



資料：航空写真（R3.12.14撮影）  
国土交通省北陸地方整備局提供

# 伏木富山港長期構想検討委員会

## 第1回資料

令和7年 2月

富山県

# 目 次

---

1. 伏木富山港長期構想について.....	2
2. 周辺地域(背後圏)及び伏木富山港の現況特性の把握.....	6
2-1. 周辺地域(背後圏)の現況特性.....	7
2-2. 伏木富山港の現況特性.....	17
3. 港湾及び富山県をとりまく国内外の社会情勢の変化.....	46
4. 上位計画・関連計画及び港湾利用者からのニーズ.....	64
5. 伏木富山港への要請と課題.....	68

# 1. 伏木富山港長期構想について

## 背 景

- 伏木富山港は前回の港湾計画改訂(H11)から25年が経過している。
- その間、取扱貨物等の変化(船舶の大型化・原木の減少・輸出中古車の増加等)や国内外の情勢変化(脱炭素社会への転換、モーダルシフトの加速、クルーズ観光の回復、激甚化する自然災害への対応等)から、港湾への新たな要請や役割が求められている。

## 目 的

伏木富山港の港湾計画の改訂に向けて、概ね20年～30年後を見据えた長期構想を検討することを目的として「伏木富山港長期構想検討委員会」を設置する。

### 長期構想とは

港湾利用者、市民、行政機関、学識者など様々な港湾関係者の意見・要請をもとに概ね20～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとしてとりまとめたもの

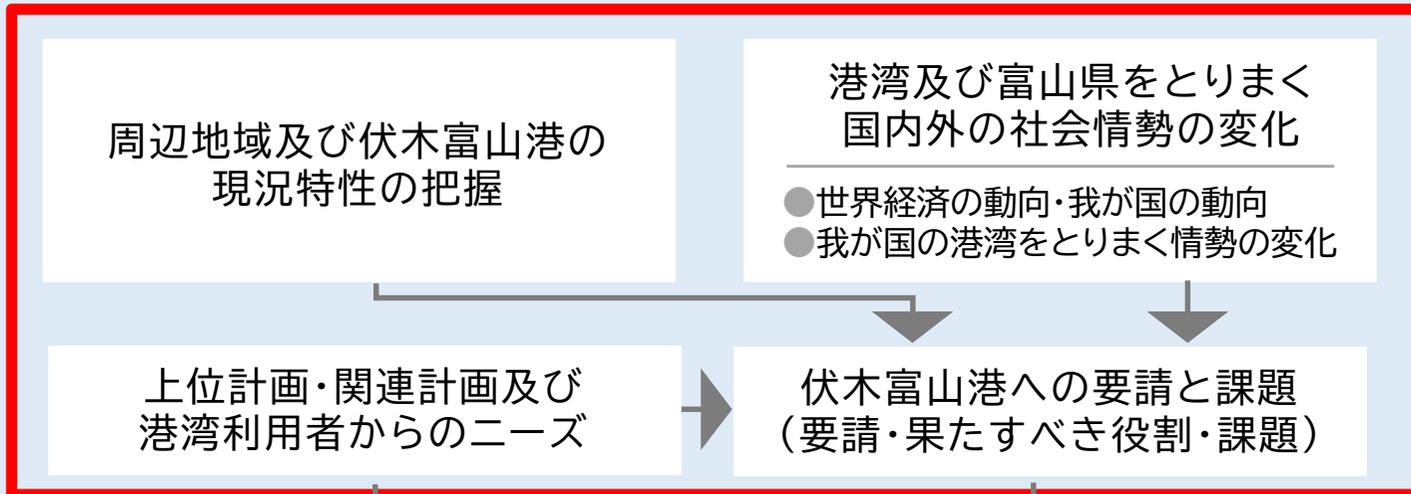
### 港湾計画とは

概ね10～15年先における港湾空間のあるべき姿を実現することを目標とした中期計画

※港湾法第三条の三の規定に基づく法定計画



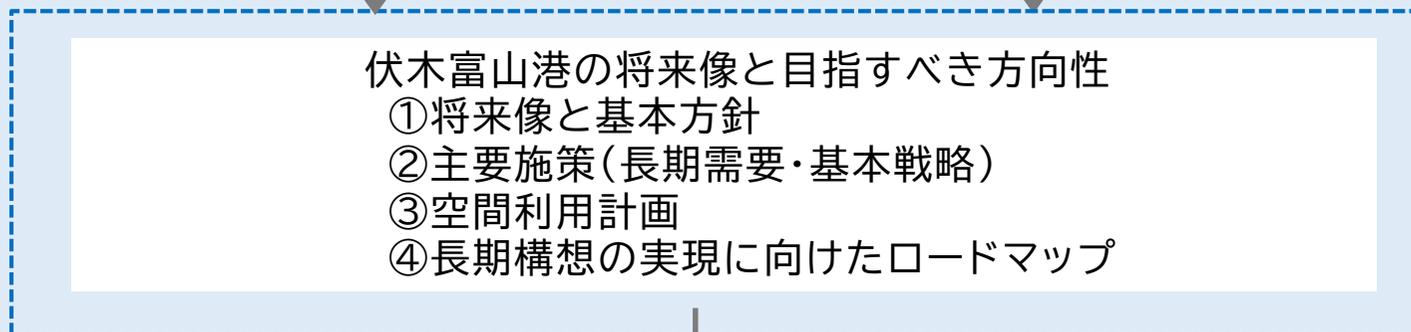
〈今回〉



長期構想検討委員会

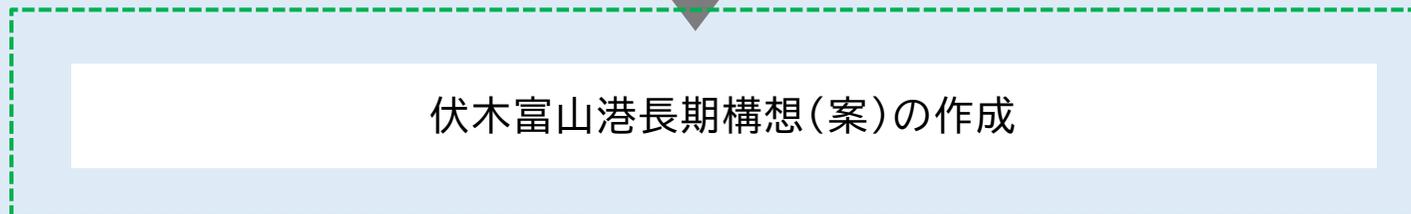
第1回委員会 (R7.2)

〈今後の予定〉



第2回委員会 (R7.7頃)

パブリックコメント



第3回委員会 (R8.1頃)

## 2. 周辺地域(背後圏)と伏木富山港の現況特性の把握

高岡市(伏木地区)

- **富山県第2の都市**で人口約16万人
- 南北の交通軸には東海北陸自動車道と能越自動車道が整備され、東西には北陸新幹線が開業し、**飛越能地域の玄関口、環日本海沿岸地域における交流拠点都市**
- 豊富な歴史・文化資産やものづくりの伝統に支えられた**歴史都市**
- 環境省より**脱炭素先行地域に選定**されている

射水市(新湊地区)

- **富山県第3の都市**で人口約9万人
- 日本海側最大級の斜張橋、新湊大橋をはじめ海王丸パークや太閤山ランド、豊かな自然、さらには連綿と受け継がれてきた**伝統文化**など、多くの魅力ある地域資源があり、**中枢中核都市に指定**されている
- **港湾・高速道路・鉄道**など物流の拠点である**社会資本を備える**

富山市(富山地区)

- **富山県の県庁所在地**人口約40万人
- 多様な地勢と雄大な自然を誇り、また、古くから「くすりのまち」として全国に知られるように、**薬業**をはじめとする様々な産業と高度な都市機能、そして、多様な文化と歴史を併せ持つ**日本海側有数の中核都市**
- **エコタウン**として環境省と経済産業省の**共同承認地域**となっている

富山県(伏木富山港)

- 日本海沿岸のほぼ中央部、富山湾の奥部に位置
- 関東・関西・中京の経済圏と**ほぼ等距離にあるという恵まれた地理的条件**

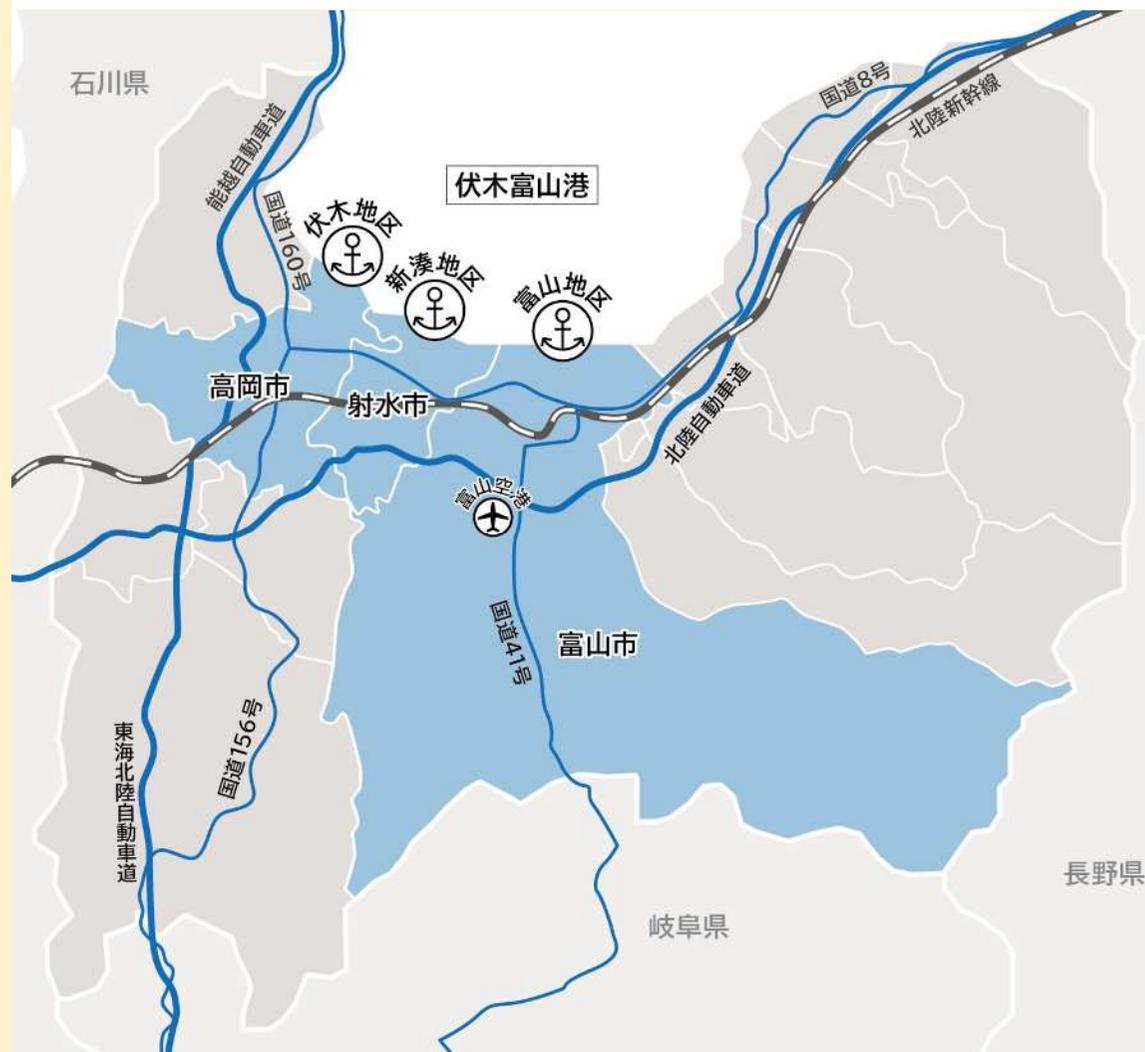


図 港湾所在市の位置

- 富山県の人口は1999(平成11)年の113万人をピークに緩やかな減少傾向となっており、2023(令和5)年は101万人、2024(令和6)年10月には100万人を下回り99.6万となっている。富山市・高岡市・射水市の市別に見ても近年は減少傾向となっている。
- 富山県の就業人口は1995(平成7)年の62万人をピークに減少傾向にあり、2020(令和2)年は53万人となっている。高岡市・射水市もほぼ同傾向であるが、富山市はやや回復傾向にある。

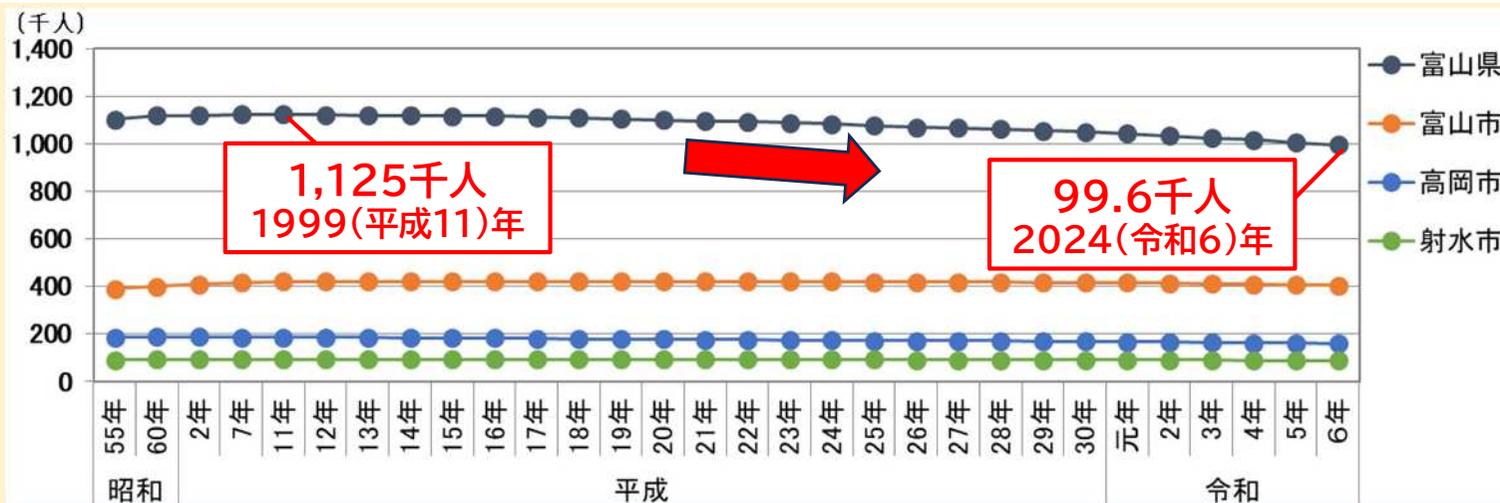


図 人口推移(1980(昭和55)年~2024(令和6)年)

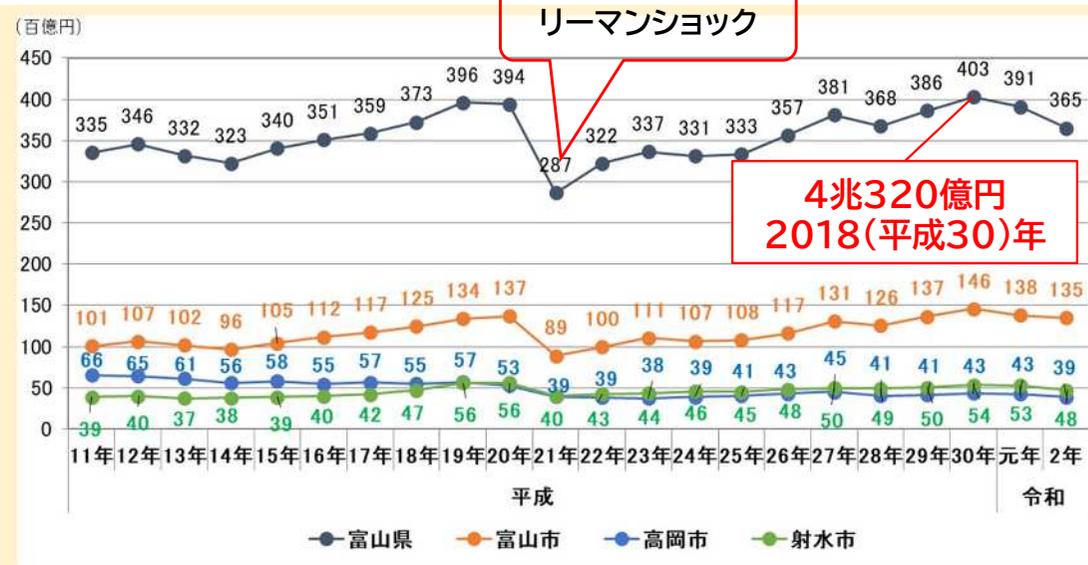
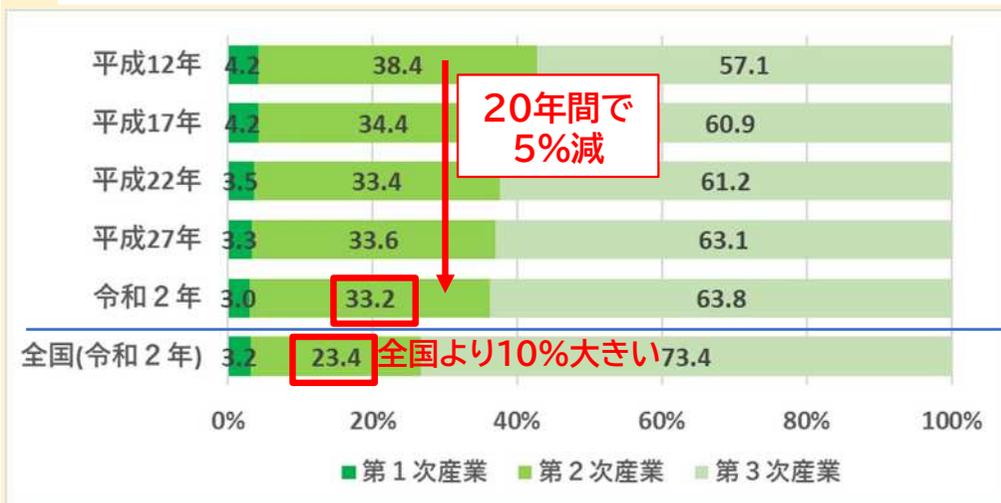
資料:住民基本台帳  
(各年9月末時点、2024(令和6)年のみ10月末時点)



図 就業者数推移(昭和45年~令和2年)

資料:国勢調査、とやま統計ワールド

- 富山県の産業3部門別の就業者割合をみると、2020(令和2)年で第1次産業は約3%、第2次産業は約33%、第3次産業は約64%となっている。
- 全国と比較すると第2次産業(鉱業・建設業・製造業)に占める割合が大きく、富山県の方が10%程度大きくなっている。
- 2000(平成12)年以降、第1次産業と第2次産業の占める割合は減少傾向となっている。特に第2次産業の占める割合は、直近20年間で5%程度減少しておりその傾向が顕著である。
- 富山県の製造品出荷額はリーマンショックの影響で2009(平成21)年に大きく減少したが、それ以降回復し2018(平成30)年には4兆320億円まで増加しピークを迎えたが、以降はまた減少傾向にある。



注)平成27年及び令和2年は不詳補完値により算出  
平成12～平成22年は「分類不能の産業」があるため、各産業の割合の合計は100%にならない

資料:国勢調査 富山県ホームページ

資料:工業統計

図 製造品出荷額の推移(平成11年～令和2年)

- 富山県における製造品出荷額上位6産業は「化学工業」「金属製品」「生産用機械」「非鉄金属」「電子部品」「プラスチック」であり、全体の67%を占めている。
- 平成11年では「金属製品」が最も多く約20%を占めていたが、近年、「化学工業(医薬品)」が増加傾向にあり、令和元年では全体の20%を占め、最も多いシェアとなっている。

■ 代表的な製品

化学工業

東亜合成株式会社  
・高機能性接着剤

金属製品

YKK AP株式会社  
・金属製サッシ・ドア製造

生産用機械

株式会社不二越  
・ベアリング・工作機械・産業用ロボット

非鉄金属

三協立山株式会社  
・住宅エクステリアアルミ建材

電子部品

新日本電工株式会社  
・リチウムイオン電池正極材

プラスチック

三菱ケミカル株式会社  
・アクリル樹脂、導光板、光ファイバー

など

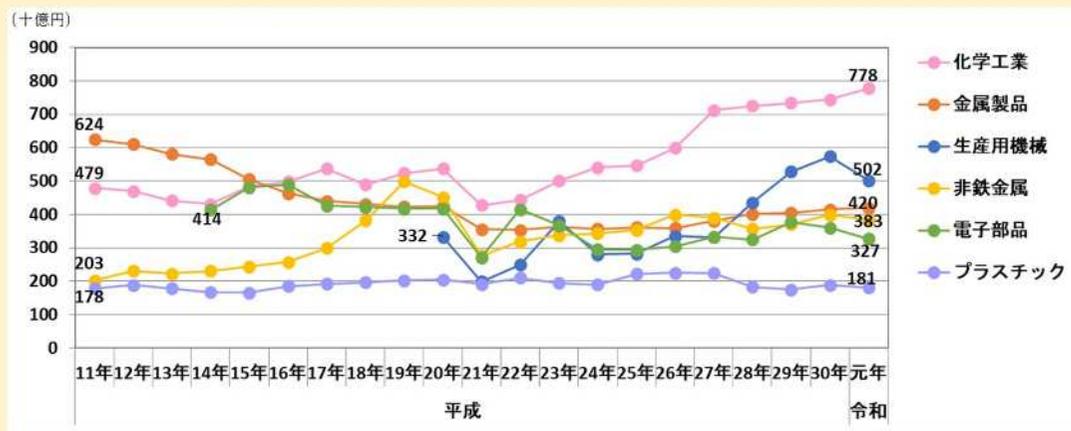


図 富山県製造品出荷額上位6産業の製造品出荷額の推移(平成11年～令和元年) 資料:工業統計

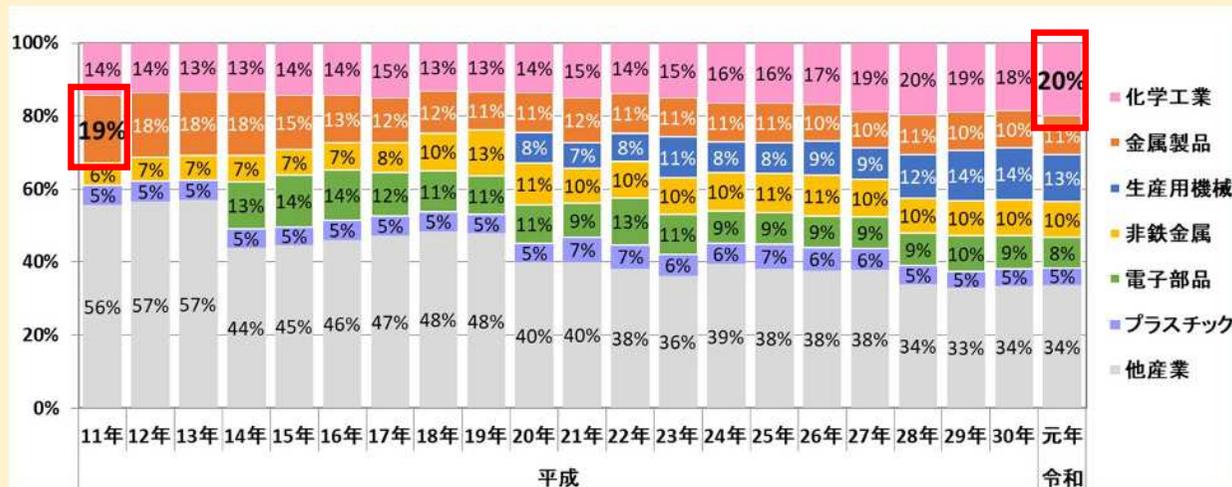


図 富山県製造品出荷額上位6産業のシェアの推移(平成11年～令和元年) 資料:工業統計

- 伏木地区周辺では、小矢部川に沿って製造所・工場が多く立地している。
- **非鉄金属・鉄鋼、化学の事業所が多く、そのほか、電気・電子、パルプ**の事業所も見られる。
- 万葉埠頭周辺には**バイオマス発電所が立地し、石油分配基地**も有する。

伏木地区



図 主要企業位置図(伏木地区)

- 新湊地区周辺では背後工業用地(426ha)には、約90社が非鉄金属・鉄鋼の事業所が多く立地している。
- 富山新港から1~2km離れて電気・電子の工場、地区の東側には北陸電力の火力発電所や医薬品の工場がみられる



図 主要企業位置図(新湊地区)

- 富山地区周辺では公共岸壁に近接した東側に製造業が多く立地し、西側には北陸電力富山火力発電所が立地している。
- 富山港線沿線や国道415号沿線に非鉄金属・鉄鋼、化学、機械の事業所の立地が目立つ。



図 主要企業位置図(富山地区)

