減等に資する取組を推進する。
- ・産業競争力を支え、強化し、新たな企業(資源循環産業等)を呼び込むため、必要な用地の確保を図る

⑥高規格ターミナルの整備

⑦サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成

⑧遊休水面の利活用による物流拠点の整備※

※遊休化した水面貯木場や利用頻度の少ない南水路の利用転換、機能再編による物流空間の確保を図る。



⑨安定的な港湾サービスの提供

国際競争力強化のため、また、持続可能な港湾運営のため、利用料金の見直しや民間活力の導入、3地区の機能分担(取扱い品目等)の整理など効率的な運営を検討します。

1 ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

【1-3】集荷促進と定期航路の維持・拡充

今後多様化する輸送ニーズに対応するため、また、港湾利用の拡大のため、集荷の促進と定期航路の維持・拡充を図る。

⑩インセンティブの充実による集荷促進と航路の維持・拡充

伏木富山港の利用促進のため、荷主企業や船会社向けに多様なインセンティブ制度を充実してきており、さらなる集荷促進のため、インセンティブ制度の周知を図る。また、利用促進および定期航路の維持・拡充のため、セミナーの開催や展示会への出展、海外ポートセールスに取り組んでおり、その取組みを深化させる。

インセンティブ制度の一例

1 トライアル輸送補助金（伏木富山港拠点化輸送実験利用補助金）

対象	対象経費	要件	対象期間	交付額	限度額※1
トライアル 荷主・物流 企業	国内陸上輸送費 （鉄道輸送費も対象） 梱包料、国内荷役料 輸出入諸経費 海上輸送費 ※小口混載枠（物流企業） については、サービス 実施に係る経費	通常枠 伏木富山港を利用した試験的な輸出入を行うこと（新規利用、他港からのシフト、新たなルートによる輸送等を対象とする）	試験輸送の 初年度	対象経費の 2分の1	（外貨）100万円 （内貨）20万円
				対象経費の 2分の1 ※2	（外貨）20万円 （内貨）4万円
		（荷主企業） 伏木富山港発着の混載サービスを利用した 試験的な輸出入を行うこと	サービス実施 収支（損失分）の 2分の1		23万円
		（物流企業） 伏木富山港発着の試験的な混載サービス （リーファーコンテナを利用するものに限る）を実施して輸出入を行うこと			

※1 1事業当たりの助成となります。

※2 小口混載枠（荷主企業）の海上輸送費については、1トン（1m）当たり5千円とします。

具体的な取組事例

○伏木富山港現地視察会

R6.8.8@伏木富山港 152名参加

R7.8.5@伏木富山港 142名参加

○伏木富山港利用促進セミナー

R6.11.14@東京 210名参加、R7.12.19@東京

○海外ポートセールス訪問団

R7.1.14～18@韓国、中国、R8.1.13～16@韓国
など



⑪豊かな食の富山ブランドの国内外の販路拡大等による集荷促進

県産農林水産物等のブランド力向上や、新市場開拓のためのプロモーション、輸出に取り組む事業者への発展段階に応じた支援体制の整備等により、県産農林水産物等の輸出を促進する。

具体的な取組事例

○地域商社を中心とした輸出プラットフォームの構築（R4～）

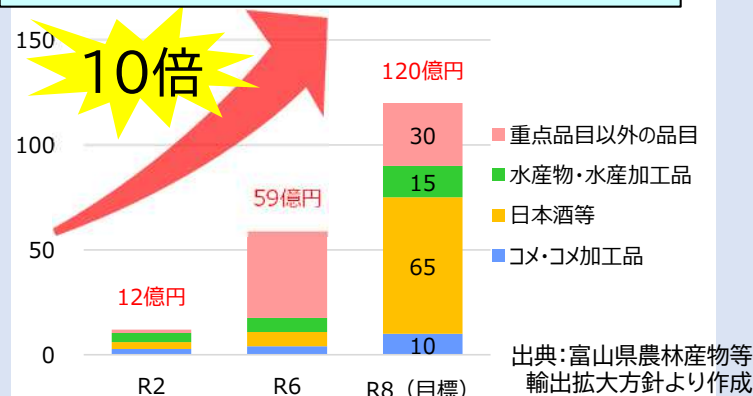
地域商社による伏木富山港を活用した物流調整・実証など

○北米等の新市場開拓（R7～）

オレゴン、ニューヨーク、ハワイでの富山・北陸フェアなど



富山県の農林水産物等の輸出実績および目標額



2 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

【2-1】産業を支えるエネルギー受入拠点の形成

脱炭素化に取り組む荷主・船社の伏木富山港の利用を促進し、富山県の産業の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献するため、産業を支えるエネルギー受入拠点の形成を図る。

①港湾活動等の脱炭素化の推進

取組方針

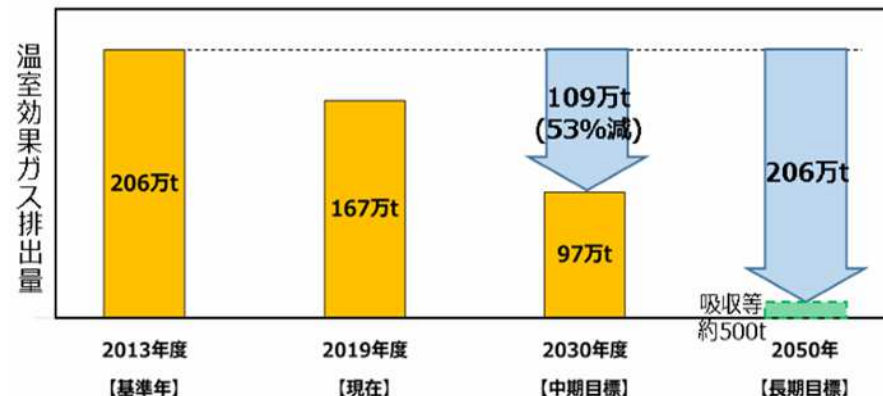
【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成】

