

資料 2



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

第2回 伏木富山港長期構想検討委員会

資料編

令和8年1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
○ 第1回委員会における意見と対応	38

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

「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
- ・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（富山地区整備中）
- ・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
- ・循環型社会（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

日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

☆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電源（LNG、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
- ・豊かな食のとやまブランドの国内外の販路拡大
- ・循環型社会（サーキュラーエコノミー）の形成
- ・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

「環境」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
- ・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吸收源＝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け入れ環境整備が必要

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
- ・資源循環に資する港の構築（サーキュラーエコノミー）

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推進による創貨
- ・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

「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ベイエリア

【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

- ・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唱造り集落など、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35.6万人（2023年）、コロナ禍前のピーク時（2017年）の14%まで回復
- ・富山県の外国人旅行客数は、コロナ禍で一時的に減少し、2023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つたが、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
- ・ベ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

- ・クルーズターミナルの整備
- ・みなどオアシス（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、ベイエリアの賑わい空間の創出

★オーセンティック（本格的）な観光資源と連携したクルーズ船の誘致、ベ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

「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（富山地区整備中）
- ・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おり

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靭化
- ・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

レジリエンスの高い強靭な港の形成

☆地域の暮らし・産業を守る港湾機能の強靭化

- ・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

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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電源(LNG、バイオマス、水素等)の供給拠点の強化
- 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を図る。

万葉ふ頭



・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



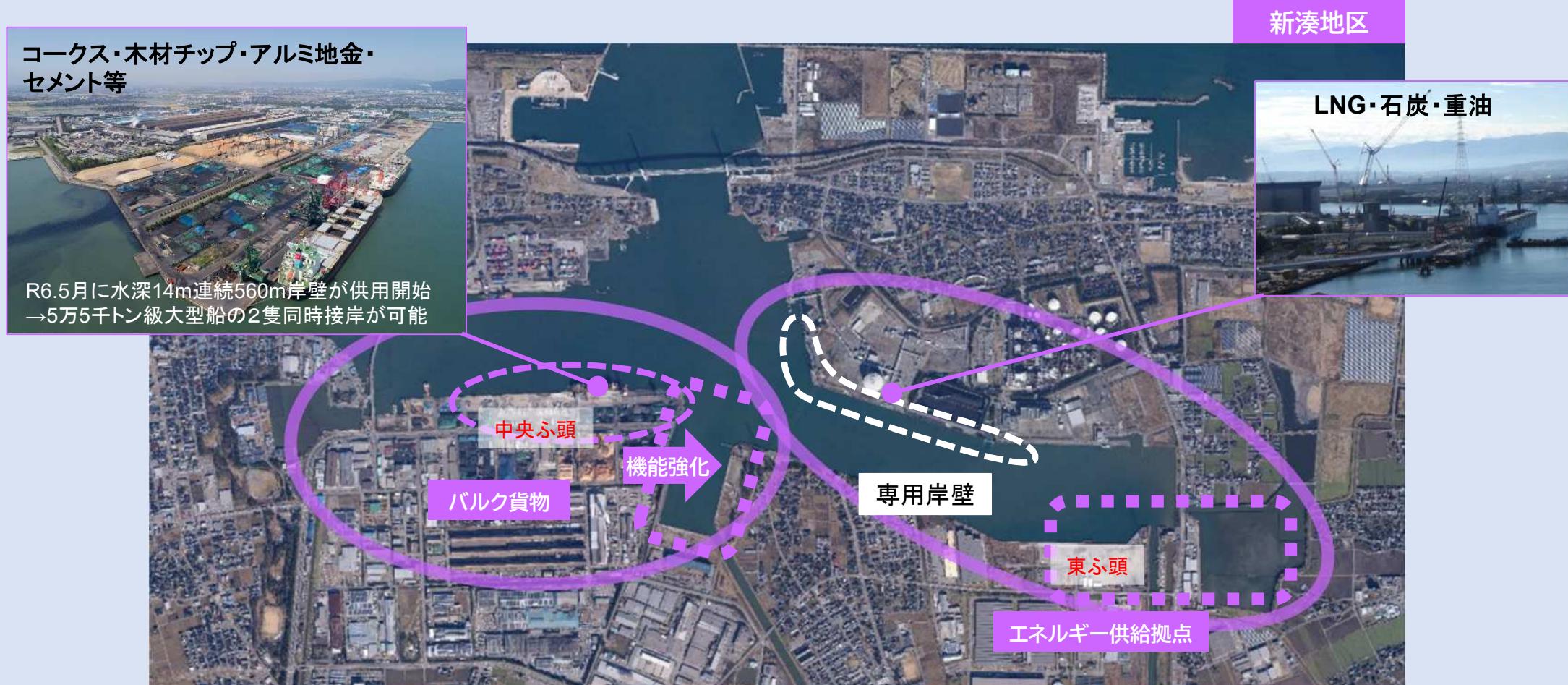
4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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電源(LNG、バイオマス、水素等)の供給拠点の強化
 - 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。