- 伏木富山港背後圏は**豊かな観光資源**があり、国内外からの**観光客を誘致するための高いポテンシャル**を有している。
- 伏木富山港は3地区いずれも**みなとオアシス**の指定を受けている。

### 【背後圏の観光資源】

- 雄大な自然景観:立山連峰、富山湾、黒部峡谷、称名滝、庄川峡、雨晴海岸 等
- 伝統的な歴史・文化:五箇山合掌造り、瑞龍寺、勝興寺、曳山祭り(高岡、伏木、新湊、岩瀬)、高岡銅器、高岡漆器、井波彫刻 等
- 港湾区域及び隣接地域:富岩運河環水公園、海王丸パーク、岩瀬の街並み、国分海浜公園、射水ベイエリア 等
- 食の魅力:ブリ、シロエビ、ホタルイカ、紅ズワイガニをはじめとする海鮮、地酒 等



国分海浜公園と立山連峰  
(伏木地区)



海王丸パーク(新湊地区)

富山県観光入込客数 第4位  
(令和5年:88万人)



岩瀬の街並み(富山地区)



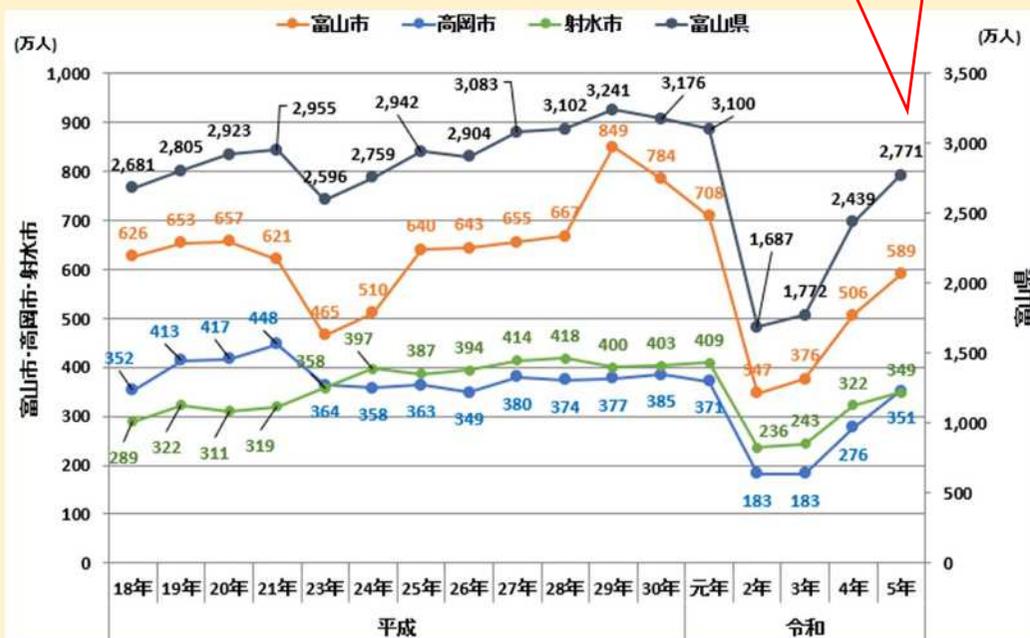
富岩運河環水公園(富山地区)

富山県観光入込客数 第1位  
(令和5年:179万人)

## 2-1 周辺地域(背後圏)の現況特性

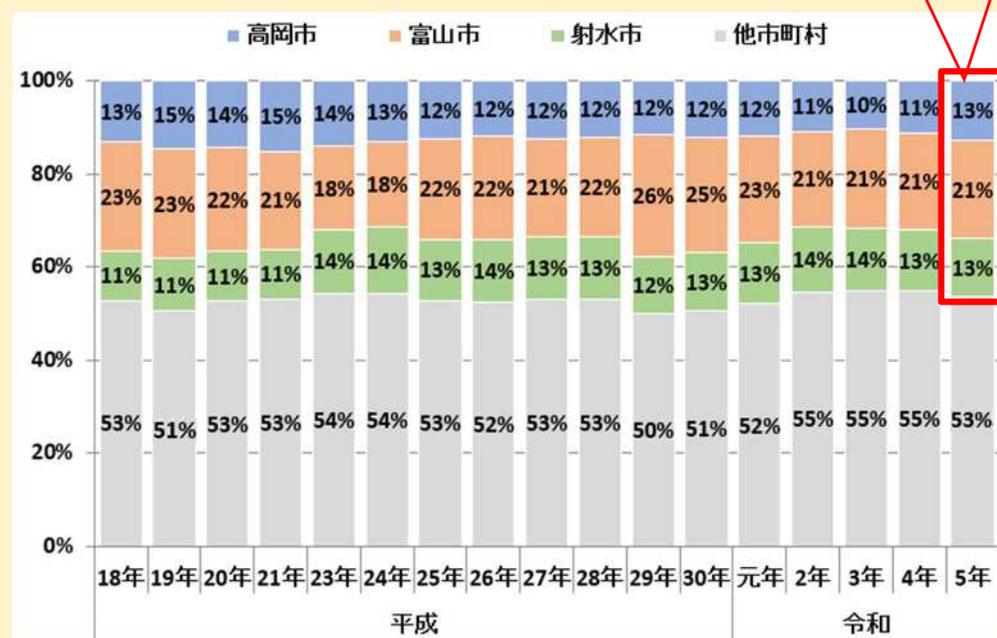
## 観光(観光入込客数)

- 富山県の観光客入込数は2011(平成23)年に東日本大震災、2020(令和2)年は新型コロナウイルス感染症の影響で大幅な減少もみられた。
- 新型コロナウイルス感染症の落ち着きや県民割、全国旅行支援等の観光需要喚起策の実施により、**2023(令和5)年の観光客入込数等は、2,771万人となって回復傾向で推移**している。
- **3市の観光客入込数県内シェア**はおよそ50%程度で推移していたが、2020(令和2)年以降減少し、**2023(令和5)年は、47%**となっている。



資料:「市町村別四半期別入込数(延べ数)」富山県観光客入込数等

図 観光客入込数の推移(2006(平成18)年～2023(令和5)年)



資料:「市町村別四半期別入込数(延べ数)」富山県観光客入込数等

図 観光客入込数県内シェアの推移(2006(平成18)年～2023(令和5)年)

- 令和6年1月1日にマグニチュード7.6の地震「**令和6年能登半島地震**」が発生し、富山県内においても、**最大震度5強及び長周期地震動階級3を観測**した。(過去10年は他県と比べ比較的地震被害が少ない状況にあった。)
- 富山県にも津波警報が発表され、**富山検潮所(富山市)で79cmの津波を観測**、その後の気象庁の調査では射水市で**1.5m**まで達したとみられている。

【令和6年能登半島地震の被害状況】

- 全体** : 負傷者56人、住家全壊259棟、住家半壊805棟(令和6年11月29日現在)
- 港湾施設** : **約90箇所**(ふ頭用地・岸壁や臨港道路、海王丸パーク等の緑地、ガントリークレーン等)

表 富山県における主な地震

西暦(和暦)	地域(名称)	マグニチュード	主な被害
863年7月10日 (貞観5)	越中・越後	不明	山崩れ、住家損壊、湧水あり、圧死多数。
1586年1月18日 (天正13)	畿内・東海・東山・北陸諸道(天正地震)	7.8 (8.2とする文献もある)	高岡市南西部の木船城が崩壊し、圧死者多数。
1858年4月9日 (安政5)	飛騨・越中・加賀・越前(飛越地震。飛騨地震とも呼ばれる。)	7.0 ~7.1	常願寺川の上流が堰止められ、後に決壊して、死者140人、家屋倒壊及び同流失1,612棟、大山町で山崩れにより死者36人。越中で家屋全壊2棟。
1891年10月28日 (明治24)	(濃尾地震)	8	
2007年3月25日 (平成19)	(平成19年(2007年)能登半島地震)	6.9	負傷者13人。
2007年7月16日 (平成19)	(平成19年(2007年)新潟県中越沖地震)	6.8	負傷者1人。
2023年5月5日 (令和5)	石川県能登地方	6.5	負傷者1人(令和5年6月7日現在、総務省消防庁調べ)。
2024年1月1日 (令和6)	石川県能登地方(令和6年能登半島地震)	7.6	負傷者53人、住家全壊251棟、住家半壊776棟(令和6年7月1日14時00分、総務省消防庁調べ)。

【自然災害の発生状況】

- 地震**:過去10年間(2014~2023)の震災回数は、震度3以上11回、震度5以上0回と全国最少であったが、令和6年能登半島地震により、観測史上最大の震度5強を観測。
- 津波**:富山県での1mを超える津波は、文献で確認できる西暦684年以降、1833年の1件(1~2m)のみであったが、令和6年能登半島地震により、1.5mほどの津波を確認した。
- 台風**:これまでは台風の襲来はあまり無かったが、昨今の台風は日本海側を通過する傾向がみられ、擾乱の影響を受けることがある。
- 波浪**:富山湾内であり、日本海側の港湾としては波浪は大きくないが、富山湾特有の「あいがめ」の地形から寄り回り波が発生し、被害あり。(平成20年2月には伏木地区の防波堤(北)が690mにわたり、本体ケーソン滑動、消波ブロック沈下などの被害が発生)

- 伏木富山港は、本州日本海側のほぼ中央部に位置し、北陸の中心都市圏である富山高岡広域都市圏を背後に擁し、政治・経済・文化の枢要地に近接する港湾であり、**富山県を中心に北陸地方の物流拠点として、きわめて重要な役割を担っている。**
- 1986(昭和61)年6月には、特定重要港湾指定、**2011(平成23)年4月には**港湾法の改正により、特定重要港湾が廃止され、全国で18港、本州の日本海側では2港のみの**国際拠点港湾に指定され**、対岸諸国をはじめ世界各国を結ぶ国際貿易港として、また内航海運の拠点港として、一層の発展が期待されている。
- 伏木富山港は、**伏木地区、富山地区、新湊地区の3地区により形成**されている。

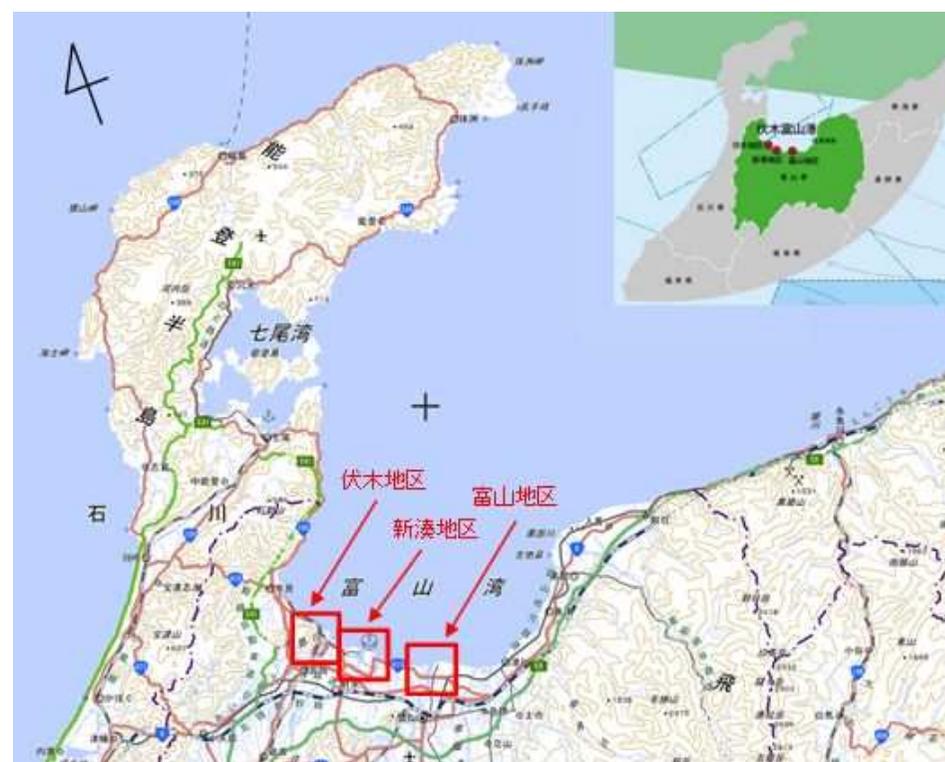
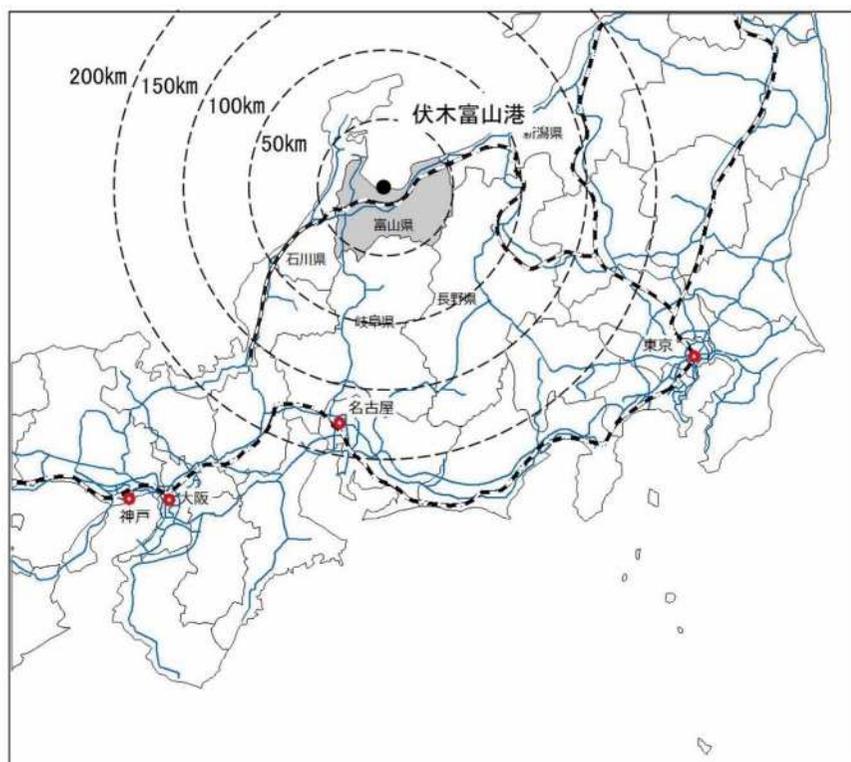


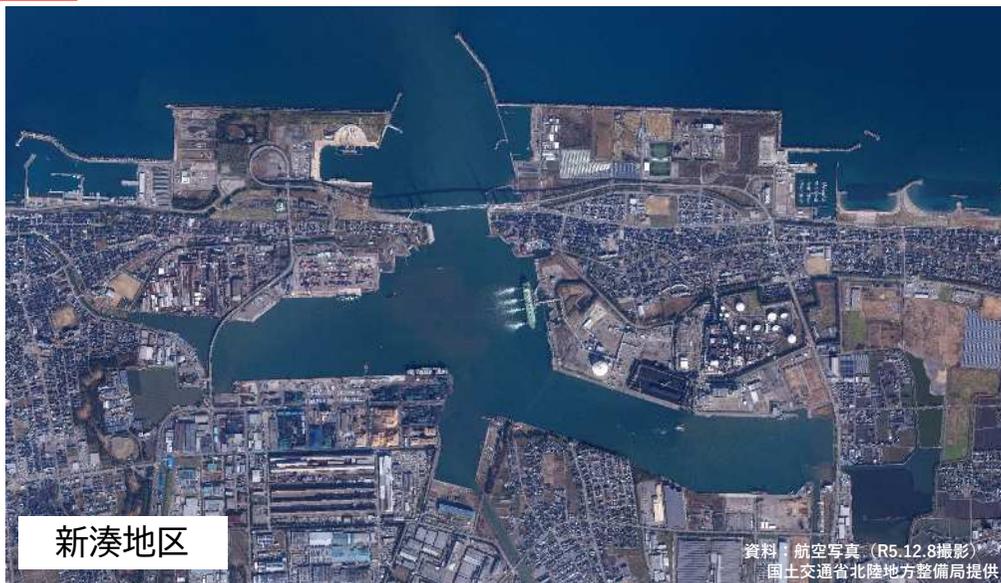
図 伏木富山港の位置

- 伏木富山港は、現在3地区に分かれて港を形成しているが、もともとは伏木港、富山港(東岩瀬港)が別の港として利用されていた。
- 伏木港(現在の伏木地区)は最も歴史が古く、奈良時代には既に港として利用されていた。
- 1951(昭和26)年港則法及び港湾法改正にともない伏木港(現在の伏木地区)と富山港(現在の富山地区)が統合し、伏木富山港となった。
- 1968(昭和43)年に富山新港(現在の新湊地区)が開港、その後、1986(昭和61)年、新潟港に次ぐ本州日本海側2番目の特定重要港湾に指定され、これ以降、伏木富山港の物流は飛躍的に発展した。
- 取扱貨物量の増加に対応して各地区で港湾整備が進められ、2002(平成14)年にはコンテナターミナルである新湊地区国際物流ターミナルが完成した。



伏木地区

外港展開による物流機能の向上、大型クルーズ船の受け入れに対応



新湊地区

国際物流ターミナルの整備により、増大するコンテナ貨物に対応



富山地区

ロシア向け中古乗用車の全国最多輸出量(伏木・新湊地区を含む)

資料：航空写真（R5.12.8撮影）  
国土交通省北陸地方整備局提供

【大型船舶の入港が可能】

- ・外港への機能移転が完了し、**3万DWT※注1の大型貨物船、国際RORO船※注2及び世界最大クラスのクルーズ船**の受入れが可能

【災害時の支援拠点となる施設を有する】

- ・**耐震強化岸壁が整備済み**(万葉3号岸壁)
- ・**緊急物資の海上輸送拠点**

【賑わい拠点となる空間を有する】

- ・大型クルーズ船(22万GT※注3級)が寄港可能
- ・港を核とした街づくり促進を図るための「**みなとオアシス**」に指定されている

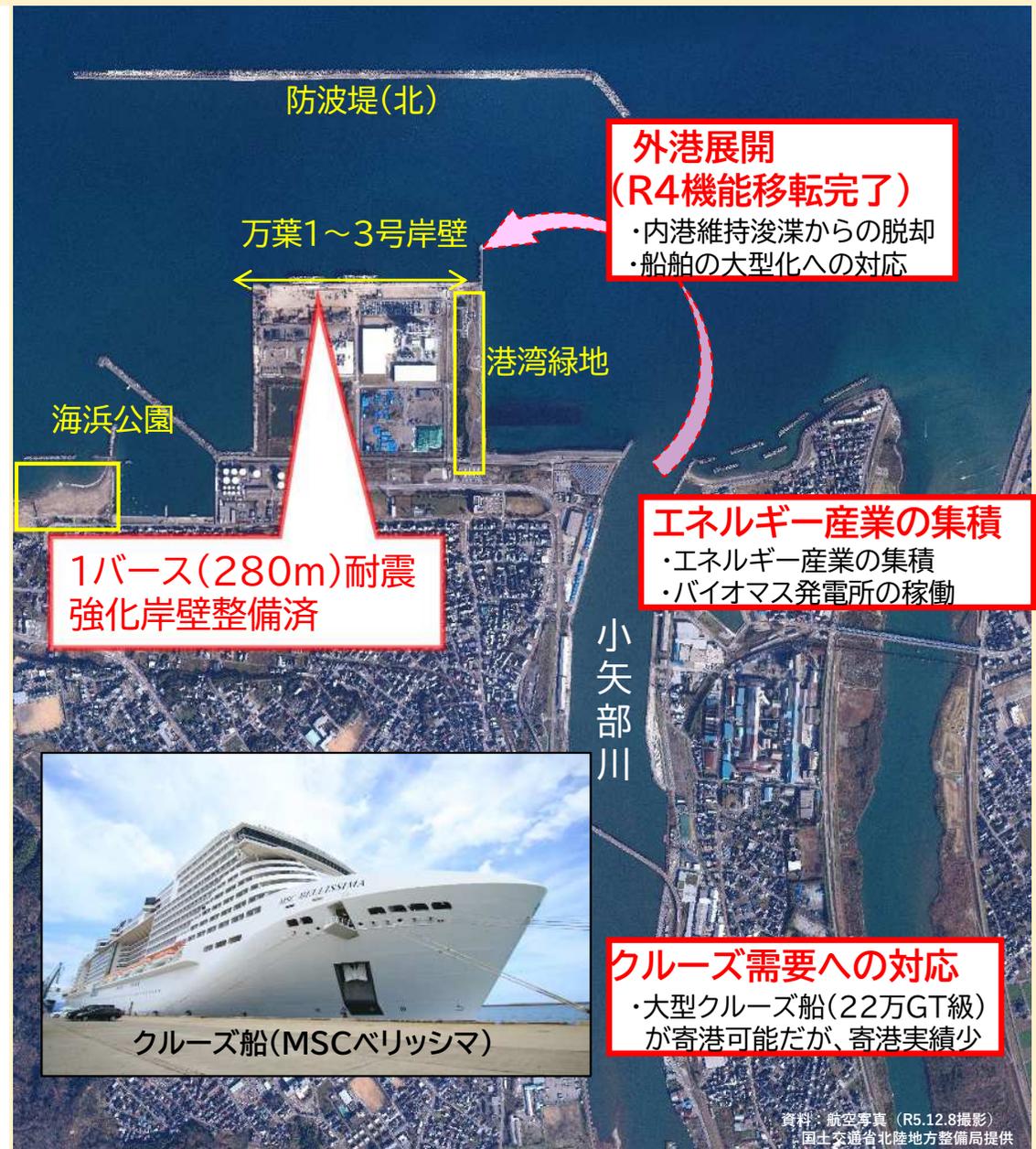
【脱炭素化の取組みが進んでいる】

- ・再生可能エネルギーを活用したバイオマス発電所の稼働による、**脱炭素化を先導する空間形成**

※注1 DWT:重量トン数(船舶が積載できる貨物の重量を示すトン数、貨物船の大きさを示す)

※注2 RORO線:貨物をトラックなどで積み卸すために、船尾や船側にゲートを有する船舶

※注3 G T:総トン数(船舶の大きさを容積で表す場合に用いる、旅客船や貨客船の大きさを示す)



資料: 航空写真 (R5.12.8撮影)  
国土交通省北陸地方整備局提供

- **万葉3号岸壁**は280mの岸壁を有しており、**3万DWTの船舶**を扱っている。
- 万葉1号～3号岸壁の**利用水準は高く、滞船が発生**している。
- 現港湾計画に位置付けられている**埋立計画及び防波堤に関しては未整備**の状況である。



貨物取扱実績のある主たる岸壁		
位置	岸壁名称	規模
①	万葉1号岸壁	(-7.5m)・170m
②	万葉2号岸壁	(-10.0m)・150m
③	万葉3号岸壁	(-12.0m)・280m
④	国分2号岸壁	(-5.0m)・65m

資料：航空写真（R5.12.8撮影）  
国土交通省北陸地方整備局提供

## 伏木地区の沿革

年	内 容
746(天平18年)	歌聖大伴家持が越中国守として着任した当時より、港として利用される
1633(寛文3年)	江戸幕府が13港の一つに指定、船政所を設置する
1894(明治22年)	特別輸出港に指定 米・麦・石炭・硫黄等を海外へ輸出した
1894(明治27年)	特別貿易港に指定 ロシア領沿岸州、樺太及び朝鮮との貿易で栄えた
1899(明治32年)	開港場に指定 外航船の出入りで港が活況を呈した
1921(大正10年)	第二種重要港湾に指定された
1951(昭和26年)	国の重要港湾に指定 伏木港整備3カ年計画に着手
1965-1975(昭和40-50年)	県営上屋の建設 岸壁の改造(水深増) 臨港道路築造 伏木港大橋完成
1986(昭和61年)	国の特定重要港湾に指定
1991(平成元年)	伏木外港建設着工
1997(平成9年)	伏木万葉心頭用地(A工区)完成 翌年供用開始
2000(平成12年)	伏木外港で-12m岸壁を有する国際物流ターミナル建設着工
2006(平成18年)	国際物流ターミナル(万葉3号岸壁)供用開始
2011(平成23年)	国際拠点港湾に指定された 日本海側拠点港及び総合的拠点港に選定された
2017(平成29年)	万葉2号岸壁の改良により、22万トン級の大型クルーズ船が寄港可能となった
2022(令和4年)	伏木外港機能移転完了(石油製品のパイプライン移設)

【コンテナ・バルク貨物の取扱拠点】

- ・**国際物流ターミナル**を有し、外貿コンテナを中心に対岸諸国等の**国際物流の拠点**

ガントリークレーン※注12機、RTG(トランスファークレーン)※注24機、リーファーコンテナ※注3用電源、くん蒸上屋を完備

- ・**背後に多くの工場や発電所等が立地し**、木材チップ、石油コークス、アルミインゴット等の**バルク貨物の拠点**

【災害時の支援拠点となる施設を有する】

- ・**耐震強化岸壁が整備済み**(北1号岸壁)

【賑わい拠点となる施設及び空間を有する】

- ・海王丸パークは「**みなとオアシス**」として指定されており、その他の施設(新湊マリナ、元気の森公園など)を含め**賑わい空間を創出**している。

【脱炭素化の取組みが進んでいる】

- ・火力発電所の立地やLNG火力発電の運転開始に伴う周辺地域のエネルギー転換などの**脱炭素化を先導する取組**

※注1 ガントリークレーン:コンテナふ頭に設置される貨物の積み卸しを行うためのクレーン

※注2 トランスファークレーン:コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたりシャーシへの積み卸しを行う橋型クレーン

※注3 リーファーコンテナ:生鮮食品など、冷蔵・冷凍の低温輸送を行うために冷却装置を内蔵したコンテナのこと



【H30年供用開始】  
コンテナヤード拡張10.6ha→12.8ha(現在は13.1ha)  
計画取扱量 83,000TEU→115,000TEU/年

1バース(280m)  
耐震強化岸壁整備済

【R1年供用開始】  
岸壁75m延伸、総延長408m(12m)  
1.2万ト級(1,000TEU級)のコンテナ船の2隻同時接岸・同時荷役が可能に!