- 脱炭素化に取り組む荷主・船社の伏木富山港の利用を誘致
- 臨海部産業の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献

温室効果ガスの排出量の削減イメージ

- 中期目標【2030年度】
109万トン・53%減
(2013年度比)
- 長期目標【2050年】
206万トン・ほぼ100%減
(2013年度比)

2050年にはカーボンニュートラル(CO₂排出実質ゼロ)の実現



港湾脱炭素化推進計画の目標

- 取り組み分野別のKPI(重要達成度指標)を設定
- 中期・長期別の具体的な数値目標を設定

KPI (重要達成度指標)	具体的な数値目標	
	中期 (2030年度)	長期 (2050年)
【KPI 1】 CO2排出量	97万t-CO2/年 (2013年度比 53%減)	実質 0t-CO2/年
【KPI 2】 CO2吸収量	402t-CO2/年	513t-CO2/年
【KPI 3】 水素等の取扱貨物量 (火力発電以外)	1万t (水素換算)	7万t (水素換算)
【KPI 4】 コンテナ貨物を取り扱う 低・脱炭素型荷役機械導入率	100%	
【KPI 5】 ブルーカーボン生態系の 保全・再生・創出	保全・再生・創出 9ha	

出典:伏木富山港港湾脱炭素化推進計画概要版 富山県(令和6年)

2 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

【2-1】産業を支えるエネルギー受入拠点の形成

①港灣活動等の脱炭素化の推進

港湾施設の照明設備のLED化、荷役機械の脱炭素化、船舶への電力供給を図るとともに、港の背後企業においてグリーン電力の購入、水素燃料発電機の導入を図るなど脱炭素化を推進する。

◆脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化(事例)



出典:TERASAKI陸上電力供給システムカタログ

停泊中船舶への
陸上電力供給

LNGバンカリングのイメージ



出典:セントラルLNGマリンフューエル

船舶への
低・脱炭素燃料の供給

水素燃料電池搭載型RTG

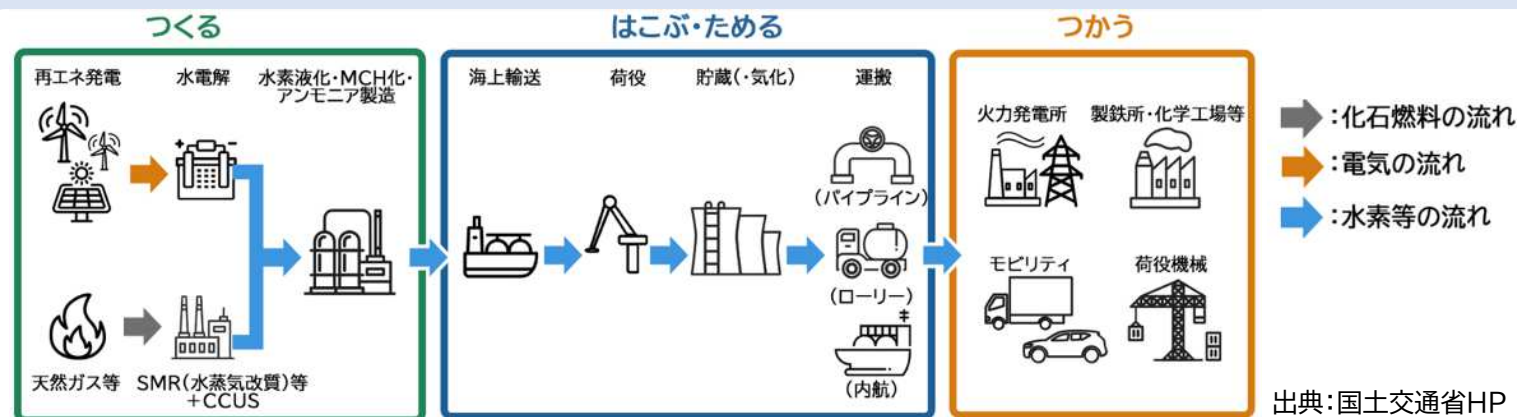


出典:三菱ロジスネクスト

荷役機械の
低・脱炭素化

出典:国土交通省HP

◆水素等のサプライチェーンの構築(輸入の場合のイメージ)



2 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

【2-1】産業を支えるエネルギー受入拠点の形成

②次世代エネルギーの受入拠点の形成

県内のエネルギー産業基盤の高度化・拡大のため、水素など次世代エネルギーの受入拠点の形成を図る。

◆伏木富山港における次世代エネルギーの受入(2次輸送)イメージ

新湊地区

富山県の次世代エネルギーに係る取組み等

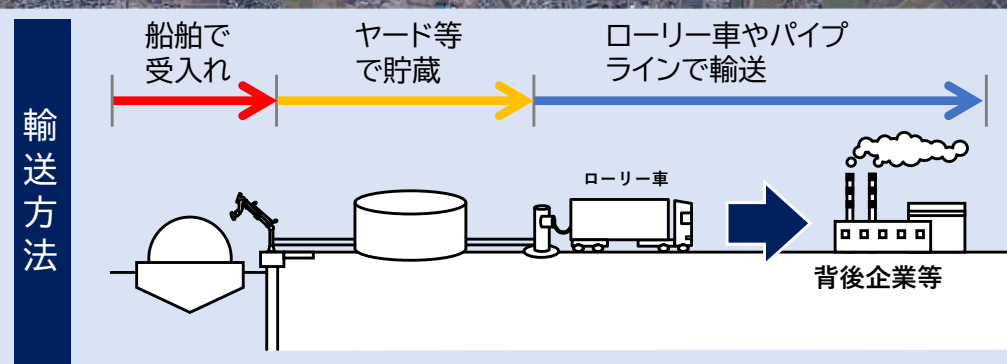
- ・水素等の次世代エネルギーは、県内産業の振興と脱炭素化を同時推進するため重要
- ・令和5年10月、富山県、富山大学、富山県立大学、富山水素エネルギー促進協議会の4者で、燃料水素・アンモニアサプライチェーン構築に向けた連携協力協定を締結、この協定に基づき、産業界のエネルギー転換推進に向けた支援体制の整備や県内企業のさらなる参入によるサプライチェーン構築に努めている
- ・伏木富山港周辺では、火力発電、化学工業等が立地しており、CO₂排出量が大きく、大型のエネルギー需要を要するため、水素等の次世代エネルギーの受入拠点の形成が必要