4 取組方針と取組内容

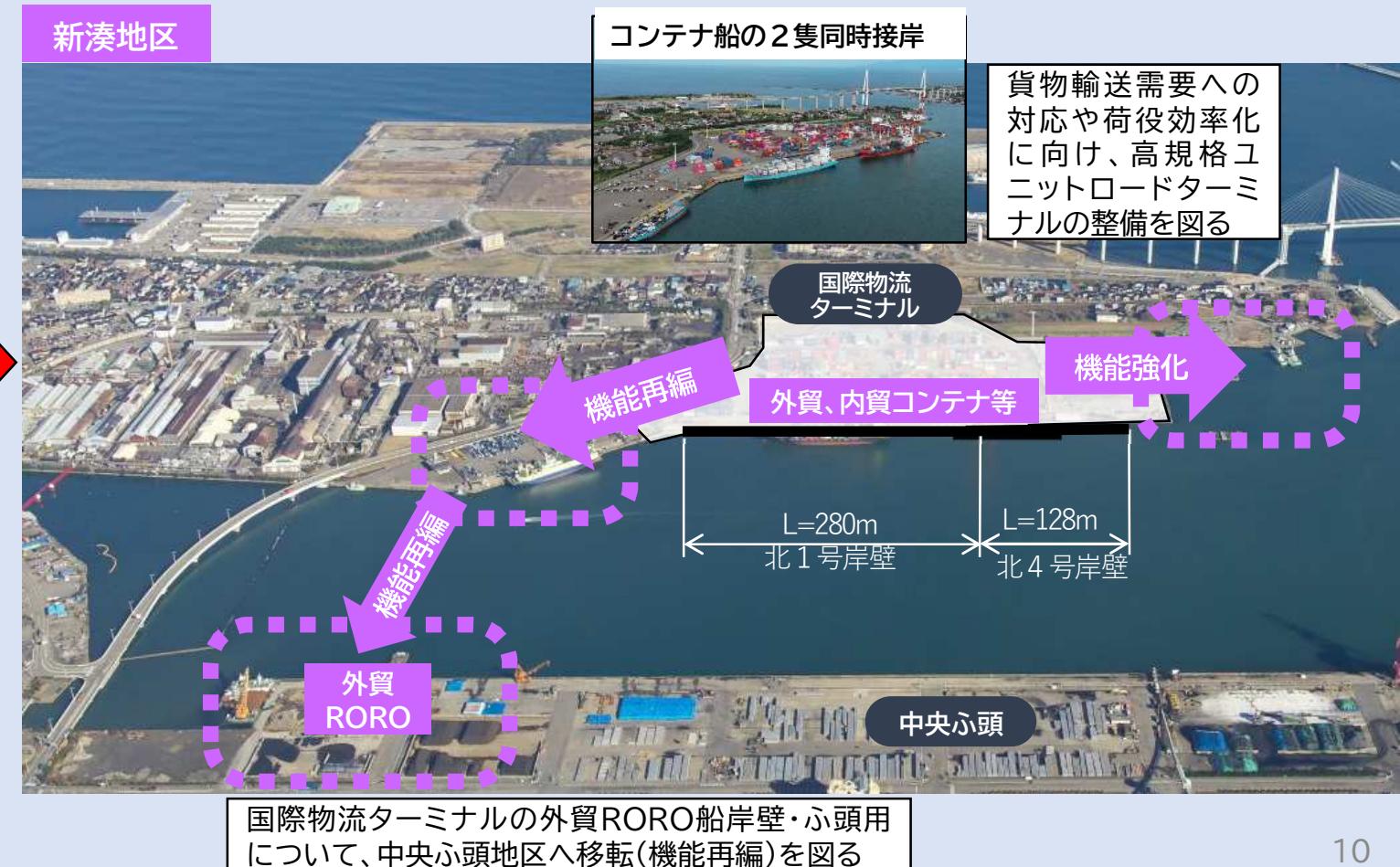
1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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、豊かな食のとやまブランドの販路拡大、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(増深)、ヤード拡張、用地確保(機能再編 RORO船の岸壁・ふ頭用地)により機能強化を図る。