資料:航空写真(R5.12.8撮影) 国土交通省北陸地方整備局提供

- **コンテナ**を取り扱う**国際物流ターミナル**(北1・4号岸壁)や**完成自動車**を取り扱う岸壁(北2号岸壁)で**利用水準が非常に高くなっている**他、**木材チップ**や**その他石油製品**を取り扱う中央1~2号岸壁の**利用水準が高い**。
- かつて、原木の貯木場として利用していた**水面貯木場が未利用**となっている。

貨物取扱実績のある主たる岸壁

位置	岸壁名称	規模
①	中央1~2号岸壁	(-14.0m)・560m
②	3号岸壁	(-10.0m)・275m
③	北1・4号岸壁	(-12.0m)・408m
④	北2号岸壁	(-10.0m)・185m
⑤	東1・2号岸壁	(-10.0m)・370m



## 新湊地区の沿革

年	内 容
1961(昭和36年)	富山新港建設工事のトップを切って東防波堤工事着工 富山新港建設工事着工式
1967(昭和42年)	県営フェリーボート初就航(同型船海竜丸、越の瀧丸)
1968(昭和43年)	重要港湾富山新港開港 富山新港の正式名称が「伏木富山港(新湊地区)」と決定
1980(昭和55年)	外貿コンテナ船が就航(極東ロシア航路)する
1986(昭和61年)	国の特定重要港湾に指定される
1989(平成元年)	東南アジアとのコンテナ航路が開設する ガントリークレーンが供用開始する
1992(平成4年)	海王丸パーク、日本海交流センター完成 帆船海王丸を一般公開
2002(平成14年)	国際物流ターミナルが供用開始する
2005(平成17年)	富山新港元気の森公園完成
2010(平成22年)	国際物流ターミナルガントリークレーン2号機が竣工・供用開始
2011(平成23年)	国際拠点港湾に指定された 日本海側拠点港及び総合的拠点港に選定された
2012(平成24年)	新湊大橋(車道部)が開通する
2013(平成25年)	新湊大橋(歩行者用通路)が開通する
2019(令和元年)	国際物流ターミナルが岸壁延長408mで供用開始する
2023(令和5年)	国際物流ターミナルガントリークレーン更新
2024(令和6年)	中央心頭の再編整備が完了(水深14m、連続560m岸壁供用開始)

【我が国随一のロシア向け中古輸出拠点】

- ・主要貨物の中古自動車輸出は、**ロシア向け全国最多輸出量**(伏木・新湊地区を含む)
- ・中古自動車輸出関連の**岸壁の利用水準が高い**が、荷役作業用の**ふ頭用地**や大型船が回頭できる**泊地がせまい**

【県都の港としてのポテンシャル】

- ・**ハイポストクレーンの整備**により作業効率が向上、金属くず等の**貨物量増(投資効果大)**

【災害時への対応が進む】

- ・**耐震強化岸壁を2013(平成25)年から整備中**(2号岸壁)

【賑わいの空間・観光拠点を有する】

- ・富岩水上ラインが運航等、**水辺のまちづくり**への取組みが進んでいる

【未利用の港湾施設を有する】

- ・沖合の大型タンカー用の**シーバース**※注1は、石油精製業の廃業後、**使用されていない**

※注1 シーバース:タンカーの係留用に、沖合にドルフィンやブイを設け、陸地とは海底パイプラインで輸送を行うもの



- 神通川と市街地に挟まれており、荷役作業に十分なふ頭用地や保管施設の土地を確保できないため、現状では利用水準1,000t/mに満たない岸壁が多い。
- 現港湾計画に位置付けられている埋立計画及び防波堤に関しては未整備の状況である。



## 富山地区の沿革

年	内 容
1609(慶長14年)	神通川本流が洪水により東に移動、現在の東岩瀬に流れ込み、河口港として利用される
1621(元和7年)	加賀藩の積卸港に指定される
1928(昭和3年)	東岩瀬港は、内務省の指定港湾となる
1935(昭和10年)	富岩運河が竣工
1939(昭和14年)	東岩瀬港は、伏木東岩瀬港として開港場の指定
1943(昭和18年)	名称を「富山港」に改称
<b>1951(昭和26年)</b>	<b>国の重要港湾に指定される</b>
1954(昭和29年)	富山港出入国港に指定
<b>1986(昭和61年)</b>	<b>国の特定重要港湾に指定される</b>
1996(平成8年)	岩瀬舟橋(岩瀬運河)竣工
<b>1998(平成10年)</b>	<b>富岩運河の中島閘門(昭和9年建設)復元により国の重要文化財に指定される</b>
2006(平成18年)	富山ライトレール開業(現在の富山地方鉄道 富山港線)
<b>2011(平成23年)</b>	<b>国際拠点港湾に指定された 日本海側拠点港及び総合的拠点港に選定された</b>
2014(平成26年)	富山2号岸壁改良着工
2023(令和5年)	ハイポストクレーンの整備

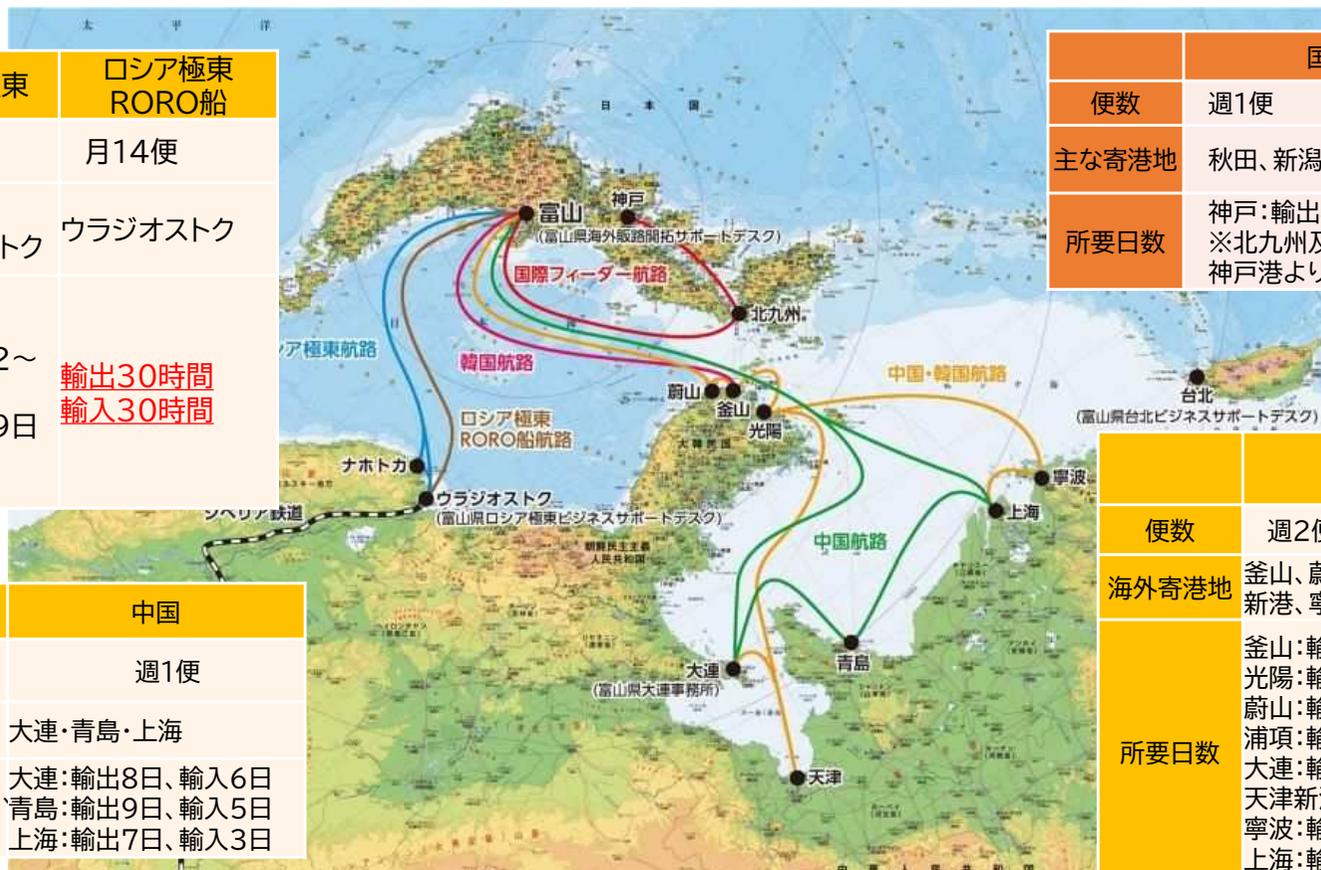
定期航路就航状況

- 伏木富山港には、現在、**外貿定期航路が5航路就航**している。(●ロシア極東航路:月2便 ●韓国航路:週2便 ●中国航路:週1便 ●中国・韓国航路:週2便のコンテナ航路が4航路 ●ロシア極東RORO船航路:月14便)
- 令和5年5月より**神戸、北九州などを結ぶ国際フィーダー航路※注1も週1便就航**しており、神戸、北九州にて積み替えし、神戸港より外貿に接続している。

	ロシア極東	ロシア極東 RORO船
便数	月2便	月14便
海外寄港地	ナホトカ ウラジオストク	ウラジオストク
所要日数	輸出 最短2~4日 輸入 最短9日	輸出30時間 輸入30時間

	国際フィーダー航路
便数	週1便
主な寄港地	秋田、新潟、北九州、神戸
所要日数	神戸:輸出4日、輸入6日 ※北九州及び神戸港にて積み替え、神戸港より外貿に接続

	韓国	中国
便数	週2便	週1便
海外寄港地	釜山	大連・青島・上海
所要日数	輸出3~4日 輸入3日	大連:輸出8日、輸入6日 青島:輸出9日、輸入5日 上海:輸出7日、輸入3日



	中国・韓国
便数	週2便
海外寄港地	釜山、蔚山、光陽、浦項、大連、天津新港、寧波、上海、青島
所要日数	釜山:輸出3日、輸入3日 光陽:輸出4~5日、輸入9~10日 蔚山:輸出3日、輸入11日 浦項:輸出10日、輸入4日 大連:輸出7日、輸入6日 天津新港:輸出6日、輸入7日 寧波:輸出6日、輸入8日 上海:輸出7日、輸入7日

※注1 国際フィーダー航路:国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)と国内各港を結び外貿コンテナの2次輸送を担う航路のこと

図 定期コンテナ航路(伏木富山港)

全体の取扱貨物量

- 2008(平成20)年 9月のリーマンショックや 2月のオイルショック、2009(平成21)年 1、2月ロシア輸入関税引き上げや石油精製業の廃業等の影響で、**2009(平成21)年に特に富山地区で取扱貨物量が大きく減少**し、557万トンとなった。
- それ以降、若干回復し、**近年は 650万トン前後の横ばいで推移**しており、2023(令和5)年は 664万トンとなっている。
- 2023(令和5)年の**伏木富山港の取扱貨物量の65%は「新湊地区」**となっており、「伏木地区」は19%、「富山地区」は16%の取り扱いとなっている。

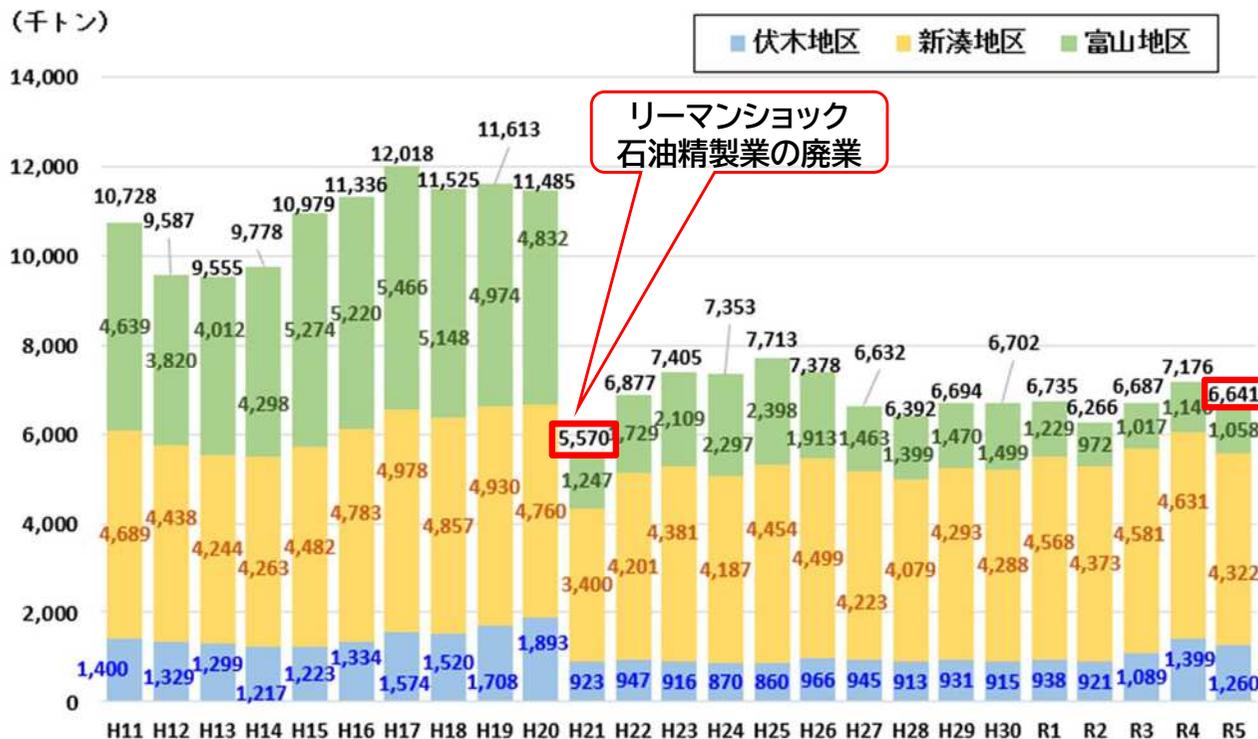


図 取扱貨物量の推移

資料: 伏木富山港港湾統計

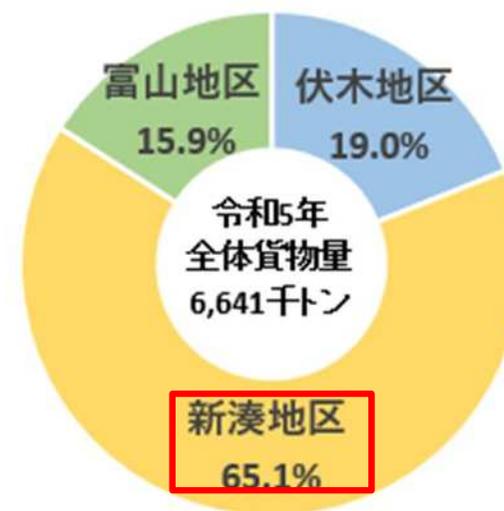


図 各地区の取扱貨物量の構成比(伏木富山港)

資料: 伏木富山港港湾統計

全体の取扱貨物量(地区別)

- 伏木地区は、2008(平成20)年にかけて輸出貨物量が増加したが、ロシアの輸入関税引き上げにより、平成21年に輸出が大幅に減少し、それ以降は移入貨物の占める割合が大きく、近年は輸出の割合が増加傾向にある。
- 新湊地区では、輸入の割合が最も多く8割程度を占めており、2009(平成21)年は減少したもののエネルギー関連品目が多いことで翌年回復し他地区とは異なる傾向がみられる。
- 富山地区は、2008(平成20)年までは輸入・移出貨物量が多いが、2009(平成21)年に石油精製業の廃業後、大幅に減少して以降、移入の割合が多くなっている。

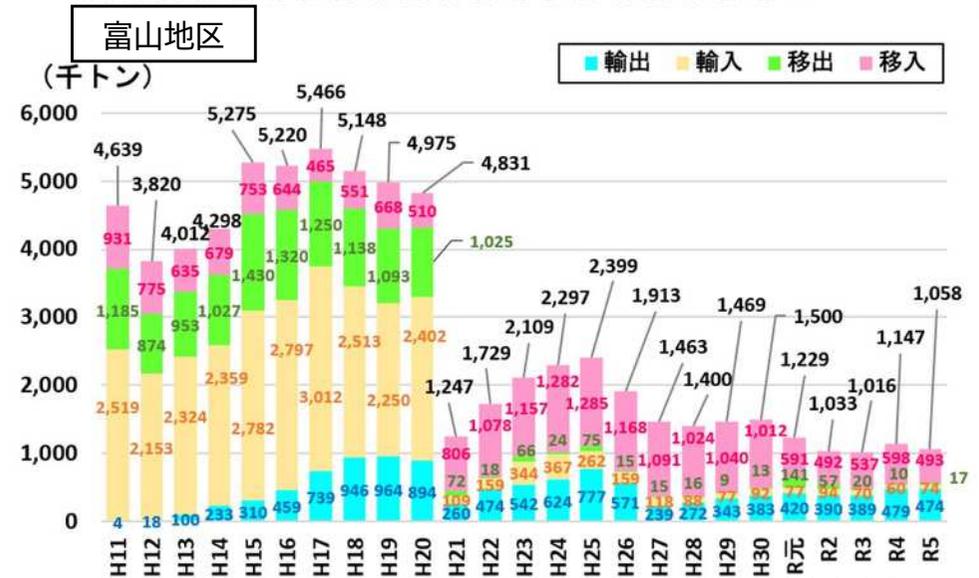
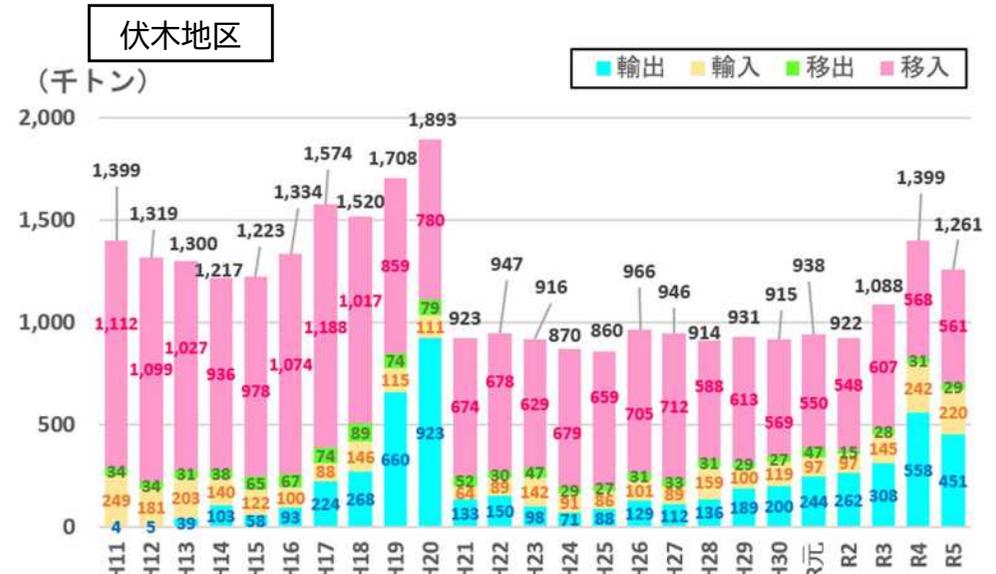
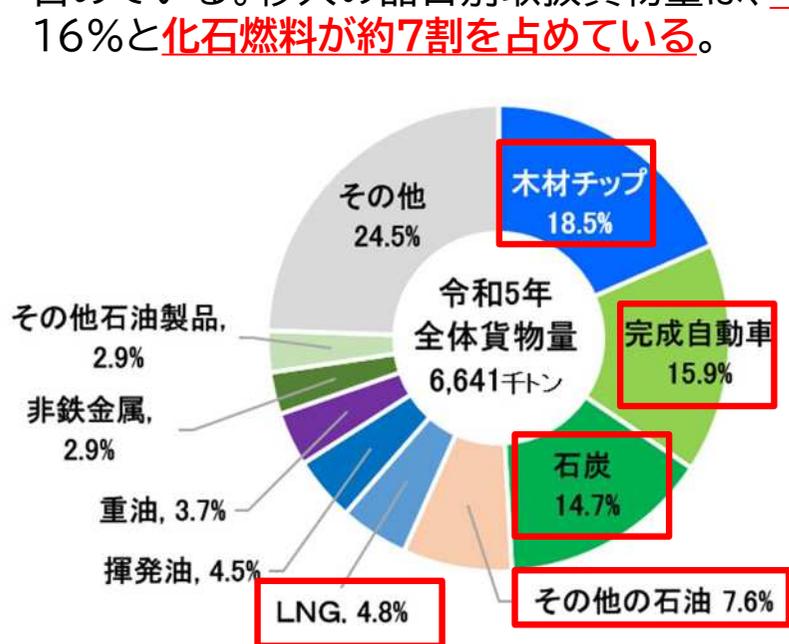


図 地区別取扱貨物量の推移

資料: 伏木富山港港務統計

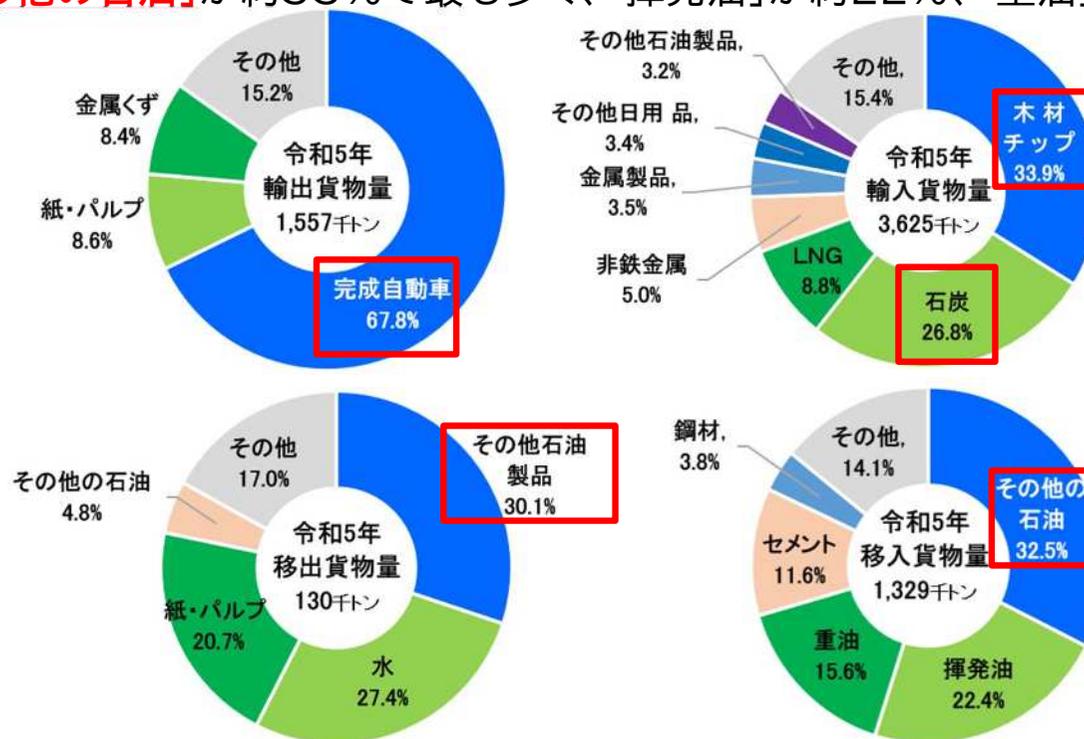
## 取扱貨物量の内訳(品目別)