2 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

【2-1】産業を支えるエネルギー受入拠点の形成

◆船舶への電力供給とLNGバンカリング、次世代エネルギーの大量導入期における受入拠点のイメージ



● 船舶への電力供給

● LNGバンカリング（将来は水素）

● 発電所（民間）

次世代エネルギーの大量
導入期における受け入れ拠点

※民間シーバースでの受入れも検討

※伏木富山港港湾脱炭素化推進計画をもとに作成

2 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

【2-1】産業を支えるエネルギー受入拠点の形成

③LNGの確実な供給体制の確保

港湾周辺では、重油・灯油等をエネルギー源としている企業があり、石油・石炭に比べCO₂排出量の少ないエネルギーとされているLNGへの転換を推進している北陸電力㈱の取組みを踏まえ、発電や工業炉、ボイラー等のエネルギーの転換のため、LNGの確実な供給体制の確保を図る。

◆北陸電力㈱の取組み

【富山新港地点の発電所構成概要】

	現在		2033年度以降（予定）	
	出力	燃料	出力	燃料
石炭 1号機	25万kW	石炭・重油	廃止	
石炭 2号機	25万kW	石炭・重油	廃止	
1号機	24万kW（休止）	重油・原油	廃止	
2号機	50万kW	LNG・重油・原油	50万kW	LNG・重油・原油
LNG 1号機	42.47万kW	LNG	42.47万kW	LNG
LNG 2号機	—	—	60万kW級	LNG
合 計	142.47万kW※		約152万kW	

※休止中の1号機出力を除く



出典：北陸電力㈱ プレスリリース抜粋

臨海部に立地している企業において、石炭・石油等からLNGや水素など次世代エネルギーへの転換を考慮しており、受入拠点整備による安定的なエネルギー供給が必要である。

【参考】燃料転換を考えている企業
(港周辺の企業14社へのヒアリング結果)

燃料種別	企業数※	
	現在	将来
重油	7社	—
灯油	4社	—
黒液	1社	—
木質チップ	1社	—
RPF(固形燃料)	1社	—
LPG(液化石油ガス)	2社	—
オイルコークス	1社	—
LNG	9社	12社
e-メタン(水素とCO ₂ からメタンを合成)	—	2社
水素	2社	5社

※複数燃料を使用しているため、合計数は一致しない。

④燃料転換の推進を図る企業への支援

カーボンニュートラルポートの形成のため、脱炭素化に資するエネルギー転換を図る企業への支援を図る。

2 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

【2-2】サーキュラーエコノミーの推進

⑤サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成 (再掲) 物流・産業⑦

【2-3】ブルーカーボンの推進

気候変動対策と地域環境の保全のため、自然海浜や藻場など沿岸域の生態系がCO₂を吸収・貯留する仕組みの構築を図る。

⑥自然海浜・藻場等の造成

ブルーカーボン生態系による効果

ブルーカーボン生態系

海草(うみくさ)藻場

海藻(うみも)藻場

干潟

マングローブ

水質浄化

温暖化抑制
(炭素貯留)

食料供給
(水産振興)

様々な環境価値をもたらす

「命を育むみなとのブルーインフラの取組事例」

【浚渫土砂の活用】

(山口県徳山下松港・大島干潟)

【防波堤の活用】

(北海道釧路港)

【生物共生型港湾構造物の整備】

(神奈川県横浜港) ※イメージ図

【リサイクル材の活用】

【藻場造成ユニット】
鉄鋼スラグと人工島
植土とを混合したもの
(高知県須崎港)

出典:命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト(国土交通省)

港湾区域内において、漁業者等による藻場の保全活動(漁場生産力・水産多面的機能強化対策事業を活用)や、ボランティアによる海洋ごみの削減などの取組みを推進する。



海藻の成長を促すミネラル分が含まれた薬剤を散布する活動

ウニの大量発生により磯焼けが発生した海底 漁業者による異常発生したウニの駆除活動

出典:高岡市HP



国分浜

4 取組方針と取組内容

— 第2回委員会後に修正

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-1】クルーズ船の受入の推進

世界遺産五箇山、立山黒部、富山湾越しの立山連峰などここにしかない「特別感」のある観光地等の魅力を世界に発信し、観光消費の拡大と地域経済の活性化のため、観光客の満足度の向上につながる安心・安全で選ばれる寄港地、賑わい空間の形成を図る