- ・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(東南アジア向け含む約1.4万TEU/年)が多く存在
※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
- ・農林水産品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
- ・水素の取扱い(危険物)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

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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。



- ・荷役作業に十分なふ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
- ・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

4 取組方針と取組内容

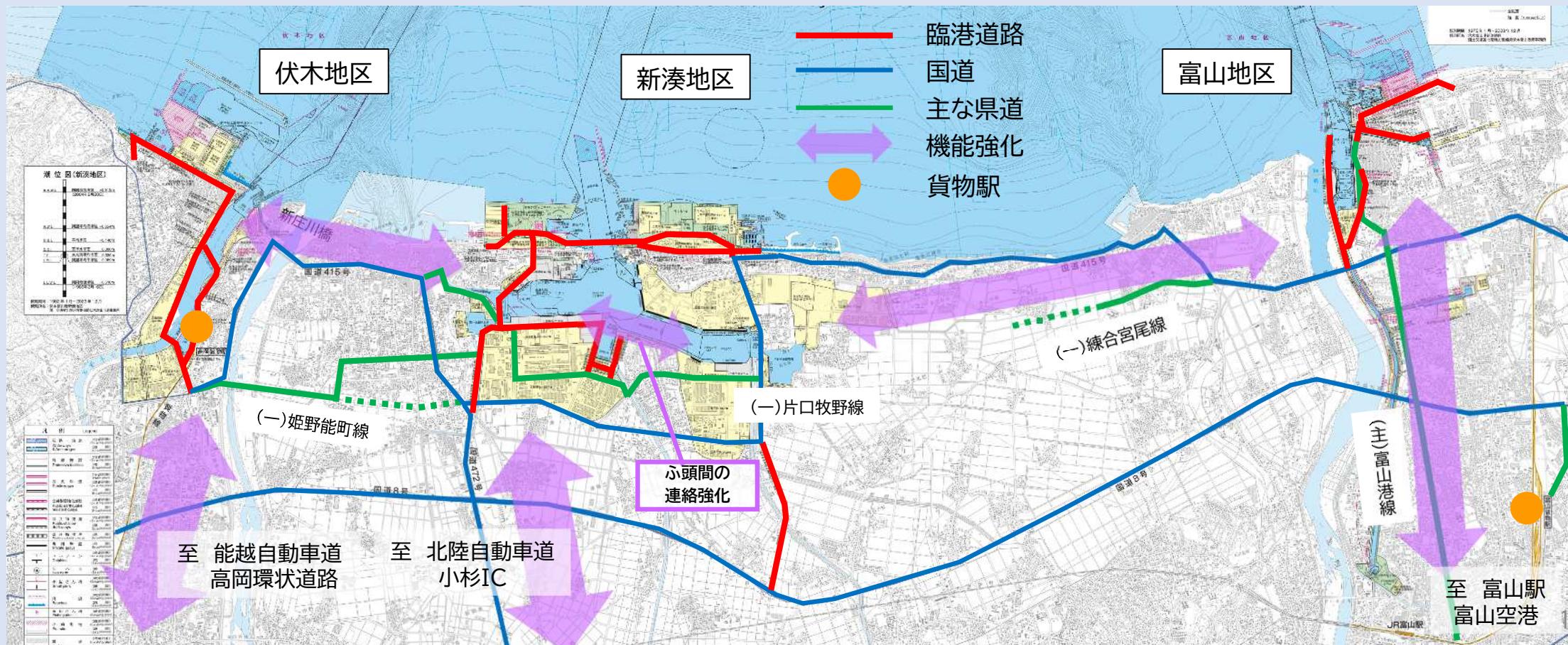
1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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(鉄道)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。