- 2023(令和5)年の伏木富山港の取扱貨物量の約19%は「**木材チップ**」となっており、次いで「**完成自動車**」が約16%、「**石炭**」が約15%、「**その他の石油**」が約8%、「**LNG(液化天然ガス)**」が約5%となっており、**これらの品目が約6割**を占めている。
- 輸出の品目別取扱貨物量は、「**完成自動車(中古車)**」が約68%で最も多くを占めており、次いで「紙・パルプ」が約9%を占めている。輸入の品目別取扱貨物量は、「**木材チップ**」が約34%で最も多く、次いで「石炭」が約27%を占めている。
- 移出の品目別取扱貨物量は、「**その他石油製品**」が約30%で最も多く、次いで「水」が約28%、「紙・パルプ」が約21%を占めている。移入の品目別取扱貨物量は、「**その他の石油**」が約33%で最も多く、「揮発油」が約22%、「重油」が約16%と**化石燃料が約7割**を占めている。



資料:伏木富山港港湾統計

図 取扱貨物量の品目別の取扱貨物量(伏木富山港)



資料:伏木富山港港湾統計

図 輸移出入別・品目別の取扱貨物量(伏木富山港)

取扱貨物量の内訳(品目別・地区別)

- 伏木地区は、「**完成自動車**」の取扱いが最も多く、全体貨物量の約31%、輸出の約86%を占めている。次いで、「**その他の石油**」、「**揮発油**」が多く、移入の約83%を占めている。
- 新湊地区では、「**木材チップ**」の取扱いが最も多く、全体貨物量の約25%、輸入の約33%を占めている。次いで、「**石炭**」、「**LNG**」が多い。これら3品目で全体貨物量の半分以上、輸入の約71%を占めている。
- 富山地区は、「**完成自動車**」の取扱いが最も多く、全体貨物量の約38%、輸出の約86%を占めている。次いで、「**重油**」、「**その他の石油**」、「**揮発油**」が多く、移入の約78%を占めている。

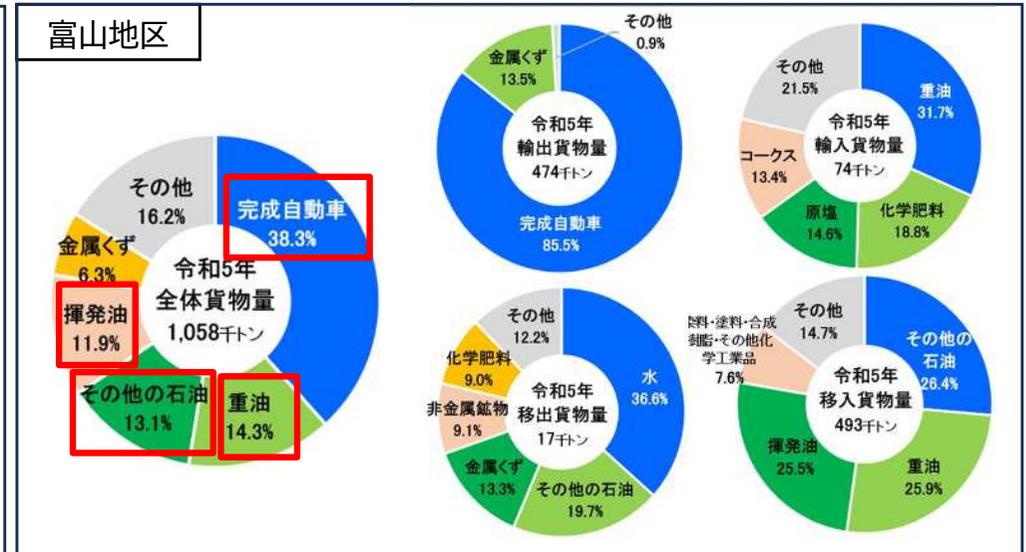
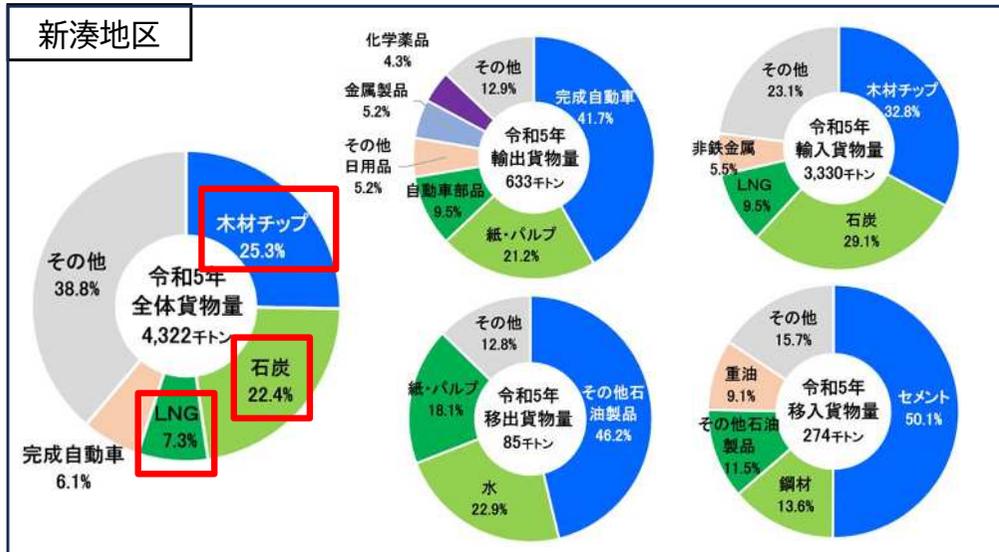
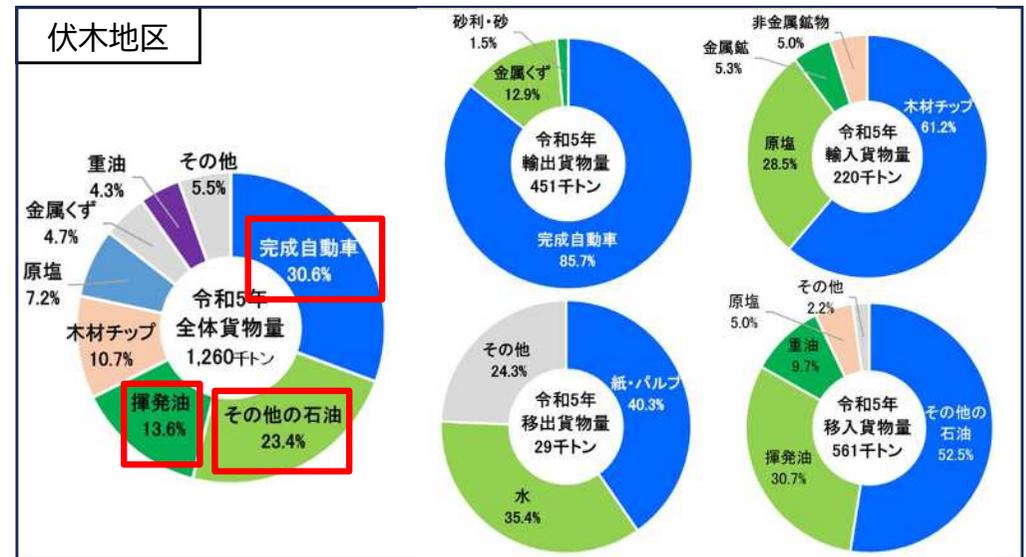


図 地区別品目別取扱貨物量

資料:伏木富山港港湾統計

取扱貨物量の推移(主要品目)

- **木材チップの取扱貨物量は**、2020(令和2)年に一時的に減少したものの、最近10年では**概ね110~120万トン程度で推移**しており、**近年は微増傾向**となっている。
- **完成自動車の取扱貨物量は**、2014(平成26)年にロシアのルーブルが暴落した影響で翌年**2015(平成27)年には2014(平成26)年の82万トンから約60%の大幅な減少**となったが、それ以降**順調に回復**し、2022年(令和4年)には**121万トンに回復**している。
- **石炭の取扱貨物量は**、2018年(平成30年)に66万トンまで減少したが、その後回復し**最近10年では概ね100万トン前後で推移**している。2022年(令和4年)以降は100万トンを下回り**微減傾向**にある。



資料:伏木富山港湾統計

図 輸移出入別・品目別取扱貨物量の推移(伏木富山港)

## 取扱貨物量の推移(原木)

- 伏木富山港における原木の輸入量は、**2015(平成27)年には前年の約8万トンから約7割減少し、約2.7万トンまで落ち込んだ。**その後減少を続け、2019(令和元)年には約1万トン近くまで増加したものの、それ以降は減少を続け**2022(令和4)年からは取扱量が0トン**の状況が続いている。
- 近年、**原木の取扱量が大幅に減ったこと**から、保管施設となっていた**水面貯木場(新湊地区)**が遊休化しており今後有効活用が求められている。



資料:伏木富山港港湾統計

図 輸移出入別の原木取扱貨物量(伏木富山港)

コンテナ取扱貨物量・取扱量【TEUベース】

- **コンテナ取扱貨物量は、1999(平成11)年以降堅調に増加基調で推移し、近年は100万トン前後で概ね横ばいで推移しているが、令和3年ごろからわずかに減少傾向がみられる。輸出入バランスを見ると輸入超過の状況である。**
- TEUベースでは、ピークは2014(平成26)年の8.2万TEUであり、それ以降**近年は7万TEU前後で推移し、令和5年には回復傾向がみられ7.6万TEUとなっている。**

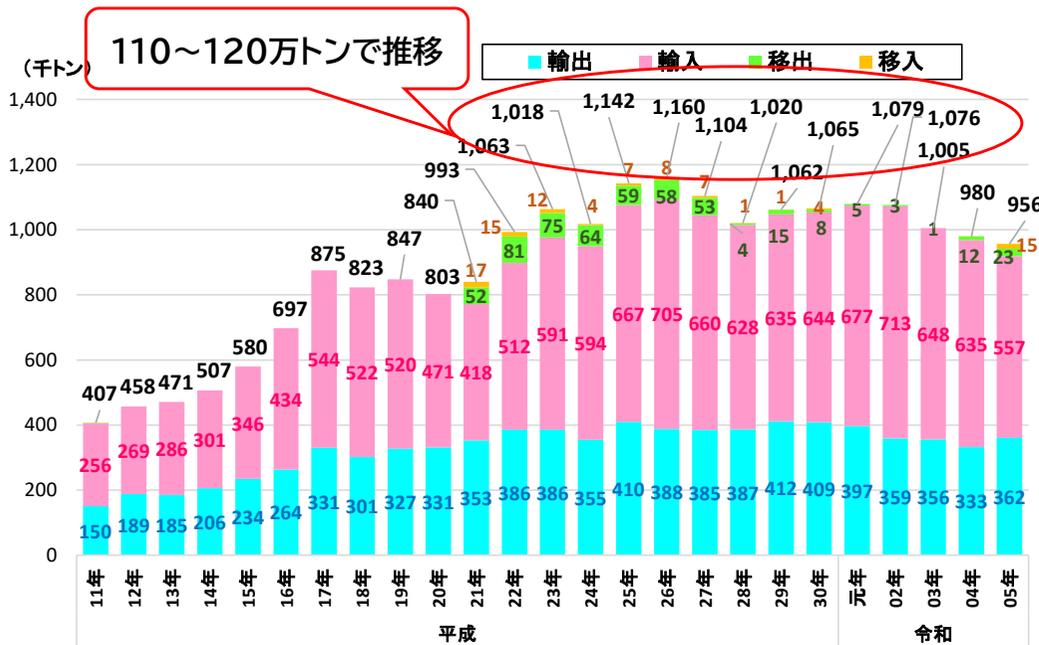


図 輸移出入別コンテナ取扱貨物量の推移(伏木富山港)

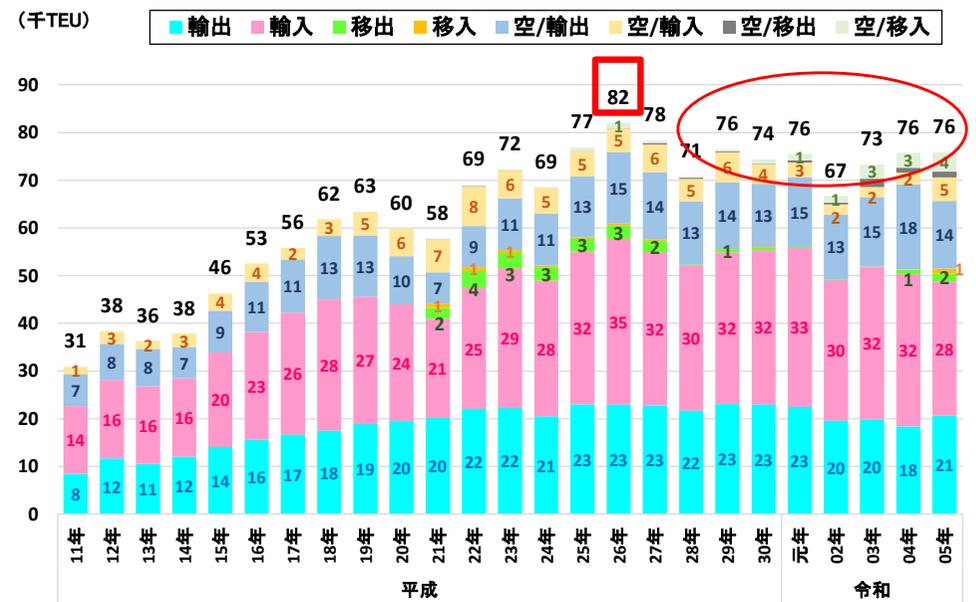


図 輸移出入別コンテナ取扱量の推移TEUベース(伏木富山港)

資料:伏木富山港港湾統計

## コンテナ取扱貨物(品目構成)

- **コンテナ貨物の品目構成は、「その他日用品」が最も多く、全体貨物量の約18%、輸入の約22%、移入の約79%を占めている。**次いで、「紙・パルプ」多く、輸出の約37%、移出の約66%を占めている。

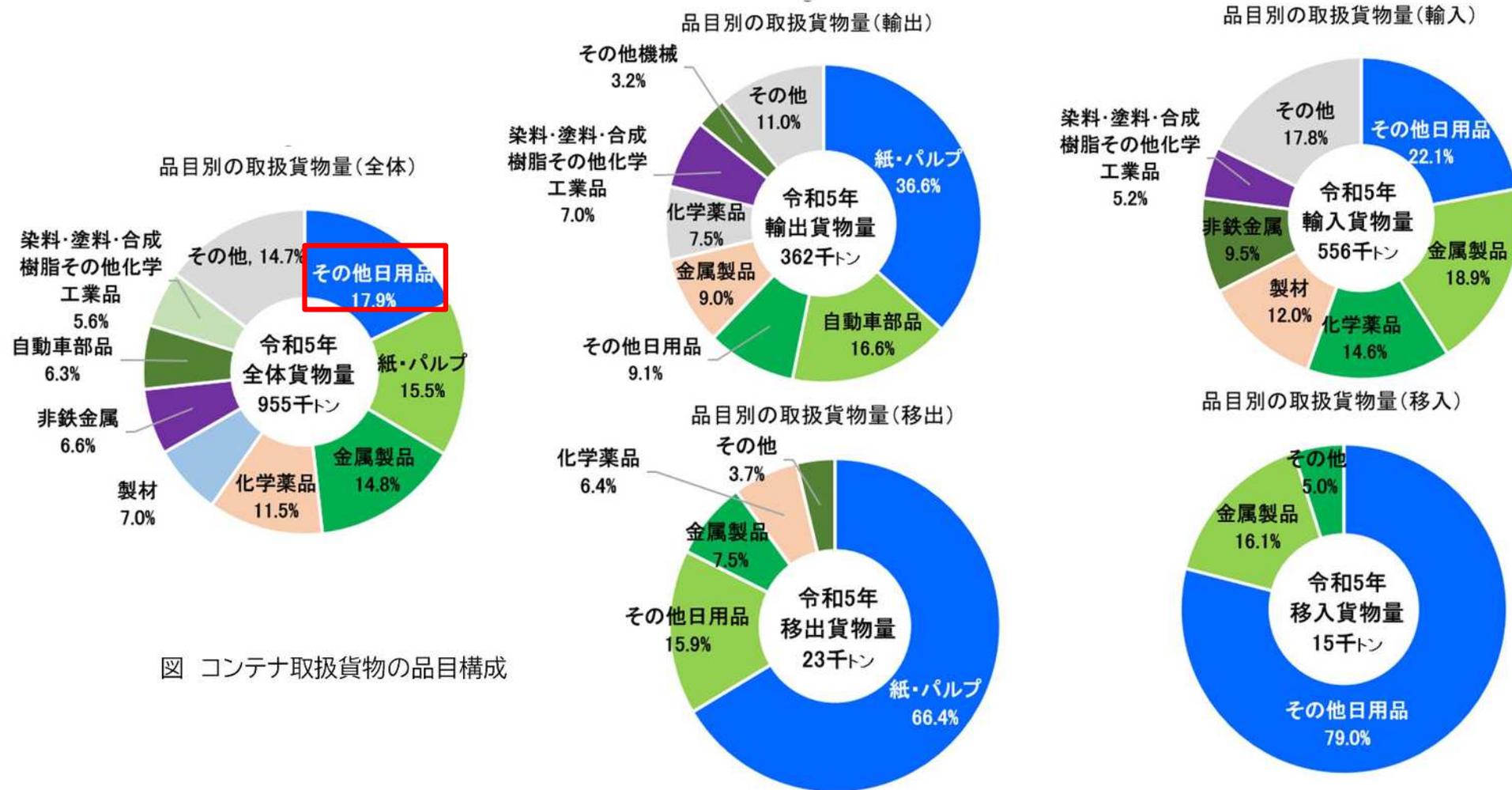


図 コンテナ取扱貨物の品目構成

入港船舶隻数

- 入港船舶隻数は、1999(平成11)年から2008(平成20)年にかけては3,000隻弱で推移していたが、2009(平成21)年に大きく減少し、近年は大型化の傾向もあり、隻数自体は若干の減少傾向にある。

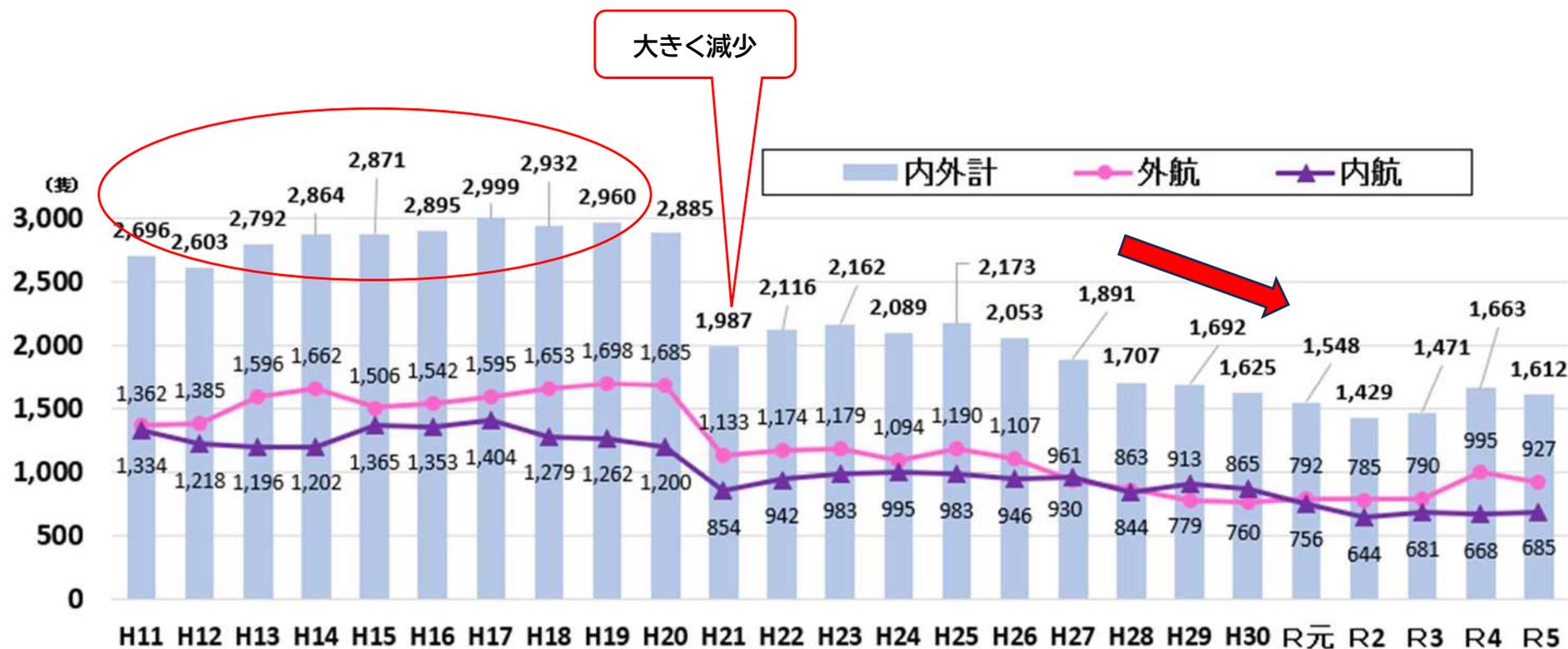
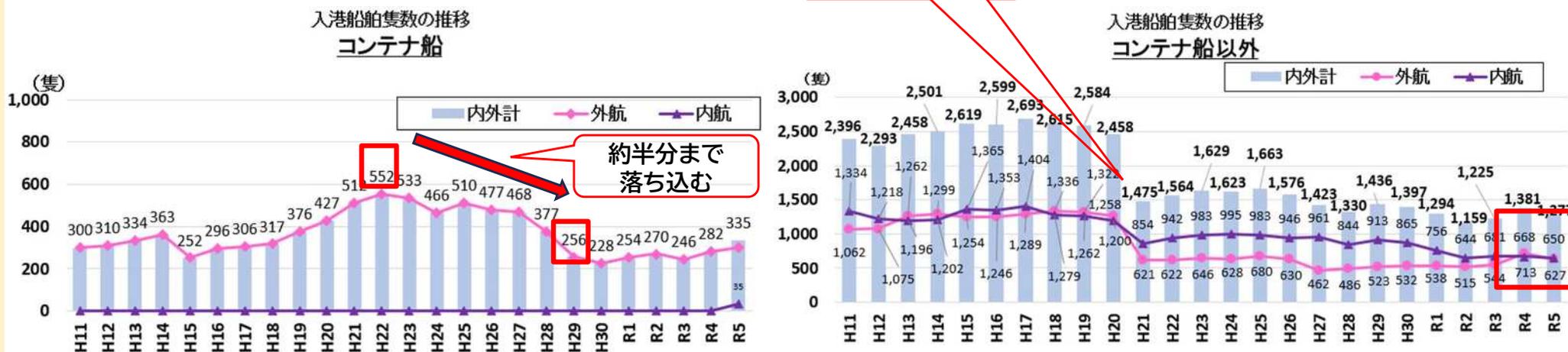


図 入港船舶隻数の推移(内外航計)

資料:伏木富山港港湾統計年報(H11~R5)

## 入港船舶隻数(コンテナ船とコンテナ船以外)

- **コンテナ船の入港船舶隻数(外航)**は、1999(平成11)年以降、概ね増加傾向で推移していたが、2008(平成22)年の552隻をピークに減少に転じ、**2017(平成29)年にはピーク時の約半分**となった。以降、250隻前後で横ばいで推移し、**近年は微増傾向**を示している。
- **コンテナ船以外の入港船舶隻数**は、外航・内航ともに2008(平成20)年までは同程度で推移していたが、2009(平成21)年は前年のリーマンショックの影響により、いずれも減少している。それ以降は、ほぼ横ばいで推移し、**外航が内航を下回る傾向が続いたが、2022(令和4)年に外航と内航が同程度**となっている。



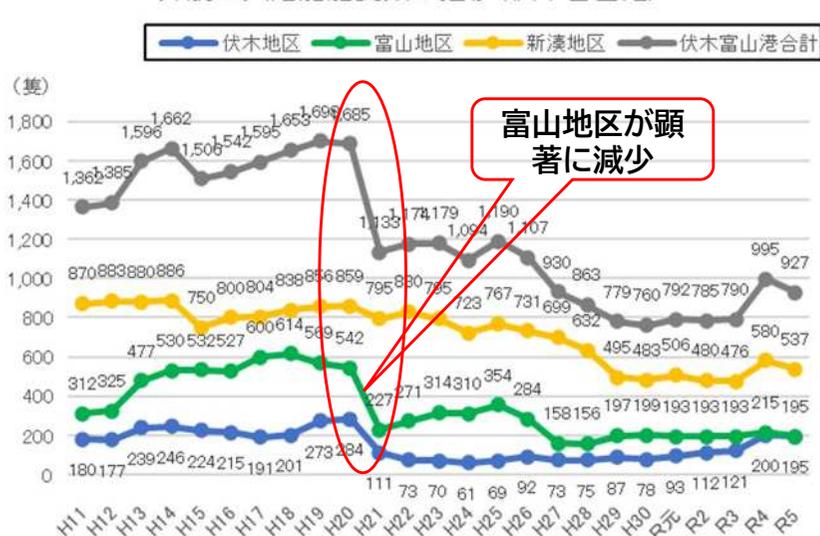
資料：伏木富山港港湾統計年報(H11～R5)