①クルーズ船の受入環境の充実

各地区の特徴を活かし、クルーズ船の多様化に対応した受入環境の充実を図る。



22万トン級クルーズ船の受入環境の充実(貨客分離を含む)を図る



7万トン級クルーズ船※の受入を目指し、機能強化を図る



2万トン級クルーズ船※の受入環境の充実を図る

※ラグジュアリークラスは、10万トン未満の中型船が主流

4 取組方針と取組内容

第2回委員会後に修正

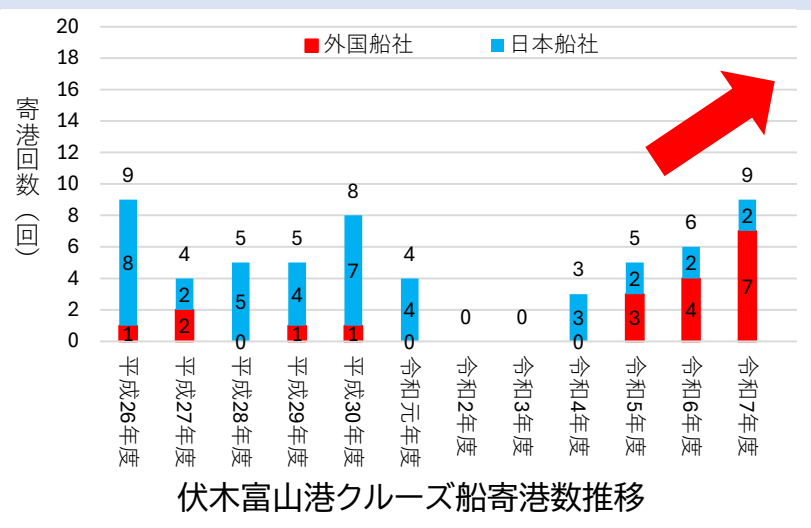
3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-1】クルーズ船の受入の推進

②クルーズ船の誘致促進

クルーズ船の寄港促進のため、港湾所在市等と連携し、船社や旅行会社への訪問セールスやFAMツアーなどのプロモーションの実施により、クルーズ船の受入体制の強化を図る。

ターミナル整備が視野に入るよう、クルーズ旅客の満足度向上を図り、寄港回数の増加を目指す。



富山にしかない「特別感」のある世界遺産五箇山、立山黒部、富山湾越しの立山連峰など観光資源をPR

船社、旅行会社等へのセールス

段階的な受入環境の整備

クルーズ船の受入体制の強化(看板設置・プロムナードの整備等)

伏木富山港のプロモーション

寄港回数の増加・クルーズ旅客の満足度向上

受入環境の高度化(ターミナルビル等の整備等)



出典:国土交通省港湾局産業港湾課・海事局外航課・海事局内航課_2025年2月)

4 取組方針と取組内容

変更なし

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】バイエリアの賑わい空間の形成

富山の海や食、伝統文化などの地域資源を最大限活かし、バイエリアをより多くの方に親しみ利用していただけるよう、利便性・快適性の向上、港の賑わい空間の形成を図る。

③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出

みなとオアシスを活かし、民間活力も導入し、港の賑わい創出を図る。

伏木地区



新湊地区



富山地区



「みなとオアシス」は、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設（国土交通省港湾局長が申請に基づき登録）

4 取組方針と取組内容

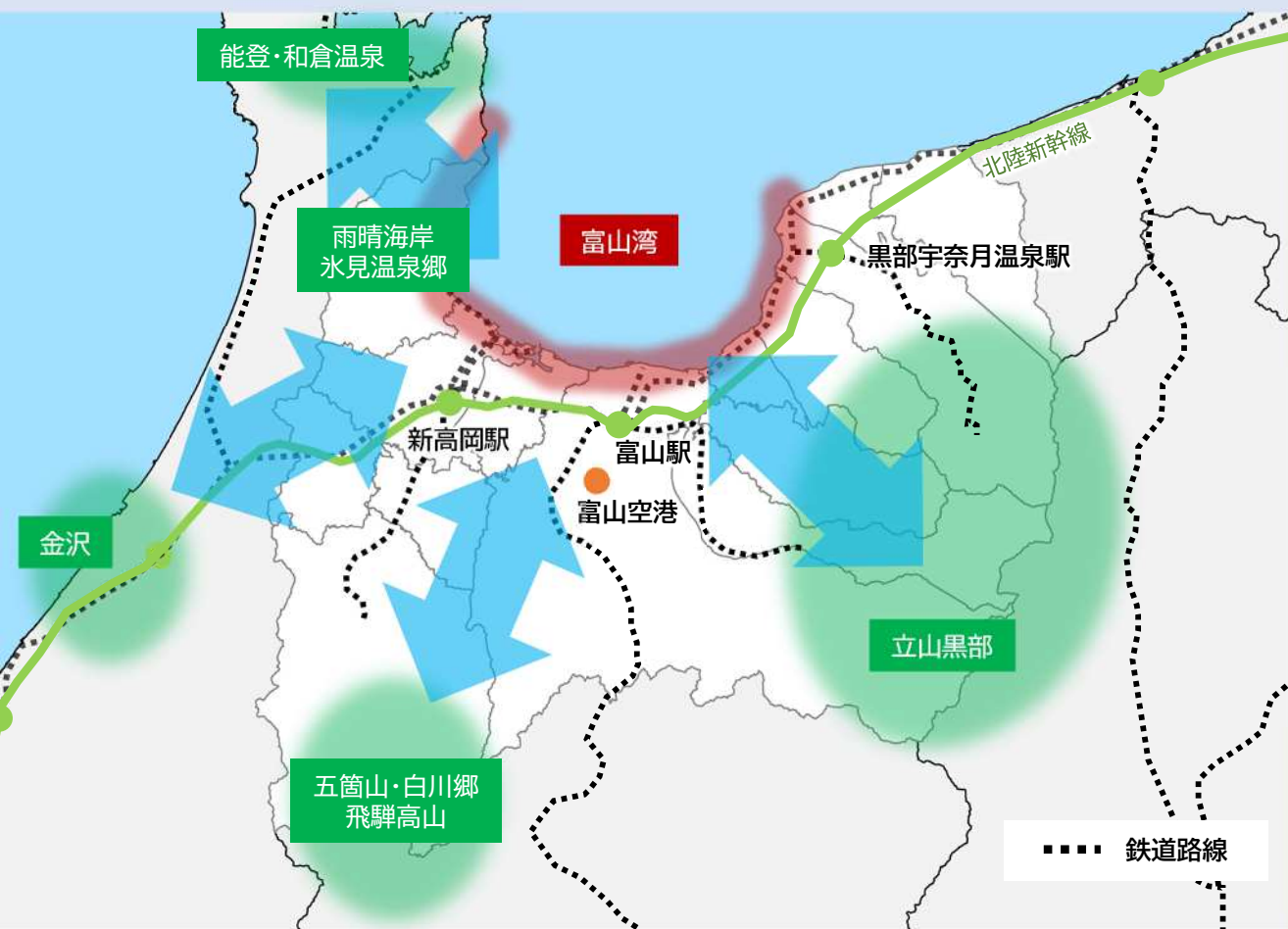
— 第2回委員会後に修正

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】バイエリアの賑わい空間の形成

③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出

伏木富山港は、富山にしかない「特別感」のある世界遺産五箇山、立山黒部、富山湾など主要観光地へのアクセス拠点として、広域観光の回遊性を高めるとともに、富山の海や食、伝統文化、富山湾越しの立山連峰の景観などといった地域資源を活かした高付加価値な観光コンテンツの提供や二次交通の利便性向上等により、賑わい創出を図る。