4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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、環境負荷の低減に対応するため、高規格ターミナルの整備を図る。

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。

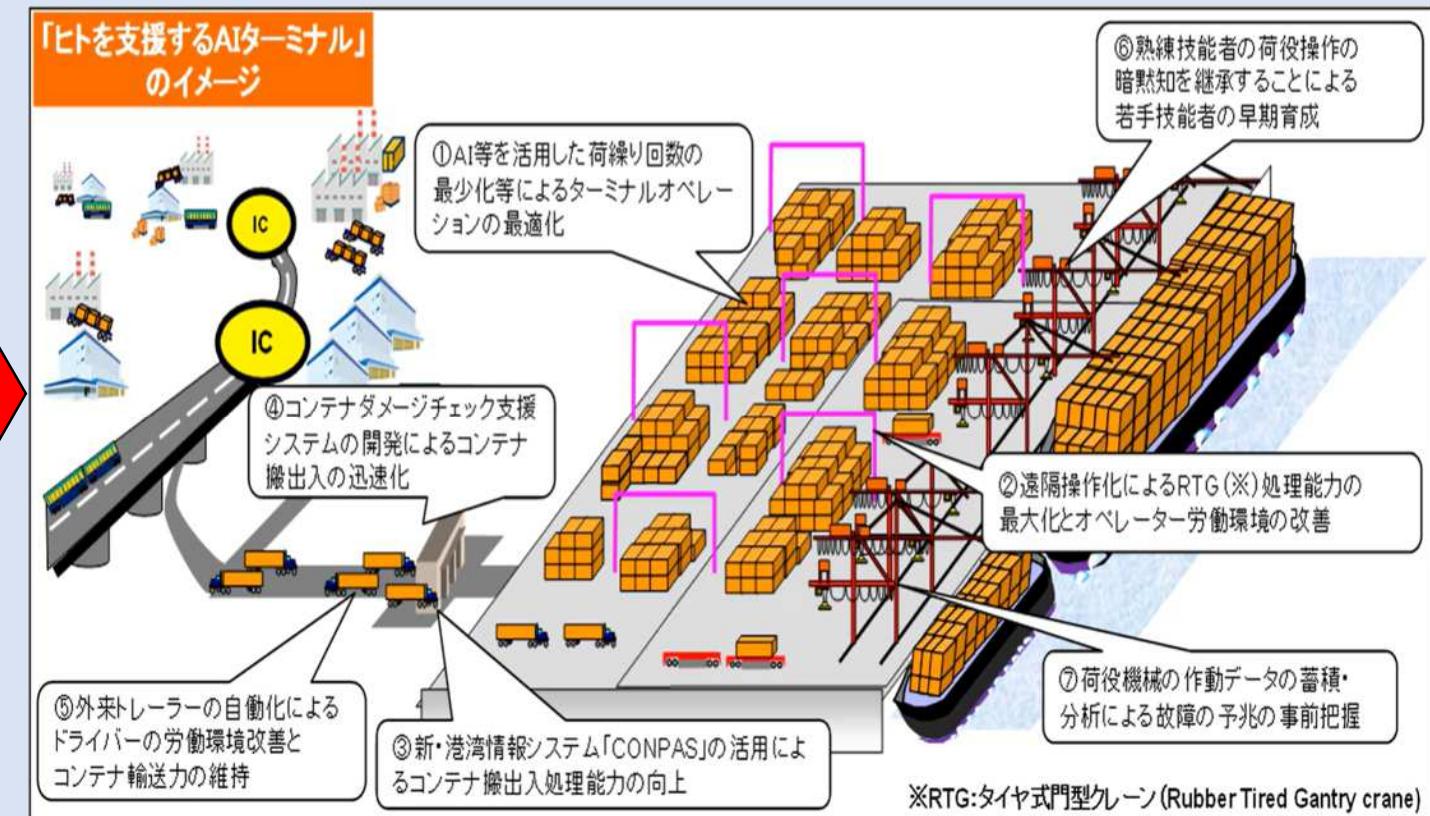
- ・産業競争力強化、国際競争力強化のため、物流の生産性向上が不可欠
- ・人口減少と少子高齢化が進行し、労働力不足が顕在化