図 入港船舶隻数の推移(内外航計)

## 地区別の外航船

- **外航船の入港隻数**は2009(平成21)年に大きく減少し1,133隻となり、それ以降減少傾向を経て**近年は800~900隻で横ばいに推移**している。
- 2009(平成21)年は全ての地区で外航船の入港隻数が減少したが、**富山地区の減少が顕著**であった。
- 2021(令和3)年以降は**伏木地区の入港が増加傾向**にある。

外航の入港船舶隻数の推移(伏木富山港)

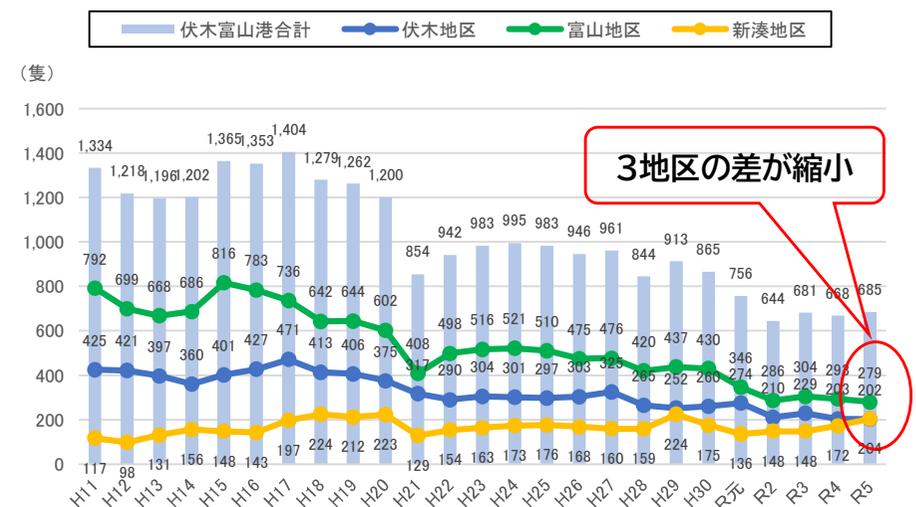


資料:伏木富山港湾統計年報(H11~R5)

図 外航の入港船舶隻数の推移

## 地区別の内航船

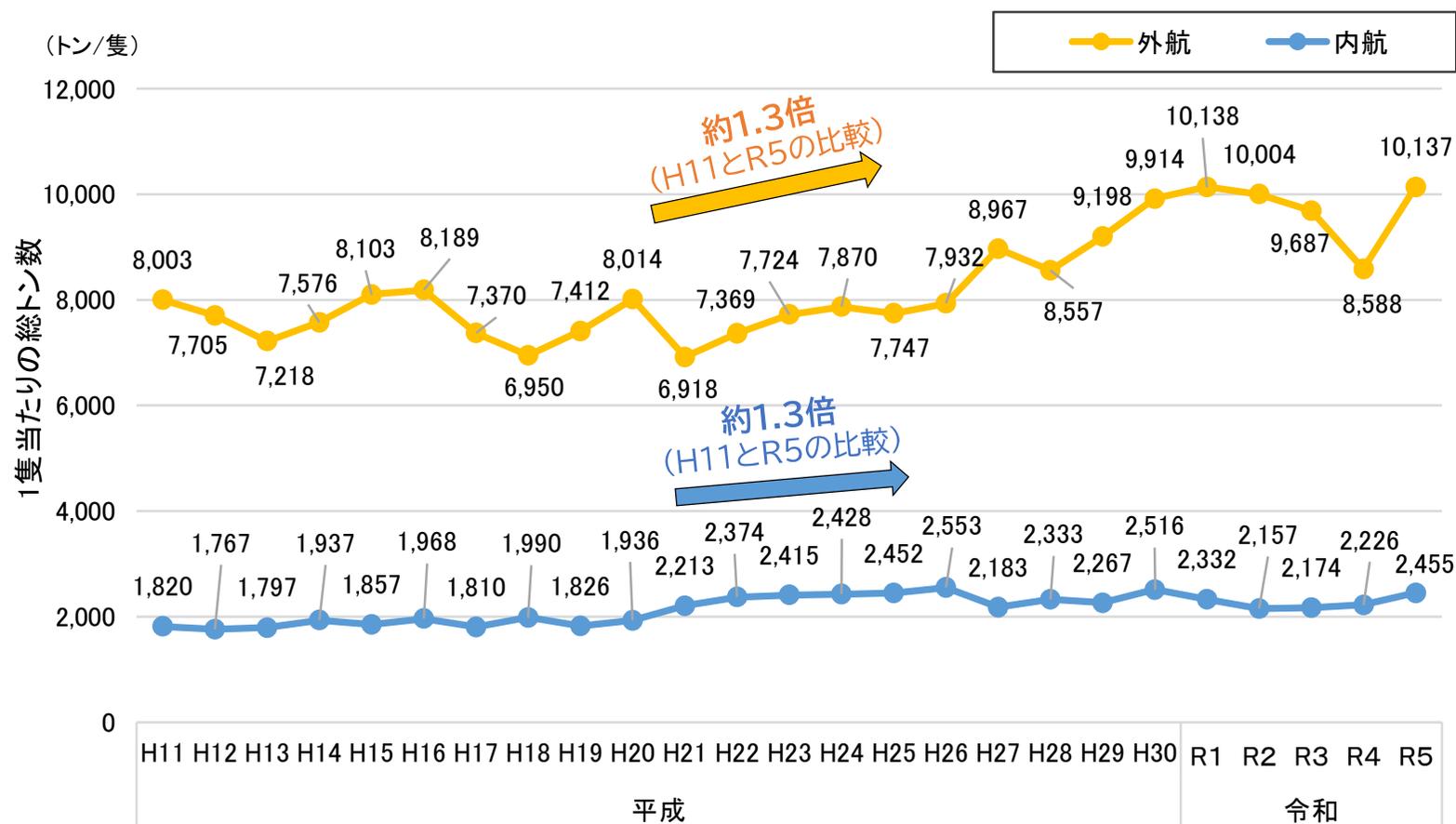
- **内航船の入港船舶隻数**は、2009(平成21)年に大きく減少し、それ以降は900隻前後で横ばいに推移していたが、**近年は700隻前後で横ばい傾向**にある。
- 2023(令和5)年は前年からわずかに増加し、推移をみると**伏木地区及び富山地区、新湊地区の入港隻数の差が縮小**しつつある。



資料:伏木富山港湾統計年報(H11~R5)

図 内航の入港船舶隻数の推移

- 外航船の1隻あたりの総トン数は、1999(平成11)年から2023(令和5)年にかけて緩やかな増加傾向にあり、2023(令和5)年は1隻当たり10,137トンまで増加したことから、船舶大型化の傾向がみられる。
- 内航船についても、1999(平成11)年から緩やかな増加傾向にあり、2023(令和5)年は1隻当たり2,455トンとなっており、外航船同様、船舶大型化の傾向がみられる。



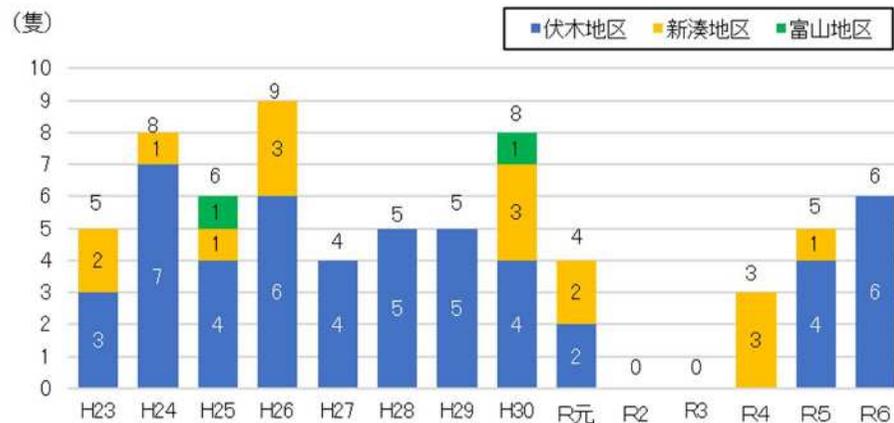
資料:伏木富山港湾統計年報(H11~R5)

図 1隻当たりの総トン数の推移(伏木富山港)

## 2-2 伏木富山港の現況特性

### クルーズ船寄港実績

- 伏木富山港におけるクルーズ船寄港回数は増減を繰り返しながら推移している。
- 2014(平成26)年にはダイヤモンド・プリンセス、ぱしふいっくびいなす、飛鳥Ⅱがのべ9隻寄港しピークとなった。
- しかし、2020(令和2)年、2021(令和3)年は新型コロナウイルス感染症の影響で0隻であった。
- 2024(令和6)年には「ウエステルダム(2回)」「ダイヤモンド・プリンセス(2回)」「飛鳥Ⅱ(2回)」の合計6隻の寄港があり、**令和7年以降も増加が見込まれる。**
- **クルーズ船は伏木地区への寄港が多い。**



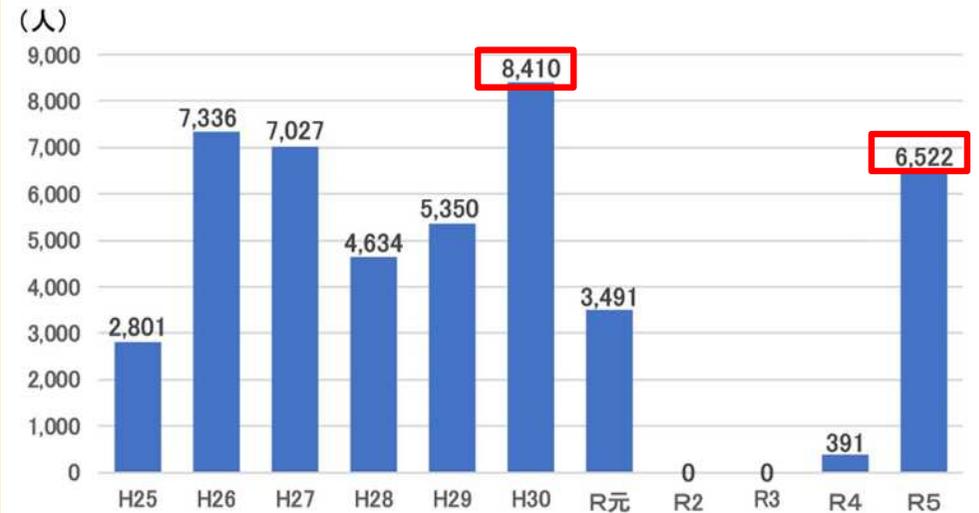
資料:富山県、「伏木富山港へのクルーズ客船寄港実績」

図 伏木富山港におけるクルーズ船寄港実績(地区別)

## クルーズ船の寄港状況

### クルーズ船乗客数

- 伏木富山港におけるクルーズ船乗客数は、増減を繰り返しながら推移している。2018(平成30)年には、13万トン級のMSCスプレンドイヤや飛鳥Ⅱ等が合計8隻寄港しており、**乗客数は8,410人に達した。**
- 2019(令和元)年以降は、コロナ禍の2か年に寄港がなく乗客はなかったが、2022(令和4)年には400人弱、2023(令和5)年には**6,522人と顕著な回復基調**を示している。



資料:富山県、「伏木富山港へのクルーズ客船乗降客数実績」

図 伏木富山港におけるクルーズ客船乗降客数実績

ポテンシャル・官民連携・地域連携

- 伏木富山港は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資源があることに加え、高速道路や主要国道までの距離が近く、主要観光地までのアクセスが良好であるため、クルーズ船の寄港地として高いポテンシャルを有している。
- また、富山銀行・FKKエアサービスによって邦船社のチャータークルーズを催行するなど、官民連携によりクルーズ船の誘致に積極的な地域である。
- 2012(平成24)年には、日本海側に位置する港湾およびその背後地域が連携して環日本海クルーズの魅力を発信すること、並びに環日本海クルーズの振興を図ることを目的として、小樽港、伏木富山港、京都舞鶴港(2013年に秋田港・船川港・能代港、境港が加入)の港湾管理者および港湾所在市等で環日本海クルーズ推進協議会を設立している。



図 連携港湾の位置図

表 環日本海クルーズ推進協議会構成員

港湾名	港湾管理者	港湾所在市等
小樽港	小樽市	北海道
秋田港・船川港・能代港	秋田県	秋田市、男鹿市、能代市
伏木富山港	富山県	富山市、高岡市、射水市
京都舞鶴港	京都府	舞鶴市
境港	境港管理組合	境港市、松江市

資料:環日本海クルーズ推進協議会ホームページ

港湾施設特別会計

港湾施設特別会計は、地方債をもって港湾施設を整備し、使用料等をもって維持管理経費（運営費）や起債償還（公債費）に充て、港湾施設の管理運営を行う事業である「港湾機能施設整備事業」と、地方債をもって港湾関連用地等の造成や買収を行い、売却代金をもって地方債の償還に充てる事業である「臨海部土地造成事業」の2つで構成されている。

- 収支不足のため、令和5年度では一般会計繰入金より約4.6億円補填している。
- 取扱貨物の変化により、貯木場水面は、未利用化が進行し遊休状態となっている。また、港湾機能施設（荷さばき地、野積場など）利用率の低い施設があり、収益性が見込めていない。
- ここ数年物価高騰のあおりを受け、荷役機械の更新、各施設の運営費などコスト増加に直面している状況であり、近年歳出額が増加傾向となっている。

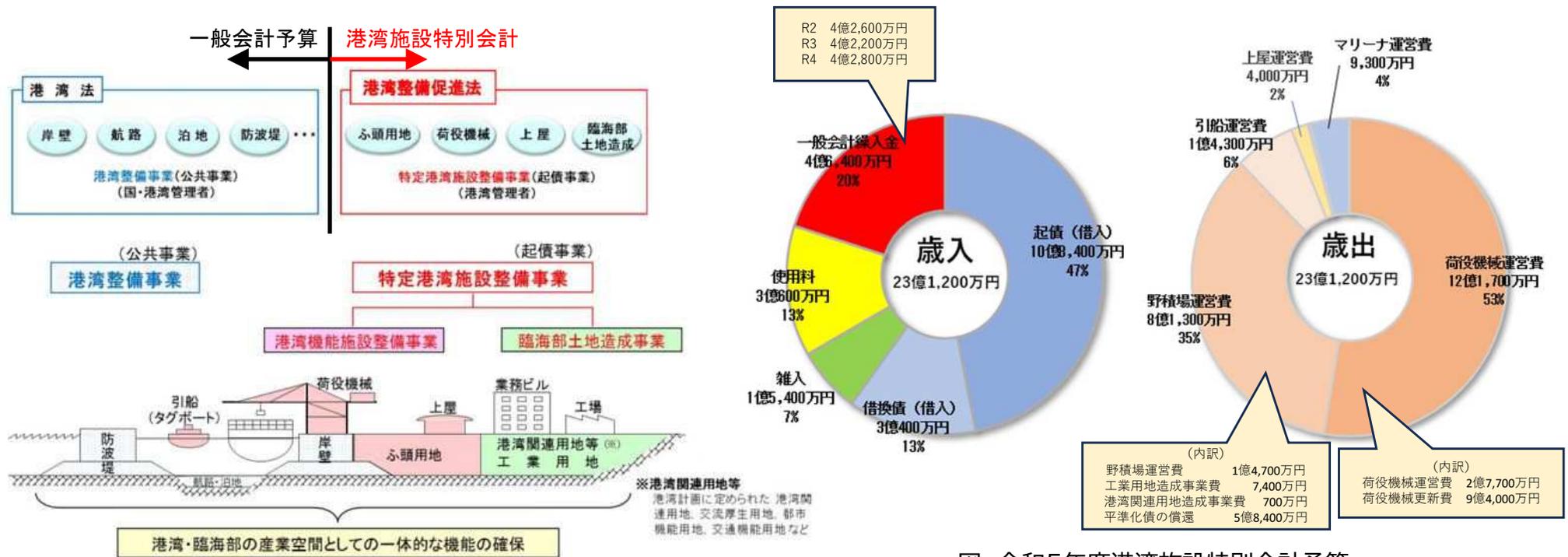


図 令和5年度港湾施設特別会計予算

## 2 周辺地域(背後圏)と伏木富山港の現況特性(まとめ)

### 周辺地域(背後圏)の現況特性

#### 立地特性 (スライド7)

- ・日本海沿岸のほぼ中央部、富山湾の奥部に位置
- ・関東・関西・中京の経済圏と**ほぼ等距離にあるという恵まれた地理的条件**

#### 人口(スライド8)

- ・富山県の人口及び就業人口は**減少傾向(就業人口:H7=62万人⇒R2=53万人)**

#### 産業(スライド11~13)

- ・臨海部周辺は火力発電所のほか**工業地帯を形成し主たる産業が集積**

#### 観光 (スライド14~15)

- ・富岩運河環水公園や海王丸パーク等、**観光客を誘致する高いポテンシャル**
- ・伏木富山港は・3地区いずれもみなとオアシスの指定

#### 自然災害 (スライド16)

- ・「令和6年能登半島地震」で**最大震度5強**を観測
- ・地震による港湾施設の被害は**約90箇所**

### 伏木富山港の現況特性

#### 富山港の役割 (スライド17)

- ・富山県を中心に**北陸地方の物流拠点**として、重要な役割を担っている
- ・**S61.6特定重要港湾指定、H23.4「国際拠点港湾」に指定**

#### 各地区の概況 (スライド19~27)

##### ◆伏木地区

- ・**国際RORO船、世界最大級クルーズ船**の受入れが可能
- ・バイオマス発電所の稼働による**脱炭素化を先導する空間形成**

##### ◆新湊地区

- ・**国際物流ターミナル**が2002(平成14)年に供用を開始
- ・木材チップ、石油コークス等の**バルク貨物の拠点**

##### ◆富山地区

- ・中古自動車輸出は**ロシア向け全国最多輸出量**(伏木・新湊地区を含む)
- ・荷役作業用の**心頭用地**や大型船が回頭できる**泊地がせまい**

⇒各地区において、貨物の受入対応に必要な**岸壁や埠頭用地が不足**している。

#### 航路就航状況 (スライド28)

- ・外貿航路(ロシア極東、韓国、中国方面)が**5航路就航**
- ・令和5年5月から神戸、北九州などを結ぶ**国際フィーダー航路**が週1便就航

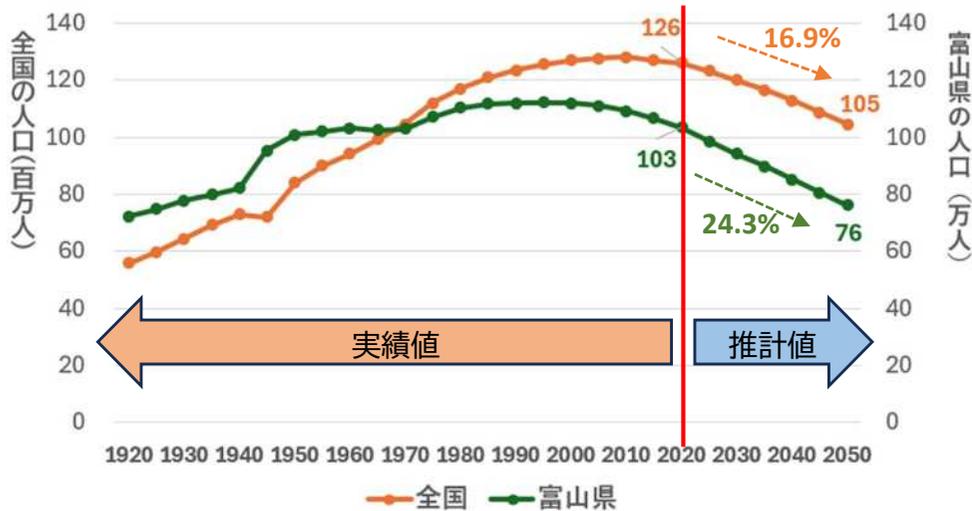


### 3. 港湾及び富山県をとりまく 国内外の社会情勢の変化

本章では港湾を取り巻く情勢変化を我が国と富山県で比較しながら  
伏木富山港への近年のインパクトを把握するものである

人口の推移

- 我が国における人口は、2010(平成22)年の128百万人をピークとして**減少傾向**が続いている。
- 概ね20~30年先には、我が国の人口は2020(令和2)年の126百万人から約16.9%(21百万人)**減少する見通し**である
- 富山県における人口のピークは1995年となっており、**全国より約15年早く減少に転じている**。

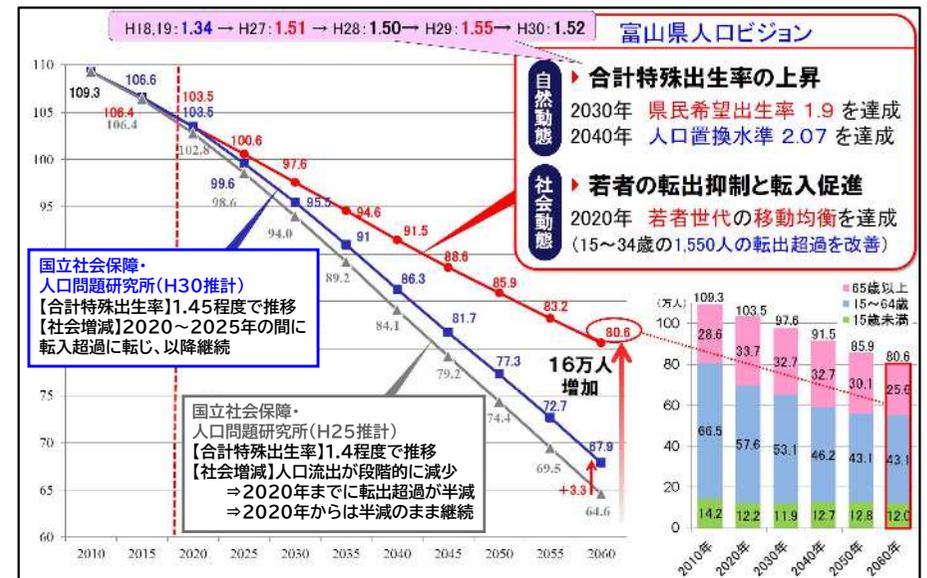


資料:1920~2020:e-stat(国勢調査)  
 :2025~2050:国立社会保障・人口問題研究所  
 日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)  
 注:表示桁数の関係で算出結果が合わない場合がある。

図 国内及び富山県の人口の推移と見通し

富山県の動向

- 富山県における各推定の人口の動向は、一貫して続いている社会減と、1995年以降の自然減が相まって、2015(平成27)年の106.6万人から2020(令和2)年の103.5万人まで**毎年約6千人程度の人口減少**が続いている。
- 富山県の人口は2060年に64.6~80.6万人程度になると見込まれる。**



資料:富山県HP(富山県人口ビジョン改訂進捗状況より)

図 富山県における人口の長期的な見通し

人口構成の推移(全国)

- 我が国における生産年齢である15歳から64歳の人口割合は、1990(平成2)年をピークに減少している。
- 20~30年後の2045(令和27)年頃に5割程度まで低下すると予測されている。

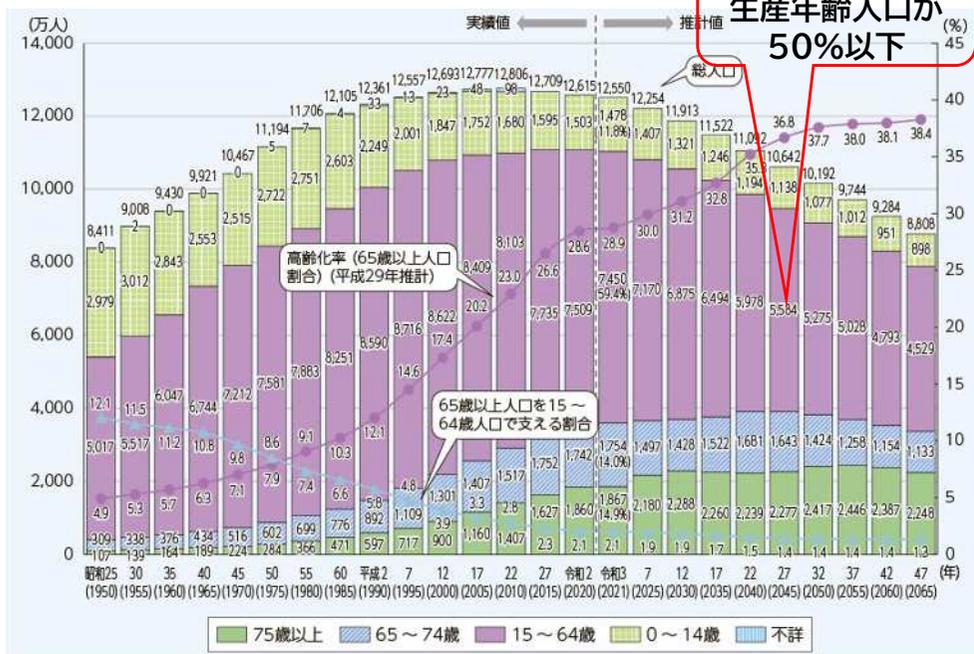


図 年齢3区分別の我が国の人口推移

人口構成の推移(富山県)