資料：第3次富山県観光振興戦略プラン（令和4年度～8年度）
（令和4年3月）

4 取組方針と取組内容

第2回委員会後に修正

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】バイエリアの賑わい空間の形成

③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出

伏木地区は、北前船で栄えた歴史と文化が色濃く残る町並みであり、歴史的建造物や北前船文化の体験、雨晴海岸など多様な観光コンテンツの発掘・磨き上げやクルーズ船寄港によるインバウンド誘客、アクセス・回遊性向上など、港(海浜・緑地等)と町並みにおいて一体的な賑わい空間の形成を図る。

伏木地区における観光資源の魅力創出・磨き上げ



4 取組方針と取組内容

第2回委員会後に修正

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】バイエリアの賑わい空間の形成

③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出

新湊地区は、海王丸パーク、新湊大橋、内川、新湊マリーナ等の多彩な観光資源を活かし、広域観光の拠点としての機能充実と情報発信、海王丸パークのリニューアル等による観光コンテンツの磨き上げ、高付加価値化、アクセス・回遊性向上、クルーズ船寄港によるインバウンド誘客など、さらなる賑わいの創出を図る。

新湊地区における観光資源の魅力創出・磨き上げ

賑わい空間

- ・海王丸パークのリニューアル
- ・伝統文化等の魅力・強みを活かした高付加価値コンテンツの造成 等

アクセス性向上



4 取組方針と取組内容

— 第2回委員会後に修正

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】バイエリアの賑わい空間の形成

③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出

富山地区は、富岩運河や岩瀬の町並み(北前船廻船問屋や土蔵)等の観光資源を活かし、広域観光の拠点としての機能充実と情報発信、観光コンテンツの磨き上げ、高付加価値化、クルーズ船寄港によるインバウンド誘客、アクセス向上など、さらなる賑わいの創出を図る。

富山地区における観光資源の魅力創出・磨き上げ



- ・富岩運河や富山港線による富山市街地との接続、滞留性を向上させる移動手段の連携強化
- ・富岩運河環水公園との一体的な賑わい空間の創出

4 取組方針と取組内容

3 選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】バイエリアの賑わい空間の形成

③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出

海王丸パークのリニューアルなどファミリー・カップル・観光客が長時間滞在できる快適空間の創出に向けて、みなと緑地PPPの活用を検討する。

【官民連携のイメージ】



出典:みなと緑地PPP(港湾環境整備計画制度)【国土交通省】

④海洋性レクリエーション環境の充実

安全で安心して海とふれあうことのできる海浜公園の整備ならびに、プレジャーボート等の船舶の不法係留対策(既存施設の活用等)を推進する。また、釣り場の整備を検討する。

◆新湊地区 海老江海浜公園の整備



◆不法係留対策の推進



4 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

【4-1】災害対応力の強化 【4-3】太平洋側のバックアップ機能の確保

災害時に速やかな機能回復が可能となるよう、耐震強化岸壁の活用(整備)やヤード拡張、官民連携体制を構築し、災害対応力の強化を図るとともに、太平洋側のバックアップ機能の確保を図る。

①耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成

【地域防災拠点の形成】:耐震強化岸壁、内陸へつながる道路、物資の仮置き等のための背後用地や緑地、航路・泊地等、一気通貫した施設の耐震化を図り、災害時の健全性を確保する。

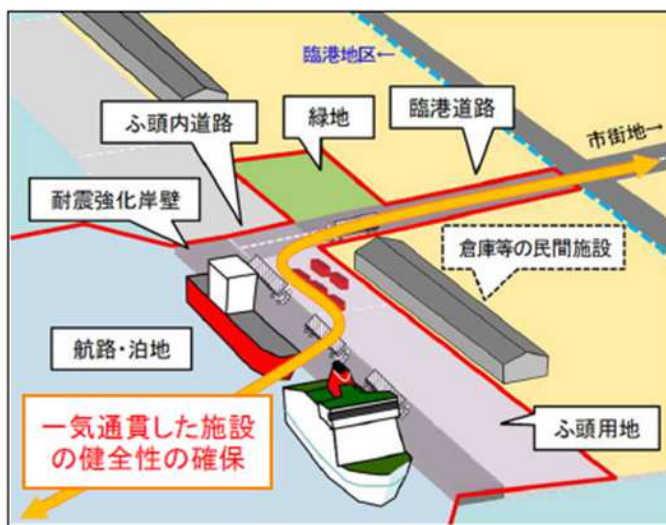
【広域防災拠点の形成】:地域防災拠点に加えて、支援船への補給・物資積み込み等の後方支援に利用される支援側港湾の役割も想定し、耐震強化岸壁や荷さばき地・緑地、備蓄倉庫等の健全性の確保を図る。