- 2040(令和22)年で15~64歳人口までの生産年齢人口が50%以下になると予測されている。
- その後も生産年齢人口の割合が減り続け、支える、支えられるというバランスが崩れることが想定される(全国より5年早い1990年をピークに生産年齢人口は減少傾向)。

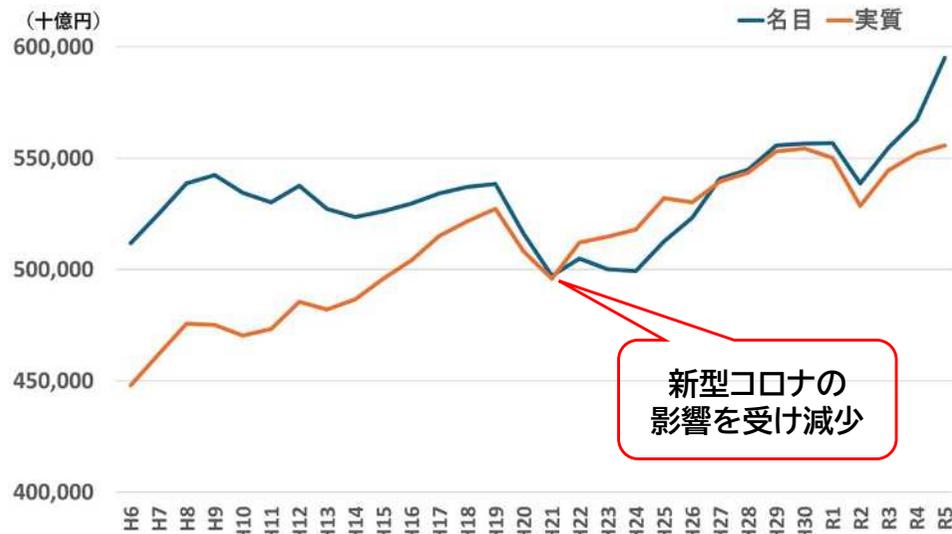


図 富山県における年齢区分別人口の推移

我が国のGDPの推移

- **名目GDP**は1994(平成6)年から2021(令和3)年まで**大きく変わらず500~560兆円で推移**している
- **実質GDP**※注1は1994(平成6)年の450兆円から2018(平成30)年の**550兆円まで増加**している
- **2020年**は、コロナによる影響を受けて、**名目・実質ともに減少**している

※注1 実質GDP:名目GDPから物価の変動による影響を差し引いたもの

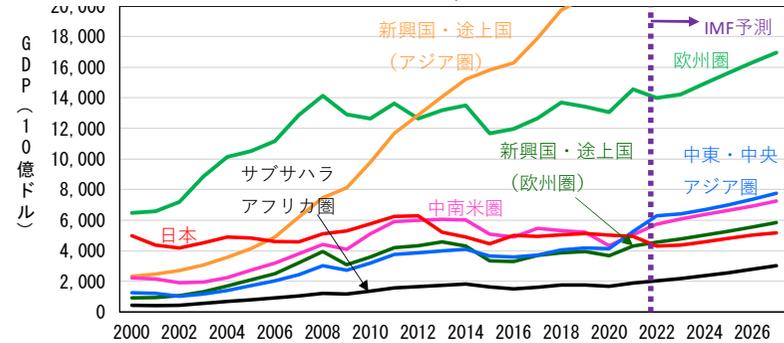
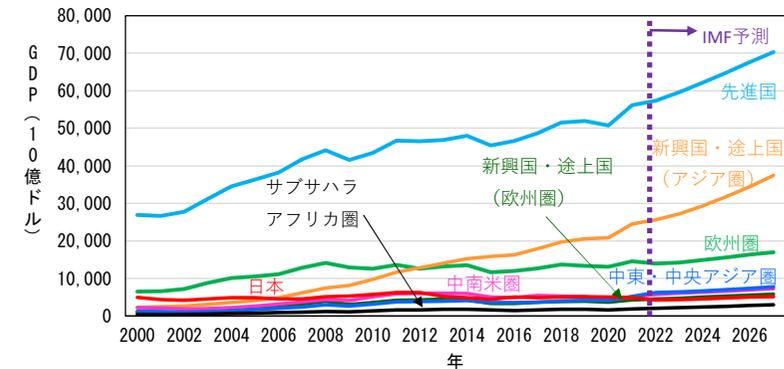


資料:内閣府HP(国民経済計算(GDP統計))

図 我が国におけるGDPの推移

世界各国のGDPの推移

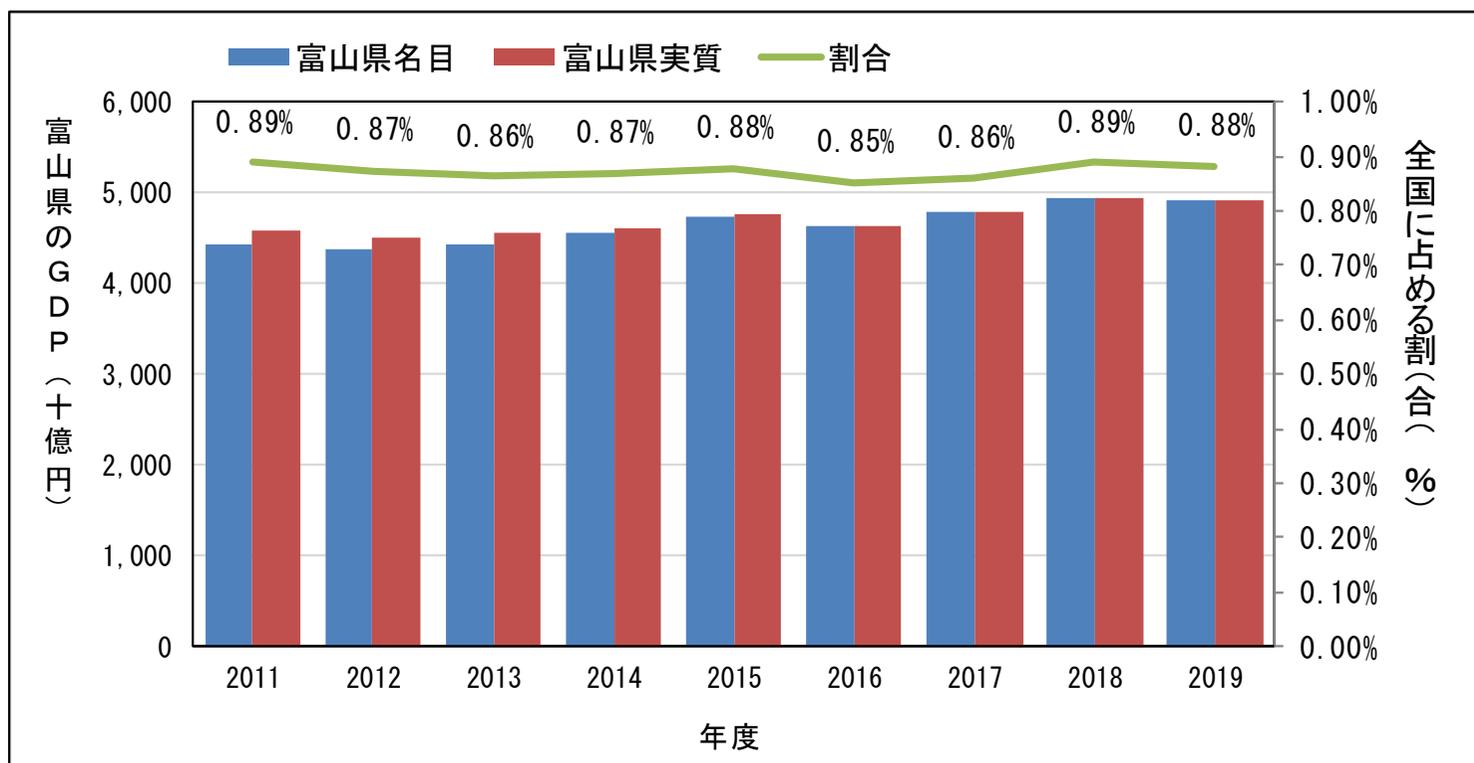
- **世界各国のGDP**は、**多くの国で顕著な増加傾向**であり、2022(令和4)年以降も増加すると予測される
- **先進国、新興国・途上国(アジア圏)、欧州圏**の名目GDPは、2025(令和7)年には**30兆ドルを超える**ほどの増加が予測されている。
- **他地域のほとんどが2022(令和4)年以降日本の名目GDPを上回る傾向が続く**と予測されている。



資料:IMF - World Economic Outlook Databases (Gross domestic product, current prices)

図 主要地域における名目GDPの推移

- 我が国におけるGDPの増加により、**富山県**においても2011(平成23)年度以降**名目県内総生産(名目GDP)**及び**実質県内総生産(実質GDP)**共に**微増傾向**を示している。
- 名目県内総生産における全国シェア**は2011(平成23)年度、0.89%から2019(令和元)年度、0.88%まで**ほぼ同じ割合で推移**している。



資料:富山県HP(県民経済計算)

図 県内総生産と全国シェアの推移

貿易額の推移(全国)

- 輸出は2020(令和2)年以降、**順調な回復傾向**を示しており、2023(令和5)年は101兆円まで増加している。一方、2023(令和5)年は**輸入は前年よりも減少**し110兆円となっている。
- 輸出と輸入の差引額は、**全体的に差引額(輸出-輸入)はマイナスであり**、2022(令和4)年には20兆円ほど差がみられたが、2023(令和5)年はその差が**縮小傾向**にある。
- 2019(令和元)年度から2020(令和2)年度に輸出・輸入とも減少しているが、これは2018(平成30)年度から始まっており、コロナによる影響は限定的と考えられる。



図 我が国の貿易額の推移

資料:財務省貿易統計

貿易額の推移(富山県)

- 富山県の貿易額は**全国の傾向とは一部異なる動き**を見せ、輸出は1.5~2.2千億円の範囲で**増減を繰り返**しているが、輸入は2011(平成23)年度の1.6千億円から2021(令和3)年度の2.2千億円まで**増加傾向**を示した。
- また**差引額(輸出-輸入)**は、近年マイナスとなり、差引額のマイナスも増加傾向(**輸出と輸入の差が大きくなる**)である。
- なお、2019(令和元)年度から2020(令和2)年度に輸出・輸入ともに減少しており、コロナによる影響が一部見られたが、2021(令和3)年度に増加していることから限定的であった。

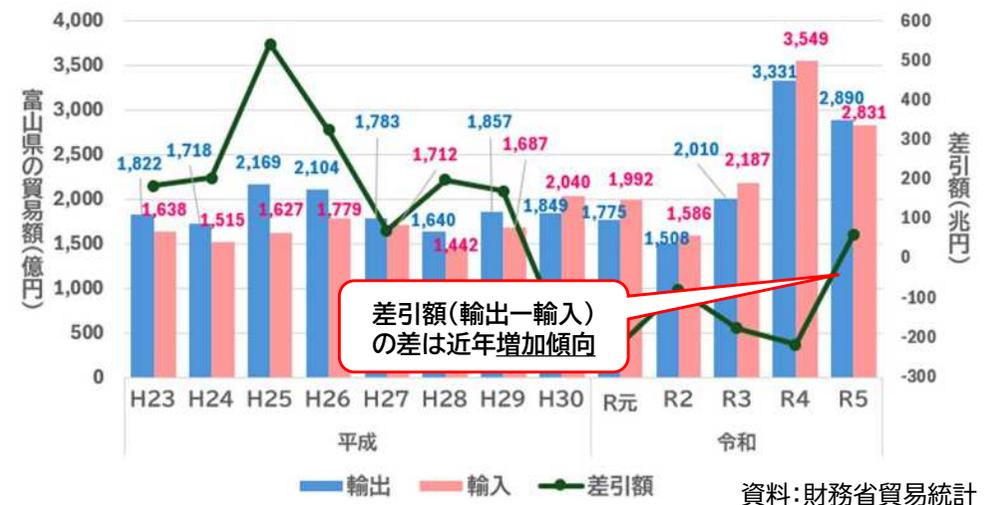
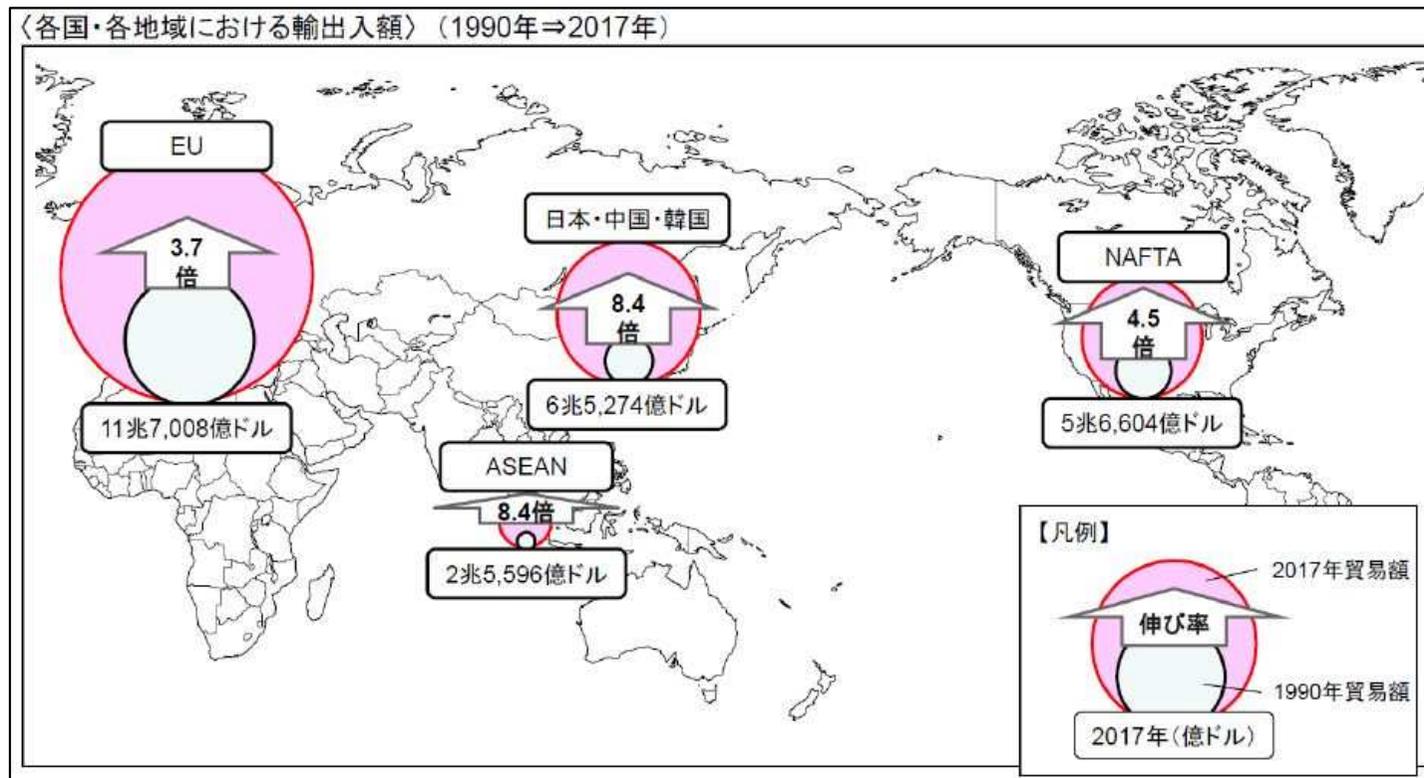


図 富山県の貿易額の推移

資料:財務省貿易統計

世界の貿易動向

- 各国・各地域における貿易額(1990年⇒2017年)である。世界各地域における貿易額(輸出入額)は、1990(平成2)年から2017(平成29)年にかけて大きく増加している。
- 地域別増加率をみると、ASEAN諸国及び日本・中国・韓国は8.4倍、NAFTAは4.5倍、EUは3.7%であり、ASEAN諸国及び日本・中国・韓国等のアジア諸国における伸び率が高い。
- 地域別輸出入額をみると、EUは約11.7兆ドル、日本・中国・韓国は約6.5兆ドル、NAFTAは約5.7兆ドル、ASEAN諸国は約2.6兆ドルであり、北米及びヨーロッパ地域における貿易額の規模がアジア諸国と比較して依然として大きい。

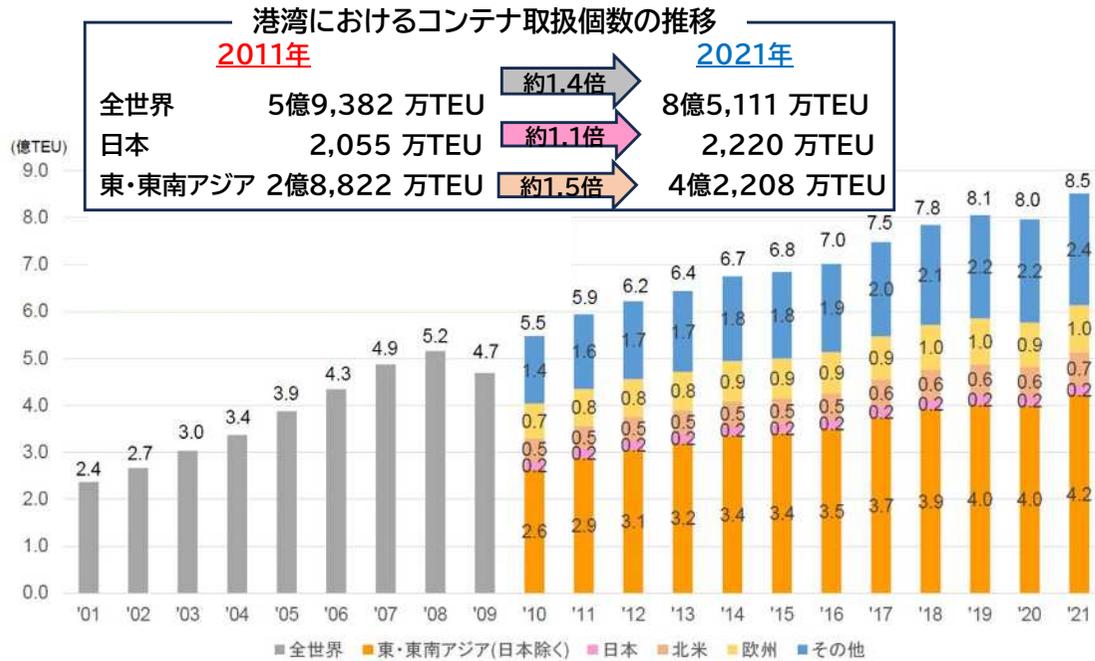


各国・各地域における貿易額(1990年⇒2017年)

※貿易額は輸出入合計の値  
 資料:UNCTADstatを基に国土交通省港湾局作成

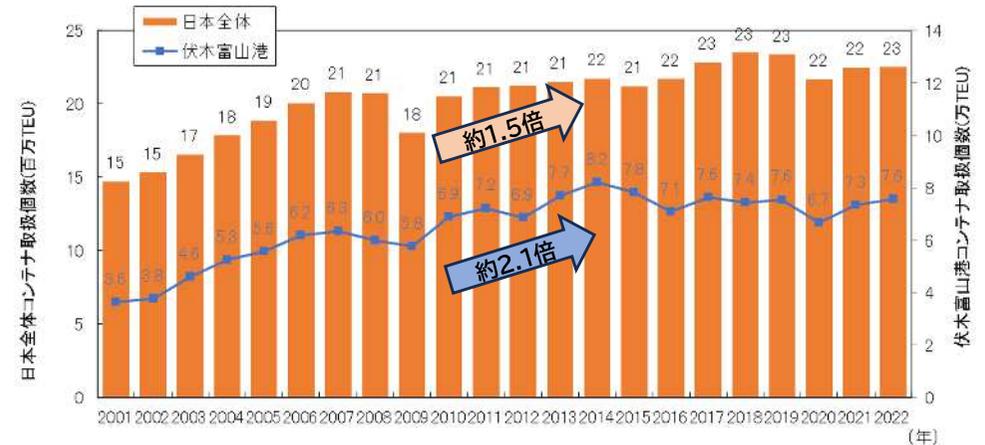
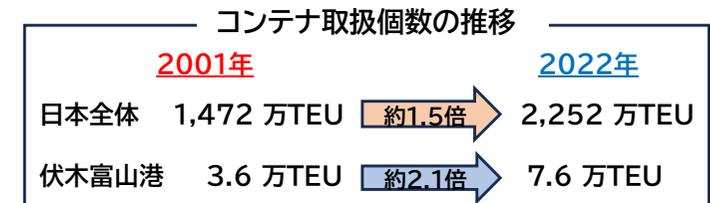
世界のコンテナ貨物の動向

- 2011年から2021年までの10年間で、世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.4倍に増加している。日本は1.1倍、東・東南アジアは1.5倍と貿易額の増加と同様に、アジア諸国の伸びが大きい。
- 2001年から2022年までの21年間で、伏木富山港におけるコンテナ取扱個数は2.1倍に増加しており、日本全体の1.5倍より伸びが大きい。



出典：UNCTAD(Container port throughput,annualおよびReview of Maritime Transport)  
より国土交通省港湾局作成  
注意：2009年以前は出典上に地域別の記載なし

図 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

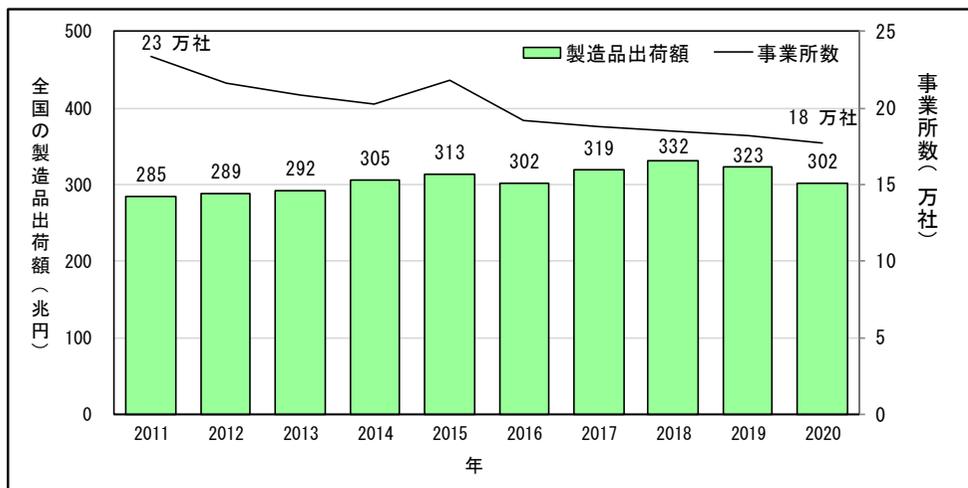


資料：港湾統計年報・伏木富山港港湾統計

図 我が国及び伏木富山港のコンテナ取扱個数の推移

製造業の推移(全国)

- 我が国の事業所数は2011(平成23)年の23万社から2020(令和2)年の18万社と**減少傾向**にある。
- 一方で**製造品出荷額**は2011(平成23)年の285兆円から2018(平成30)年の332兆円まで**増加傾向**を示した。



資料:工業統計調査

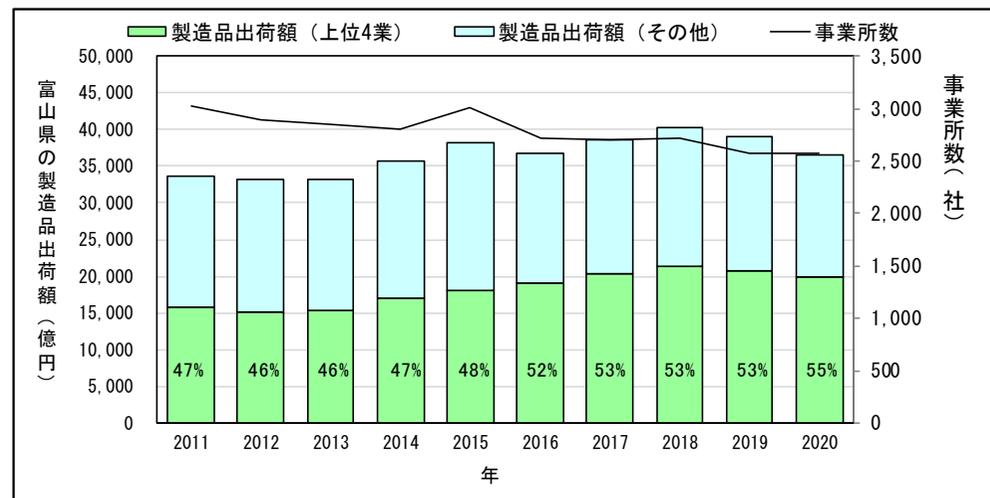
図 我が国における事業者数及び製造品出荷額の推移

製造業の推移(富山県)

- 富山県における**事業所数**は**減少傾向**を示す一方、**製造品出荷額**は**増加する傾向**がみられた。
- なお、富山県の製造業で**製造品出荷額**の**上位4業の割合**は、**増加傾向**を示しており、2016(平成28)年で5割を超え、2020(令和2)年には55%まで増加している。

<上位4業:順位は2020(令和2)年>

- ①化学工業
- ②生産用機械器具製造業
- ③金属製品製造業
- ④非鉄金属製造業



資料:工業統計調査

図 富山県における事業者数及び製造品出荷額の推移

#### 外国人旅行客の推移(全国)

- 我が国を訪問する外国人旅行者数は、2003(平成15)年の521万人から**2019(令和元)年の3,188万人まで大幅に増加**した。
- 訪日外国人旅行者6割以上はアジアからの旅行者であり、**主に中国・韓国・台湾・香港**からの旅行者であった。
- なお、コロナ禍の影響を受け、2019(令和元)年の3,188万人から**2021(令和3)年の25万人(2019年比の0.8%)まで減少**したが近年徐々に**回復傾向**にある。



※: その他はアジア・欧州・北アメリカ以外の地域の国  
資料: 日本政府観光局(JNTO)

図 訪日外国人数の推移

#### 外国人旅行客の推移(富山県)

- 富山県でも、我が国を訪れる外国人旅行客の増加に伴い、増加傾向を示しており、2003(平成15)年の2.9万人から**2019(令和元)年の35.8万人まで増加**した。
- 出身国は**台湾が最も多く**、次いで**中国・香港・韓国等**であった。
- なお、コロナ禍の影響を受け、2019(令和元)年の35.8万人から**2021(令和3)年の1.1万人(2019年比の3%)まで減少**したが近年徐々に**回復傾向**にある。

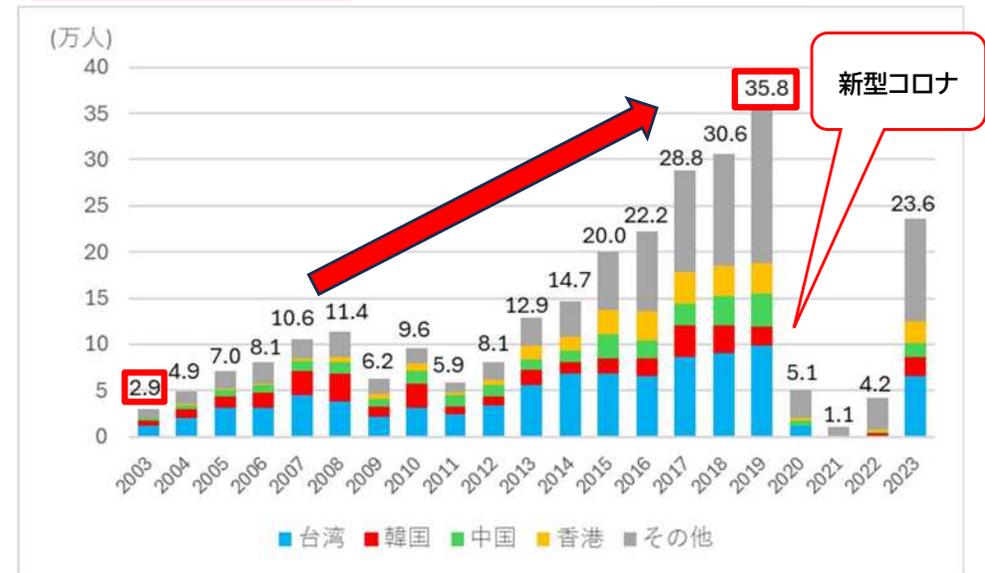


図 富山県における外国人延べ宿泊者数

## 我が国の労働者不足状況

- 生産年齢人口の減少に伴い、**労働者不足が深刻化**している。
- 2022(令和4)年8月時点で「調査産業計」で4割以上、不足割合が最も高い「運輸業、郵便業」で5割以上の事業所で労働者が不足すると回答していた
- なお、コロナ禍の始まる前の2018(平成30)年11月頃から、**景気後退によるD.Iの低下**が始まっていたが、**2020(令和2)年5月頃から回復基調**を見せており、コロナ禍の影響は限定的であったと考えられる。

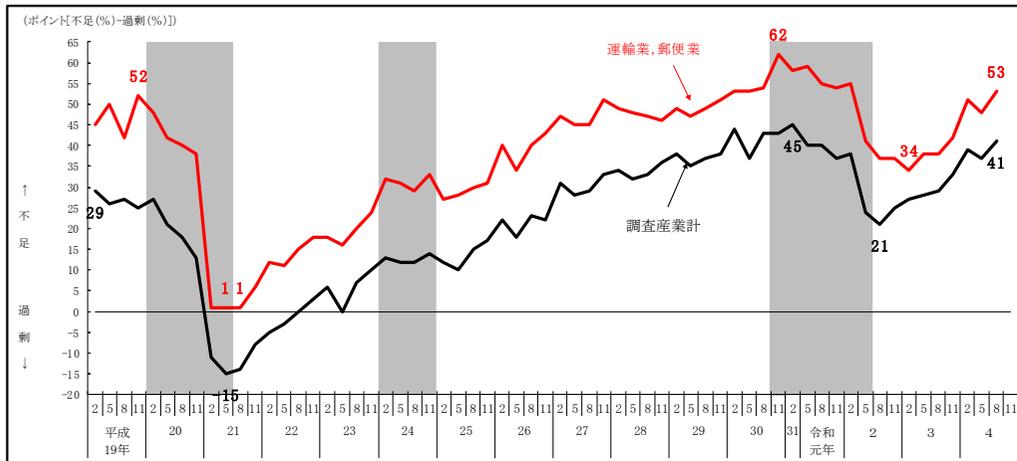


図 我が国の雇用形態別労働者過不足判断D.Iの推移

※D.I 企業の業況感や設備、雇用人員の過不足などの各種判断を指数化したもの

## 我が国のトラックドライバー需要の将来予測

- 国内のトラックドライバー人口は1995年から一貫して減少傾向にあり、**2015年から2030年までに3割減少**すると予測されている。
- 50歳以上の大型トラックドライバーの割合は、**2018(平成30)年度から2028(令和10)年度までに23.1%増加**すると予測されている。

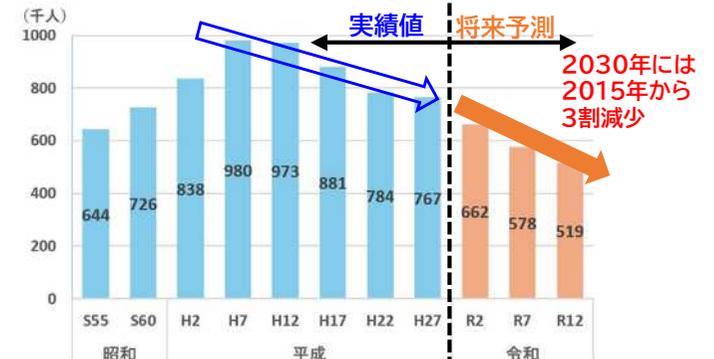
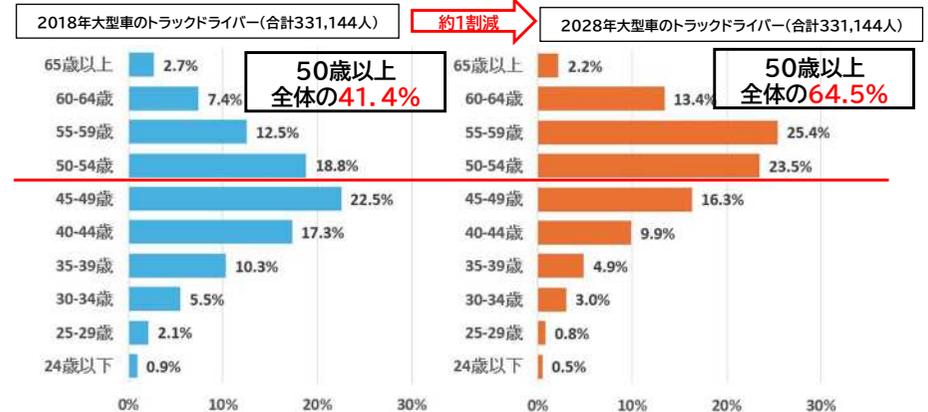


図 トラックドライバーの需給予測 資料:経済産業省HP(R5.3)



資料:(公社)鉄道貨物協会平成30年度本部委員会報告書(令和元年5月)

図 営業用トラックドライバー供給量の予測値

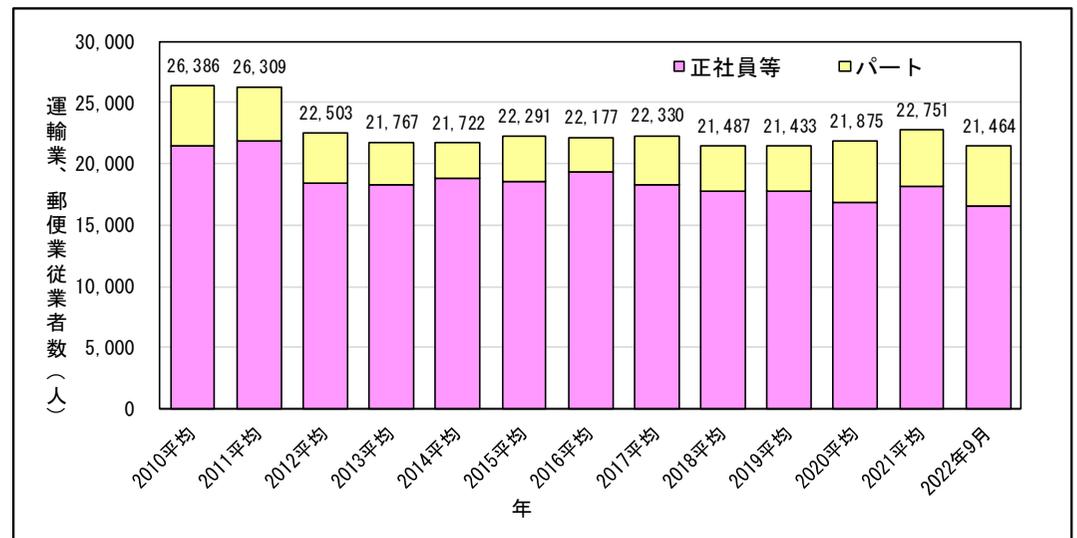
富山県の労働者不足状況

- 富山県における労働者不足の動向は、**人口減少と少子高齢化が進行し、労働力不足が顕在化**しており、労働力不足の今後の推移について試算した結果、2020(令和2)年の1万人から2060年の10万人まで増加すると試算されている。
- 富山県における運輸業、郵便業従業者数は、2010(平成22)年の2.6万人から2022(令和4)年9月の2.1万人まで減少している。このまま減少傾向が継続すれば、今後トラックドライバー需要の増加と相まって、**ドライバー不足が深刻化する可能性**がある。



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



資料：毎月勤労統計調査 地方調査月報(富山県)

図 運輸業、郵便業の常用労働者数・パート労働者数

我が国の港湾労働者不足状況

- 我が国の港湾労働者は少しずつ減少傾向にあり、2021年では1998年と比較して**2割程度減少**している。
- 労働力人口の将来推計をもとに港湾労働者数を試算すると2019年から2040年の**約20年間で最大で12,000人程度減少**すると予想されている。

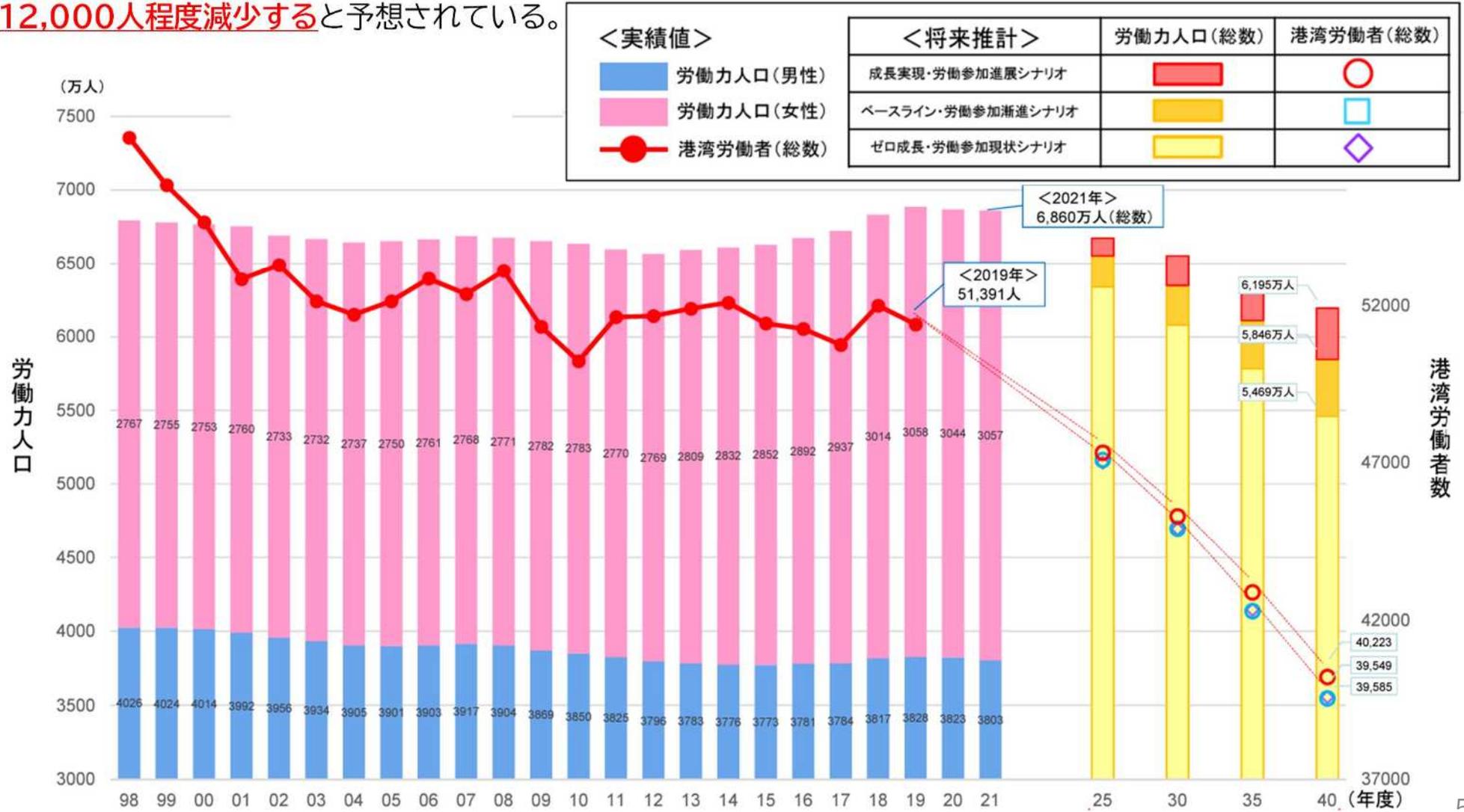
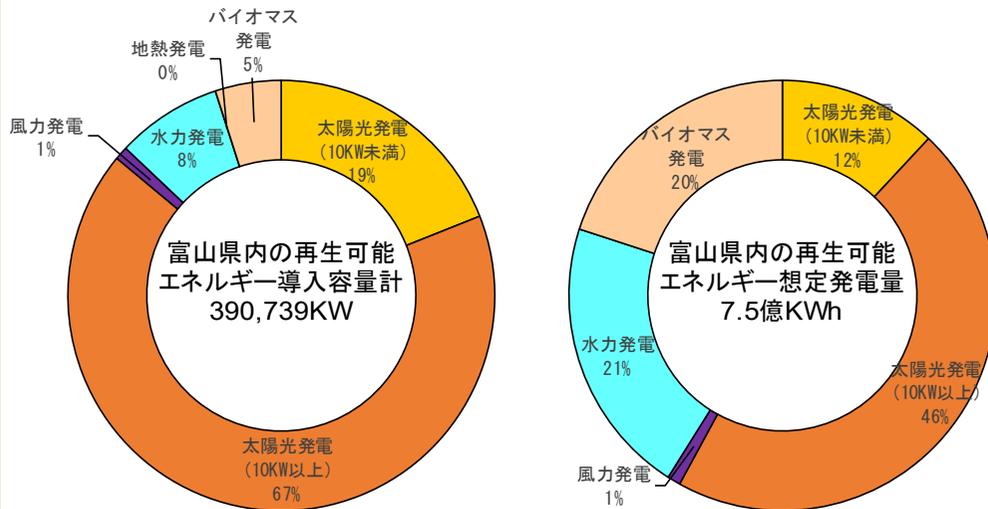


図 港湾労働者数と労働力人口の推移・将来推計

資料:全国港湾労働組合HP

#### 富山県における再生可能エネルギー導入状況

- 2012(平成24)年7月より開始された固定価格買取制度(FIT制度)より導入された設備容量は、2021(令和3)年3月末時点で390,739kW、想定年間発電電力量は7.5億kWhと推計されている。
- 導入された再生可能エネルギーの内訳は、太陽光発電が設備容量の86%、想定発電電力量の58%となっている。



資料:富山県再生可能エネルギービジョン検討とりまとめ R4.3

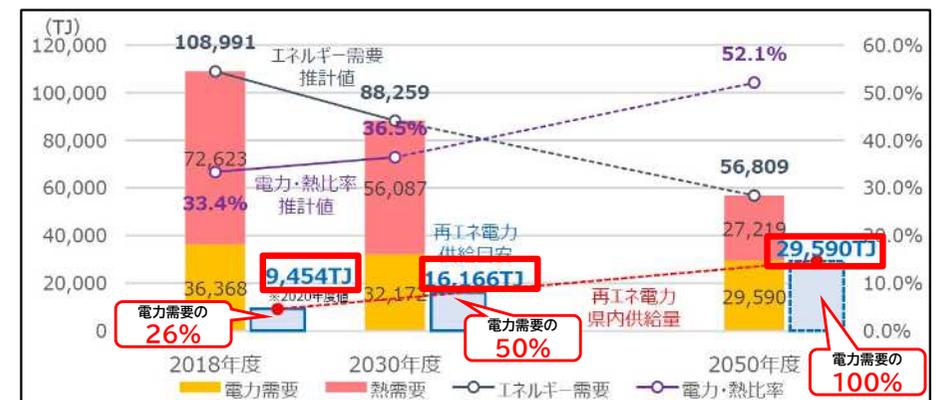
図 再生可能エネルギー導入状況  
(施設容量:左側・想定発電電力量:右側)

#### 富山県における将来の再生可能エネルギー導入

- 将来に向けた導入目標の目安は、2030(令和12)年度で6,712TJ(電力換算1.9百万MWh)以上、2050年度で20,136TJ(電力換算5.6百万MWh)以上となっている。
- 再生可能エネルギー割合を2020年電力需要の26%に対して、**2030年に50%、2050年に100%を目指している。**

表 2030年(令和12)度の再生可能エネルギー発電県内供給及び新規導入の試算

	2020(令和2)年度			2030(令和12)年度			(参考)2050年度	
	電力需要	県内発電電力量	県内供給量	電力需要	県内供給目安	新規導入目安	電力需要・県内供給目安	新規導入目安
TJ	37,918	36,550	9,454	32,172	16,166	6,712以上	29,590	20,136以上
MWh	10,532,686	10,152,774	2,626,175	8,936,696	4,490,622	1,864,447以上	8,219,516	5,593,341以上



資料:富山県再生可能エネルギービジョン検討とりまとめ R4.3

※:1TJ=0.0036MWh換算

## 富山県のカーボンニュートラルの動向

- 富山県では2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すこととしており、その実現に向け県内における水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーの需要動向等を踏まえ、国際物流の結節点となる伏木富山港において、水素・アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備について検討し、カーボンニュートラルポートの形成に取り組むこととしている。

## ○運輸部門における省エネルギーの取組み

## 【物流における取組み】

- ・ 物流における排出削減のため、自動車による輸送からより排出量の少ない鉄道・海上輸送へのモーダルシフト<sup>※注1</sup>や幹線輸送の集約化、複数事業者による共同配送など、物流における効率化事例の普及を目指し、国・関係団体と連携した支援制度の周知など普及啓発に取り組めます。

## 【港湾地域における取組み】

- ・ 物流の拠点となる港湾地域における脱炭素化の推進のため、荷役機械や輸送車両のFC(燃料電池)化等を促進します。また、カーボンニュートラルポート形成に向け、港湾地域における脱炭素化の取組みを促進します。

## ○水素・アンモニアの導入拡大

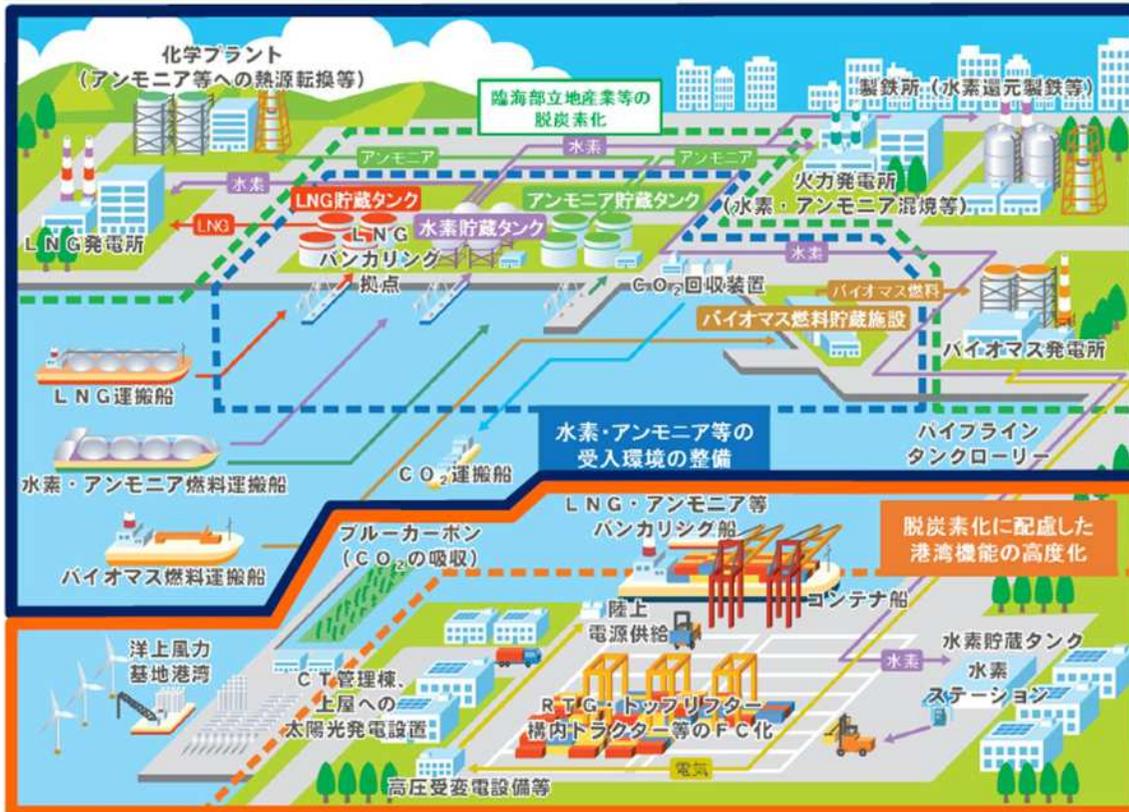
## 【水素・アンモニア等の受入環境等の検討】

- ・ 2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた富山県内における水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーの需要動向等を踏まえ、国際物流の結節点となる伏木富山港において、水素・アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備について検討し、カーボンニュートラルポートの形成に取り組めます。

我が国のカーボンニュートラルポートの動向

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

伏木富山港カーボンニュートラルポートの動向

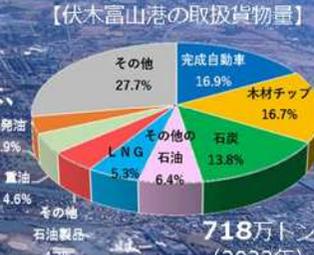
1. 港湾脱炭素化推進計画の基本的な方針

(1) 伏木富山港の概要

↓ 本州日本海側のほぼ中央部に位置し、富山県を中心に北陸地方の物流拠点として、重要な役割を担っている。

↓ 対岸諸国や東南アジアをはじめ世界各国を結ぶ国際貿易港である。

↓ 石炭、LNG等のエネルギー関連の貨物は、取扱貨物量全体の約4割を占めている。

【伏木富山港の取扱貨物量】  
718万トン (2022年)