■令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方

○海上支援ネットワークの形成のための防災拠点



海上支援ネットワークのイメージ



防災拠点イメージ



R6能登半島地震においては、伏木富山港から七尾港、飯田港、輪島港に対し支援を行っている。

4 取組方針と取組内容

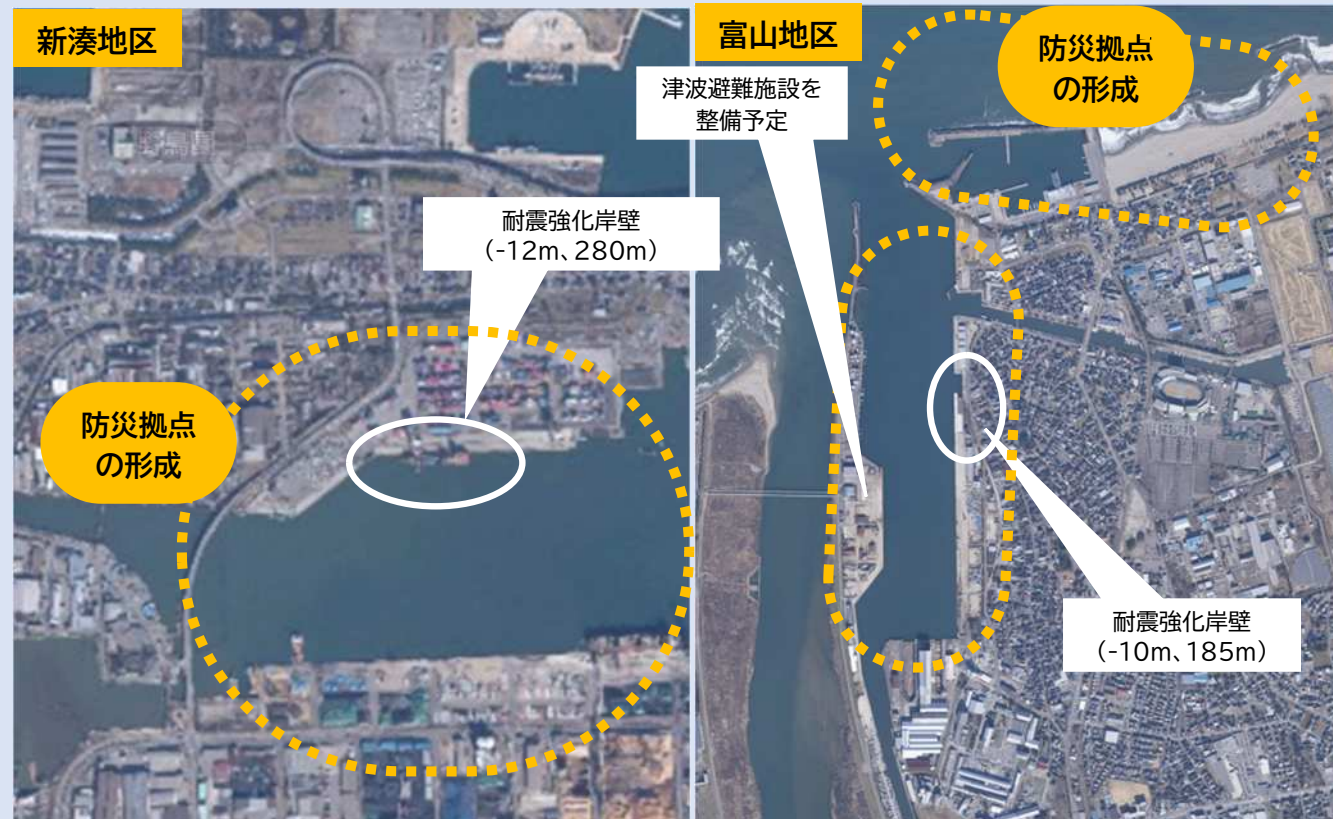
第2回委員会後に修正

4 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

【4-1】災害対応力の強化 【4-3】太平洋側のバックアップ機能の確保

①耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成

近年の大規模地震災害を踏まえ、耐震強化岸壁の整備を図る。



②官民連携体制の構築(港湾BCP)

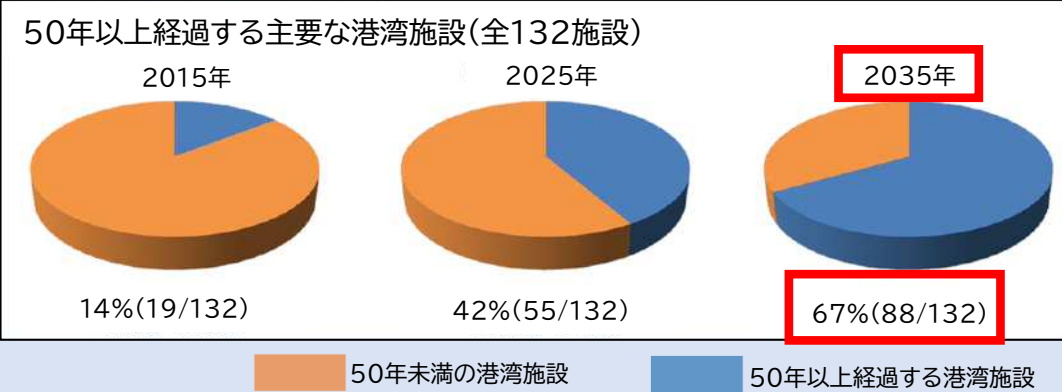
災害発生時においても物流機能の維持および影響を最小限にするため、伏木富山港港湾BCPの見直しや国、港湾利用者等との訓練を実施し、連携体制の構築、強化を図る。

4 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

【4-1】災害対応力の強化

③港湾施設の強靱化(県土強靱化)