資料：航空写真 (R3.12.14撮影)  
国土交通省北陸地方整備局提供

(2) 取組方針

① 温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化

港湾地域の面的・効率的な脱炭素化を図る

- ▶ 低炭素型の荷役機械、省エネ設備等の導入を検討し、港湾オペレーションの脱炭素化を図る。(ターミナル内)
- ▶ 火力発電、化学工業等が集積する臨海産業と連携し、省エネ設備・再エネ導入を推進し、港湾地域で面的に脱炭素化を図る。(ターミナル外)
- ▶ ブルーカーボン生態系の保全、緑地整備によるCO2吸収の取組を推進。

② 港湾・臨海部の脱炭素化への貢献【エネルギー供給】

水素・燃料アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の形成

- ▶ 官民連携による次世代エネルギーの安価で安定的なエネルギー供給に向け、水素等の利活用が期待される背後地でのインフラ整備を検討。

カーボンニュートラルポート (CNP) の形成

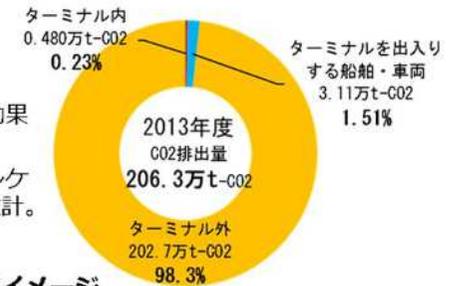
- ↓ 脱炭素化に取り組む荷主・船社の伏木富山港の利用を誘致
- ↓ 臨海部産業の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献

2. 港湾脱炭素化推進計画の目標

(1) 計画期間は2050年まで

(2) 温室効果ガス排出量の推計

- ▶ 港湾周辺において、主要な温室効果ガスであるCO2排出量を推計。
- ▶ 事業者のエネルギー使用量をアンケート等で収集し、CO2排出量を推計。



(3) 温室効果ガスの排出量の削減イメージ

- ▶ 計画対象事業所のCO2排出量削減の取組についてヒアリング等を通じて把握した上で、県全体の削減目標を基に検討した。



(4) 計画の目標：分野別のKPI及び中長期別の具体的な目標を設定

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 0 t-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	

資料：伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の概要(令和6年6月)

# 3 港湾及び富山県をとりまく国内外の社会情勢の変化(まとめ)

## 社会・経済状況及び県民・国民生活の動向

我が国の情勢変化と富山県の情勢変化は概ね同傾向であり、時代の要請に対応することが必要

	日本	富山県
人口(スライド47・48)	●2050年の人口は、2020年の126百万人から約17%(21百万人)減少。生産年齢人口は、2045年に50%減の見込み。	●2050年の人口は、2020年の103万人と比較して約24%(27万人)減少。生産年齢人口は、2040年に50%減の見込み。【全国より減少傾向大】
GDP(スライド49・50)	●世界各国のGDPは、多くの国で顕著な増加傾向。 ●他地域のほとんどが2022年以降日本の名目GDPを上回る傾向が続くと予測されている。	
貿易(スライド52)	●近年の貿易はASEAN諸国及び日本・中国・韓国等のアジア諸国における伸び率が高い。	
観光(スライド55)	●外国人旅行者は新型コロナの影響で大幅に落ち込んだ。 ●今後外国人旅行者が増加し、コロナ禍後の本格的なインバウンド需要の回復が見込まれる。	●全国同様、外国人旅行者は新型コロナの影響で大幅に落ち込んだ ●コロナ禍後の本格的なインバウンド需要の回復が見込まれる。
トラックドライバー不足(スライド56・57)	●我が国では、2015年から2030年までに3割減少する見通しである ●2028年には50歳以上のドライバーが約65%を占めると予想されている	●富山県では労働力不足が顕在化しており、2060年の10万人の不足が試算されている ●今後トラックドライバー需要の増加とともに、ドライバー不足が深刻化する恐れがある
港湾労働者不足(スライド58)	●我が国の港湾労働者数は2021年では1998年と比較して2割程度減少している。 ●今後、2019年から2040年の約20年間で最大で12,000人程度減少すると予想されている。	
カーボンニュートラルポート(スライド60~62)	●我が国の産業・港湾の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進。	●2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指し、伏木富山港においては、水素等の受入環境の整備について検討し、カーボンニュートラルポートの形成に取り組むこととしている。
農林水産物等の輸出促進	●国の農林水産物・食品の輸出目標額は、2030年に5兆円。	●富山県の農林水産物等の輸出目標額は、2026年度120億円。(2020(令和2)年の10倍)

## 4. 上位計画・関連計画及び港湾利用者からのニーズ

本章では上位計画・関連計画の把握によって新たな長期構想を検討するための、国及び背後圏からの要請等を整理するものである。

港湾関連	港湾の中長期政策「PORT2030」	海上輸送網・国内物流体系の構築、クルーズアイランド化、新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成などを <b>8つの政策の柱を考慮</b> する
	北陸港湾ビジョン 「日本海北前船構想2030」	物流の多様化・高度化、地域産業を支える日本海側エネルギー拠点の形成・循環型社会の構築、多クルーズ振興と地域連携による“楽しいみなど”づくり等を掲げ、 <b>伏木富山港3地区における今後の取組のイメージを踏まえる</b>
	伏木富山港港湾脱炭素化推進計画	<p>&lt;取組方針&gt; 港湾・臨海部の<b>脱炭素化への貢献</b>【エネルギー供給】</p> <p>&lt;CNPの形成&gt; <b>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</b></p>
地域計画	富山県総合計画	港湾機能の充実、環日本海地域やアジアとの物流の活性化、クルーズの振興、港の賑わいづくりを <b>主な政策として掲げており、これらに対応</b>
	高岡市総合計画第4次基本計画	交通ネットワークを活かし、 <b>県西部の中核的役割を果たす港湾の整備・活用</b>
	第3次射水市総合計画	<b>港湾整備の促進</b>
	第2次富山市総合計画	陸・海・空の <b>広域交通網の確保</b> (空港・ <b>港湾の充実</b> )
防災	富山県地域防災計画	防災空間の整備拡大、耐震性等強化、風水害への強化、海上災害予防対策、緊急海上輸送路の確保を目指した <b>港湾の整備および海上交通環境の整備</b>
観光	第3次富山県観光振興戦略プラン	目指す姿として、広域観光の拠点化、富岩運河環水公園における賑わいを創出、海外誘客の推進、 <b>外航クルーズ客船の誘致</b> を促進
	高岡市観光振興プラン	<実施計画> <b>インバウンド回復</b> に向けた取り組み継続
	第2次射水市観光振興計画	<強化戦略> <b>広域観光交流拠点</b> としての都市機能強化、 <b>インバウンド対策の強化</b>
	富山市観光戦略プラン	<施策> バイエリアの <b>キラコンテンツ化</b> と <b>回遊性向上</b> 、 <b>観光客受入基盤の整備</b>

## 《船舶の大型化・滞船対応》

- 新規貨物の取り込み等による**貨物量増加への対応**や海上輸送効率化を図るために船舶を大型化したいが、**岸壁の水深や野積場が不足**している。**船型が大型化する中、岸壁水深不足が一番大きな問題**である。【共通】
- 新湊地区の中央1号岸壁はパナマックス級(230m)、中央2号岸壁はチップ船(210m)が寄港しているが、**船舶が大型化しており係留しにくくなっている**。【新湊地区】
- 混雑の影響で滞船が発生**している。船舶の大きさにもよるが、小さい船舶でも**1日当たり100万円単位でコスト**がかかってくる。2日間くらいの滞船が常態化しているところもある。【共通】

## 《埠頭用地》

- 中古車は、ロシア以外にドバイ等の中東にも行っているが、**中東向けは大型化している傾向があるが、対応できていない**。また、**モータープールがない**ためDX化等で効率化して取扱量を増やしている状況であるが、現状これ以上は増やせない。【伏木地区・富山地区】
- 新規貨物を増やしたいが、バース不足、埠頭用地(野積場等)が不足**している。**バースや埠頭用地が増えれば効率的な荷役が可能となる**。【共通】

## 《輸送方法》

- 富山の貨物でも一部、**名古屋港や阪神港で揚げ積みしている貨物がある**。リードタイム、輸送コストで有利となれば**最寄り港(伏木富山港)を利用する方が有効**であることは間違いない。太平洋側貨物が日本海側にシフトすることも十分に考えられる。【共通】

## 《静穏度確保》

- 冬季風浪や寄り回り波等の影響を受けて、**荷役障害や係船ロープの切断等が発生**している。【共通】

## 《道路網》

- 港へのアクセスにおいて、**背後道路の利便性を向上**させてほしい。【共通】

- クルーズ船と貨物船の**バッティング**が課題である。今後クルーズ船が増えてくるので、**調整では対応できなくなる**。【伏木地区】
- クルーズが寄港する場合には**2日前から入港準備があるため岸壁を空けなければならない**。【伏木地区】
- クルーズの**受入が増加した場合、貨物船の入出港が停止**することが懸念される。【伏木地区・富山地区】

## 《次世代エネルギーの導入》

- バイオマス発電所の貨物量が増加が見込まれる。【伏木地区】
- 水素等の次世代エネルギーの受け入れ環境整備(貯蔵を含む)が必要である。【共通】
- 化石燃料を水素で代替できれば非常にクリーンなエネルギーであるが、水素の十分な供給が必要となるため、受入拠点や水素ステーション、工場への輸送も含めた連続的な供給システムを構築してほしい。【共通】
- シーバースやドルフィン等の民間施設を含めた既存施設の有効活用。【富山地区】

## 《モーダルシフト：RORO船・フェリー》

- 長距離ドライバーの人員を増やすため、地元の近距離輸送でも人員不足が発生している。また、トラックドライバーのコンプライアンスの観点のための業務が煩雑になり、人手不足が加速している。【共通】
- 2024年問題の影響で陸送運賃は高くなってきている。【共通】
- スポット貨物については、これまでRORO船の利用により輸送した実績がある。【共通】
- 伏木富山港にフェリー・RORO船が就航すれば利用したいと考えている。【共通】
- フェリーとRORO船で利用面での違いは特になく、運賃面だけである。
- 2024年問題への対応として、トラック輸送を鉄道輸送に切り替える予定の事業者もいる。【共通】
- 製品は濡らしてはいけないので、内航船だと雨天時の荷役がストップするなど都合が悪い。フェリー・RORO船であれば雨濡れの心配もない。【共通】

## 《その他》

- 鉄道を引き込める余地がある上に、広い道路も周りに様々あるので、自動運転も視野に入れた整備を行ってほしい。【共通】
- 背後地のエコタウン(富山市)を生かして、リサイクルポートとしての機能を含めないか。【共通】

- 伏木富山港の背後圏は富山県、長野県、岐阜県になると思うが、BCP的な観点では、大阪・名古屋・東京も背後圏として捉えていく必要がある。【共通】
- 防災用の倉庫や用地がないため、日本海側の防災のためにも倉庫も必要である。【共通】
- レギュラー貨物について、今後、遠方(東北、中国地方)への輸送は鉄道輸送に代替する方針。【共通】

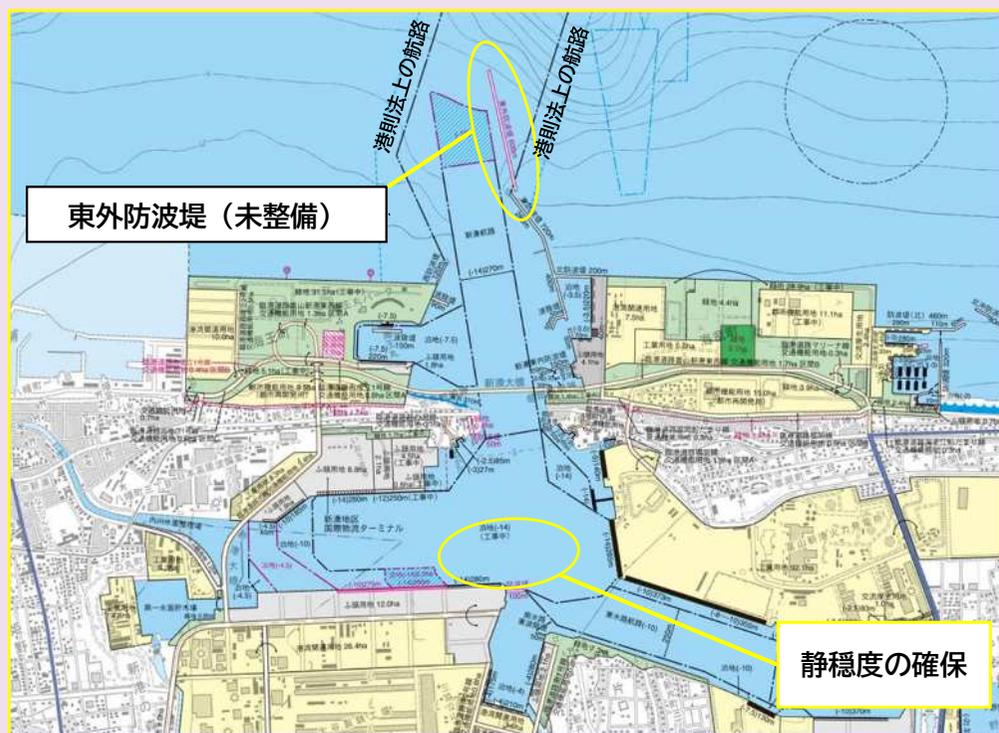
## 5. 伏木富山港への要請と課題

本章では長期構想施策を導くための伏木富山港への要請と課題を整理する。

## 5 伏木富山港への要請と課題

### 新湊地区

- 国際物流ターミナルでは、**コンテナ船の2隻同時接岸が多く発生。(約300回:R1.8~R7.1)**
- 将来の水素需要を見据え、コンテナでの受入を検討しているが、**水素タンクコンテナの置場の確保が必要。**
- 航路上に計画している**東外防波堤の整備が困難なため、港内の静穏度が確保できていない。**



## 伏木富山港の主たる課題①

### 岸壁の利用水準が高く機能強化が不可欠

国際物流ターミナル (北1・4岸壁)



資料：航空写真 (R5.12.8撮影)  
国土交通省北陸地方整備局提供

## 5 伏木富山港への要請と課題

## 伏木富山港の主たる課題①

### 岸壁の利用水準が高く機能強化が不可欠

#### 伏木地区

万葉心頭 (万葉1~2岸壁)

- 混雑により滞船
- 船舶の大型化



万葉心頭 (万葉1~3岸壁)



- 万葉心頭は、バイオマス発電運転以降、木材チップ(燃料)の取扱い開始に伴い、岸壁が混雑し、滞船が発生。(R4:70回、R5:47回)
- 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している。
- 大型クルーズ船が寄港可能な貨客併用岸壁では、旅客船の受入れ時に荷役作業を中断するため、滞船が発生。

#### 富山地区

富山内港 (1~5岸壁)



- 神通川と市街地に挟まれているため、荷役作業に十分な心頭用地や保管施設用地を確保できないため、非効率な荷役となっている。
- 大型船の回頭に必要な泊地を確保できないため、大型船が入港できず、スケールメリットを活かした効率的な物流を実現できていない。
- 耐震強化岸壁の完成後、防災物流拠点として十分な機能を発揮するためには、緊急物資を保管する施設整備等が必要。

## 5 伏木富山港への要請と課題

## 伏木富山港の主たる課題②

### 遊休した水面貯木場や利用の少ない南水路の有効活用

#### 新湊地区

- 取扱貨物の変化により、原木の保管施設としての**水面貯木場は、未利用化が進行し遊休状態にある。**
- 利用頻度の少ない**南水路の有効活用。**



クルーズ船の受け入れ(貨客併用岸壁)

伏木地区

- クルーズ船を貨物用岸壁で受け入れる場合、クルーズ旅客の乗降時の安全性を確保するため、**貨物の荷役の休止や制限を行う必要が生じ、滞船が顕在する。**
- 旅客施設がない岸壁**でのクルーズ船の受入は、荷主や港湾運送事業者の協力を得ながら実施することが必要であり、**旅客と貨物の分離、限られたスペースにおける旅客と車両(バス・タクシー)の導線分離等が課題となる。**



3地区共通

- 海王丸パークや富岸運河緑地等の施設整備に取り組んできたところであるが、さらなる港湾空間の魅力向上が期待されている。
- 港の賑わいづくりについては、民間活力の導入も検討し、港湾所在市や関係者と連携・協力しながら、さらなる港湾空間の魅力向上の推進が必要である。



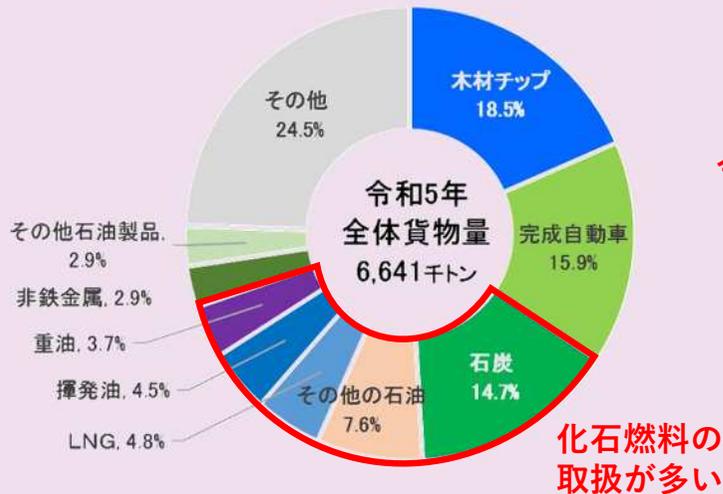
(資料)R5年延べ入込客数:富山県HP

## 5 伏木富山港への要請と課題

## 伏木富山港の主たる課題⑤ 脱炭素化社会への貢献

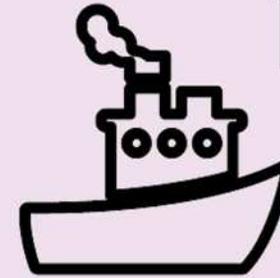
### カーボンニュートラルポート形成

- **全取扱貨物量の35%は、「石炭」、「その他の石油」、「LNG」等のCO2排出量が多い化石燃料**となっている。
- 港湾周辺には**CO2排出量が多い火力発電所、鉄鋼、化学工業等が多く立地**している。
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、**水素・アンモニア等の受入環境整備**や**荷役機械の脱炭素化**など、「伏木富山港港湾脱炭素化推進計画」(R6.6策定)の取組みを促進。



今後エネルギー転換が進む

大規模輸送



移充填

大規模貯蔵



水素等次世代エネルギーの大規模受入施設が必要

### 物流における脱炭素化への貢献(モーダルシフトの促進)



※下線部は課題

**物流・産業**

- 成長するアジアとの交易拡大を目指した機能強化(新規航路誘致・航路増便等への対応)
- 交易拡大に対応する最新鋭コンテナターミナルへの機能向上(DX化等で効率化、労働力不足への対応)
- 臨海部企業の物流効率化を支援する物流・産業拠点の形成(岸壁強化、用地確保、保管施設・道路整備)
- モーダルシフト・トラックドライバー不足に対応する高規格ユニットロードターミナルの形成(DX化等で効率化)

**観光・海洋レクリエーション**

- 港湾緑地等を活用した海洋性レクリエーション拠点の形成
- 市街地と連携した旧港の観光資源化
- みなとオアシスを核とした賑わい空間の形成
- クルーズ船の受入環境の充実(大型船(カジュアル系)と中・小型船(ラグジュアリー系)の両面)

**環境**

- 脱炭素化を先導する次世代エネルギー受入拠点の形成
- 背後企業のモーダルシフトの受け皿となる拠点形成
- 海域環境への影響、共存・共栄
- 気候変動に伴う海面水位上昇等の対策

**安全・防災**

- 震災発生時の物流機能維持と緊急物資輸送拠点
- 関東圏・中部圏・近畿圏のバックアップ機能確保
- 不法係留船対策

**その他**

- 将来にわたっても安定的な港湾サービスを継続して提供するには、港湾施設の老朽化に伴う維持修繕等の増加を見据え、経営の健全化に一層取り組む必要がある(ポートセールスによる施設利用の促進、遊休施設の有効活用、利用率の低い施設の機能再編及び利用転換 等)

# 5 伏木富山港への要請と課題

## 地区別の要請と課題(伏木地区まとめ)

立地ポテンシャルを活かした他圏(関東圏・中部圏・近畿圏等)のバックアップへの対応

バイオマス燃料の推進に加え次世代エネルギーの受入への対応

大水深耐震バースを活かした震災発生時の機能発揮

物流機能強化(埋立拡大)に伴う静穏度対策

岸壁の利用水準が高く機能強化が不可欠

みなとオアシスの活用

「うねり性波浪」により高波が発生し、港湾施設等に被害をもたらしている

みなとオアシス  
国分海浜公園

物流機能拡大

対岸諸国との交易拡大に資する物流機能強化  
(完成自動車輸出)

大型クルーズ客船の係留



バイオマス発電所

大水深バースを活かした大型クルーズ客船の受け入れ  
(インバウンド観光客の増加への対応)

石油関連企業

埋立地の港湾緑地の活用

完成自動車の荷役



港湾緑地(万葉緑地)



係留施設の利用水準(t/m)【R5実績】

- 1,000t/m以上
- 500t/m~1,000t/m
- 300t/m~500t/m
- 300t/m未満

物流・産業

観光・海洋レクリエーション

環境

安全・防災

利用のない旧港の活用

資料：航空写真（R5.12.8撮影）  
国土交通省北陸地方整備局提供

沖側は憩い・賑わい空間として機能しており  
さらなる活性化が求められる

旅客船バースを有し中型のクルーズ船の寄港  
促進が課題(海王岸壁の整備計画の実現)

みなとオアシスの活用



立地ポテンシャルを活かした他圏(関東圏・  
中部圏・近畿圏等)のバックアップへの対応

耐震バースを活かした震災発生時の機能発揮

対岸諸国との交易拡大に資する  
物流機能強化

遊休化した水面貯木場の有効活用

岸壁の利用水準が高く機能強化が不可欠

心頭用地・保管施設(倉庫・野積場)の不足

火力発電所の企業戦略を踏まえた港湾機能の変化への  
対応が不可欠(次世代エネルギーへの対応)

火力発電所

遊休化した水面貯木場の有効活用

物流・産業

観光・海洋レクリエーション

環境

安全・防災

利用頻度の少ない南水路の有効活用

係留施設の利用水準(t/m)【R5実績】

- 1,000t/m以上
- 500t/m~1,000t/m
- 300t/m~500t/m
- 300t/m未満

資料：航空写真 (R5.12.8撮影)  
国土交通省北陸地方整備局提供

ロシア向けの中古車輸出拠点となっており、今後とも機能の維持・強化が不可欠

外港地区の整備によるモーダルシフトの拠点を形成

富岩運河や岩瀬の街並みなど観光地としての魅力を活かしたクルーズ船等との連携

日本海石油  
シーバース

整備中の耐震バースを活かした  
震災発生時の緊急物資輸送拠点

船だまり

ロシア向け中古車輸出拠点

民間施設を活用した次世代エネルギー受入拠点  
となり得るポテンシャルを有している

背後市街地と物流施設の共存

岩瀬の古い街並み

火力発電所

内港地区は市街地に近接し狭隘な用地で貨物の荷捌きがなされているため解消が不可欠(ふ頭用地・倉庫の不足や老朽化)・適正な水域施設の整備

日本海石油

富岩運河と住友運河等を結ぶ遊歩道整備を行っており、運河を活用したさらなる賑わい空間の活性化が求められている

富山港左岸(草島地区)は災害時の避難場所等がなく安全性に欠ける

富岩運河

神通川右岸の臨港道路の拡幅強化

係留施設の利用率(t/m)【R5実績】

- 1,000 t/m以上
- 500 t/m~1,000 t/m
- 300 t/m~500 t/m
- 300 t/m未満
- 整備中

物流・産業

観光・海洋レクリエーション

環境

安全・防災

資料：航空写真 (R5.12.8撮影)  
国土交通省北陸地方整備局提供

## ◎ 論点整理

### ① 学識経験者

- ☑ 専門的な知見から、気象、貿易、経済、まちづくり、観光等の動向と港湾に求められる役割について

### ② 地元関係者（各商工会議所）

- ☑ 地域経済を発展させるために荷主が求める港湾機能（商工業のニーズ）について

### ③ 観光関係者

- ☑ クルーズ振興、水辺空間を活かした賑わい空間創出等について

### ④ 漁業関係者

- ☑ 漁業の振興と港湾の発展に資する取組みについて

### ⑤ 港湾関係者

- ☑ 港湾機能の効率化、脱炭素化社会への対応、災害時の役割、港湾労働環境について

### ⑥ 行政機関（国）

- ☑ 国の方針、目標達成のため、講じるべき施策について

### ⑦ 行政機関（県）

- ☑ 各部局で掲げる方針、目標達成のため、講じるべき施策について

### ⑧ 行政機関（市）

- ☑ 市の交通、都市整備、環境及び防災等まちづくりの方針を推進するため、講じるべき施策について

### ⑨ オブザーバー

- ☑ 専門的な知見からの助言