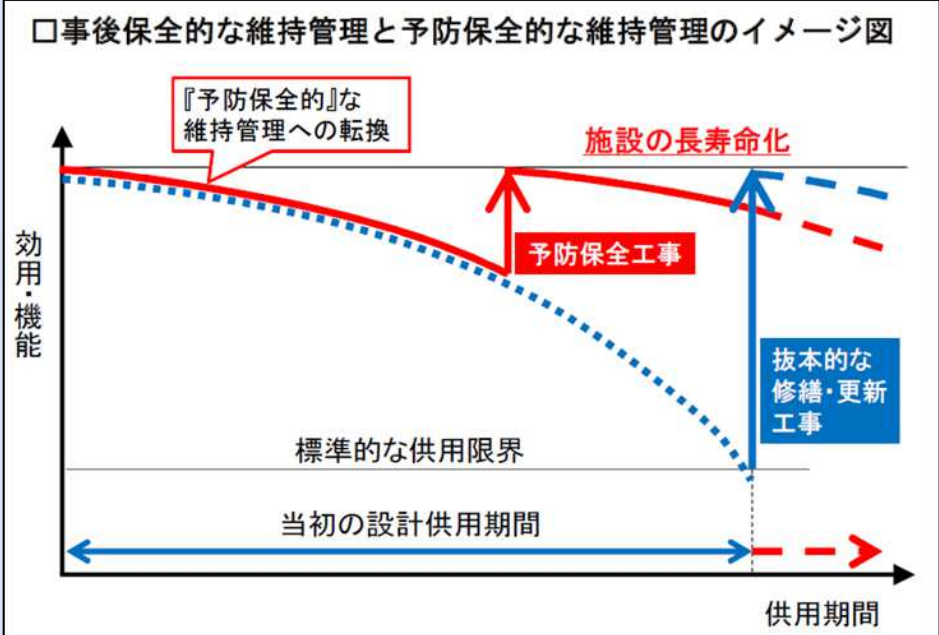
伏木富山港において、建設後50年以上経過した県有港湾施設の割合が、2025年時点の約4割から、2035年には約7割に達する見込みであり、ライフサイクルコストの縮減に資する予防保全的な維持管理を推進する。



伏木富山港で建設後50年以上経過する県有港湾施設の推移



鋼矢板の腐食が著しく、穴が開いている。この段階まで進行すると鋼材の取替を行うなど抜本的な更新が必要となる。



予防保全的な維持管理について

- 1) 定期点検や修繕、取替といった維持管理を計画的に実施し、施設の長寿命化を図る。
- 2) 大規模な修繕や更新を極力回避するために、従来の事後保全(対症療法)的な維持管理から計画的かつ予防保全的な維持管理への転換を図り、ライフサイクルコストの縮減を図る。
- 3) 計画的に施設の長寿命化対策、更新を実施することにより、予算の平準化を図る。

4 取組方針と取組内容

第2回委員会後に修正

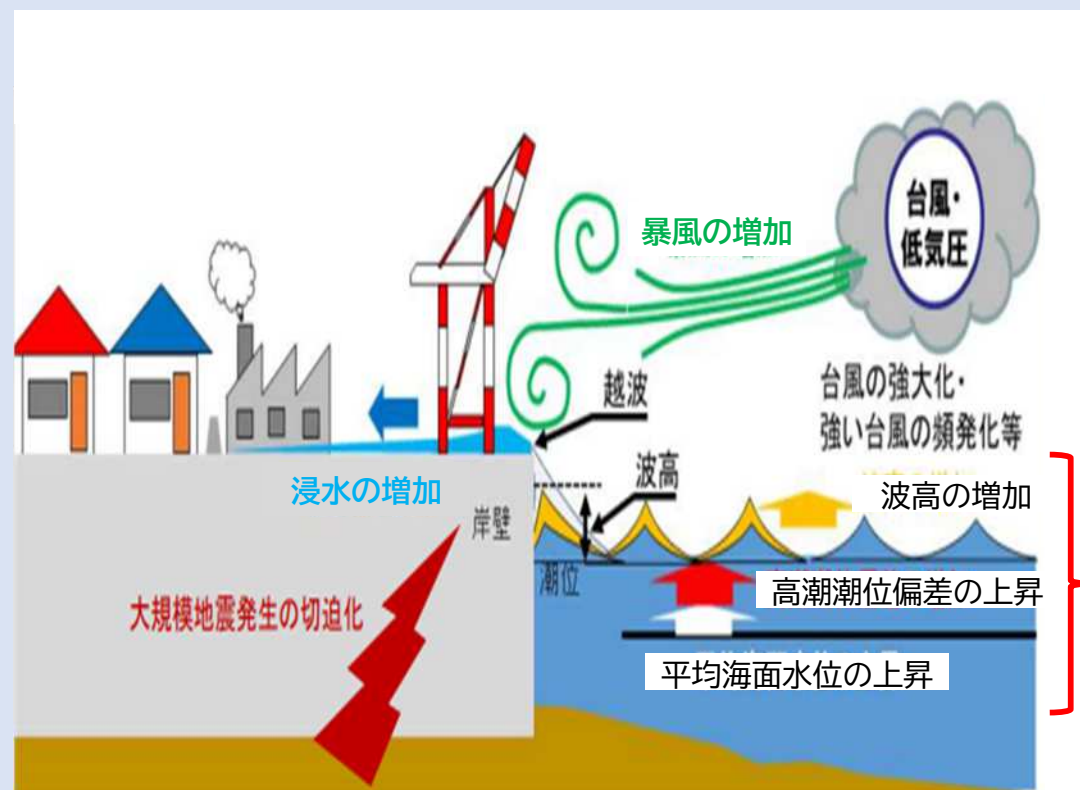
4 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

【4-2】気候変動への対応

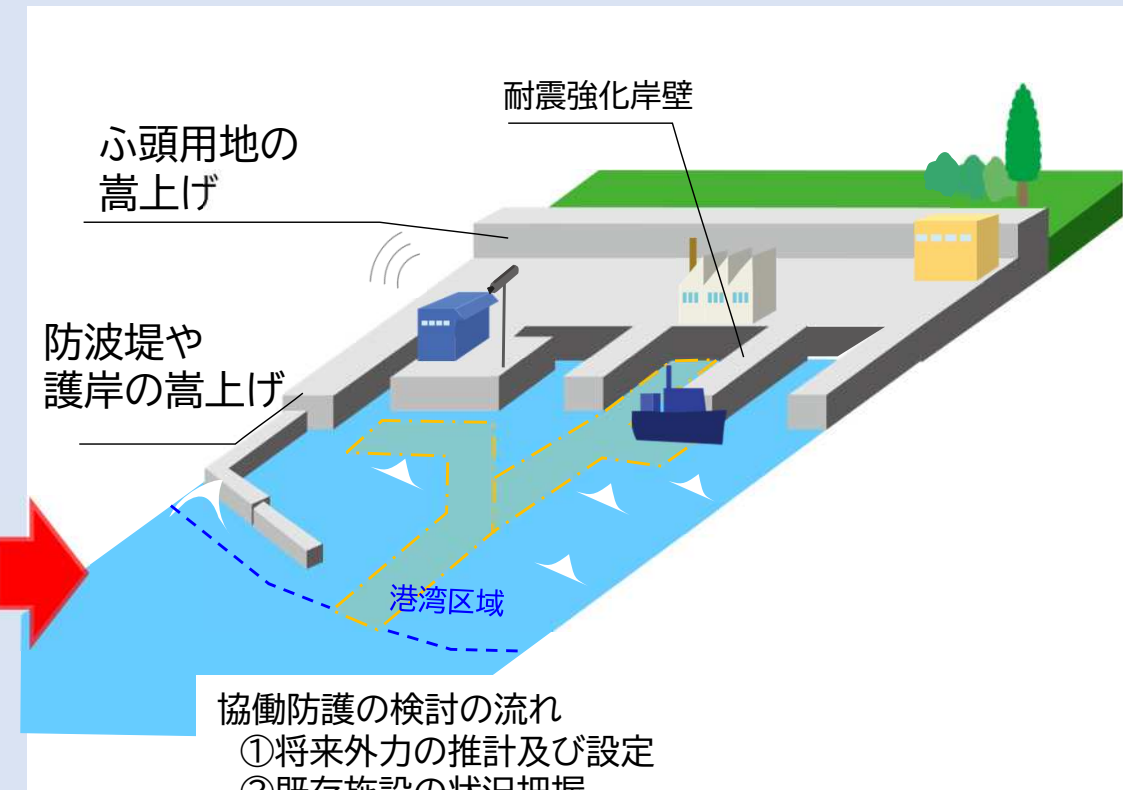
気候変動に伴う海面上昇等への適応のため、官民連携し、統一的・計画的に対策を実施する「協働防護」の推進を図る。

④協働防護の推進

◆気候変動による自然災害リスク



◆自然災害リスクへの対策



協働防護の検討の流れ

- ①将来外力の推計及び設定
- ②既存施設の状況把握
- ③気候変動を考慮した施設の性能照査
- ④気候変動を考慮したふ頭等の浸水リスク評価
- ⑤目指すべき適応水準・適応時期の検討・決定
- ⑥計画内容の定期的な確認等

4 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

【4-3】太平洋側のバックアップ機能の確保

⑤大規模災害時の代替輸送ルートの確保

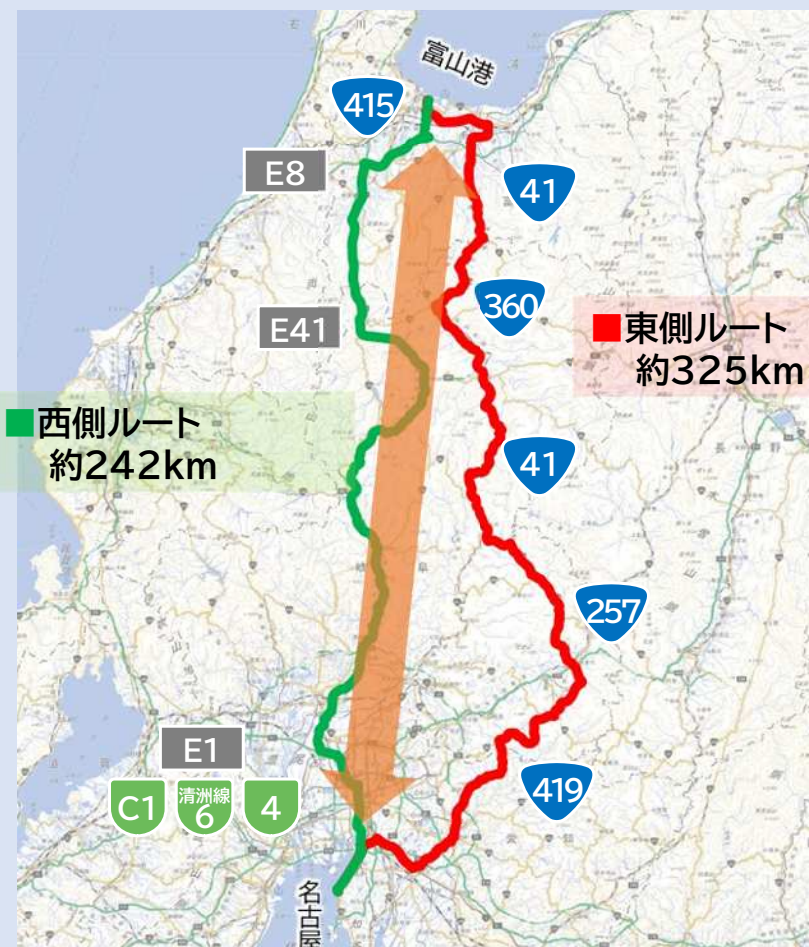
太平洋側で大規模災害が発生した際、物流機能の維持に対応するため、代替輸送ルートの確保などバックアップ機能の確保が求められており、中京圏とのアクセス性を活かし、中京圏のバックアップを図る。

また、太平洋側等の企業に非常時における安定した物流機能を確保するために、通常時から伏木富山港の利用を働きかける。



広域的なバックアップ体制のイメージ

出典：北陸港湾ビジョン(令和3年3月 国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部)



代替輸送モデルルート