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

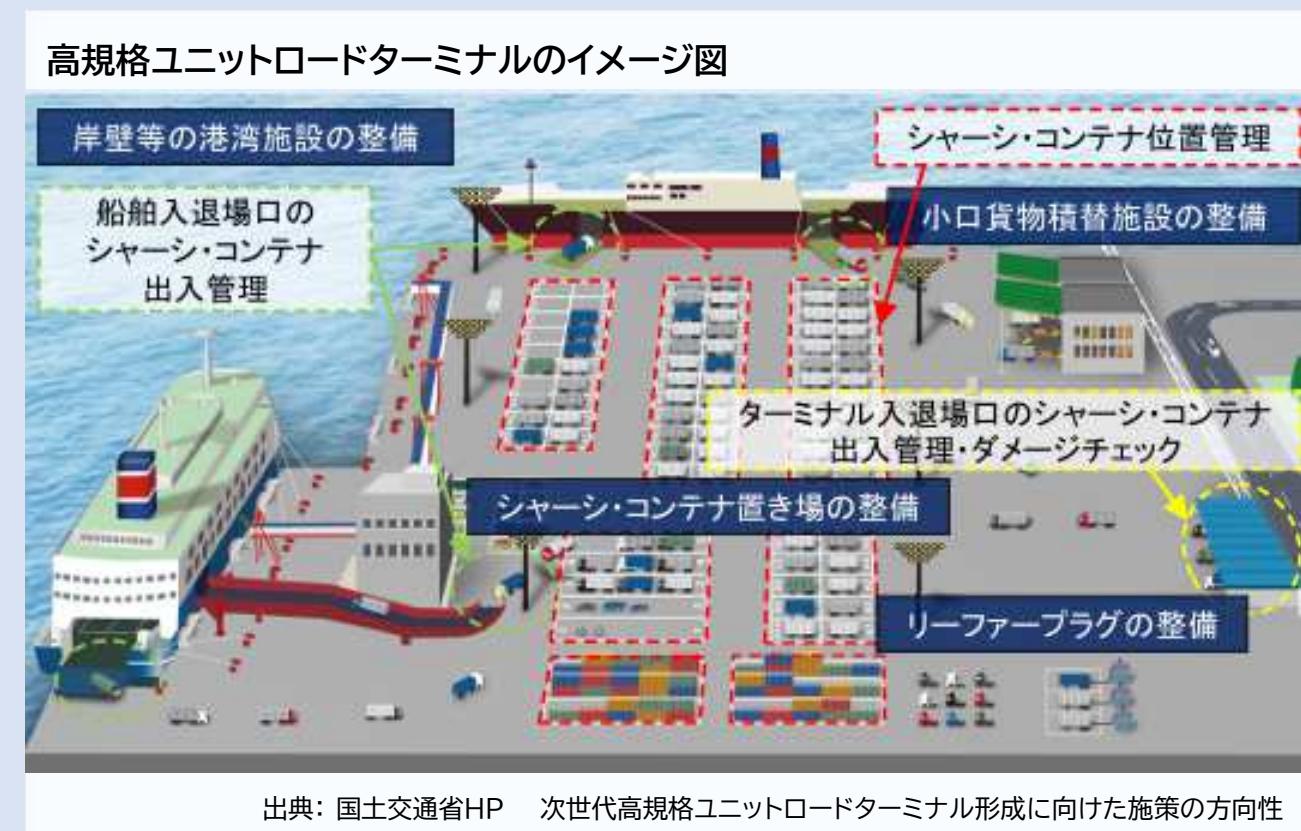
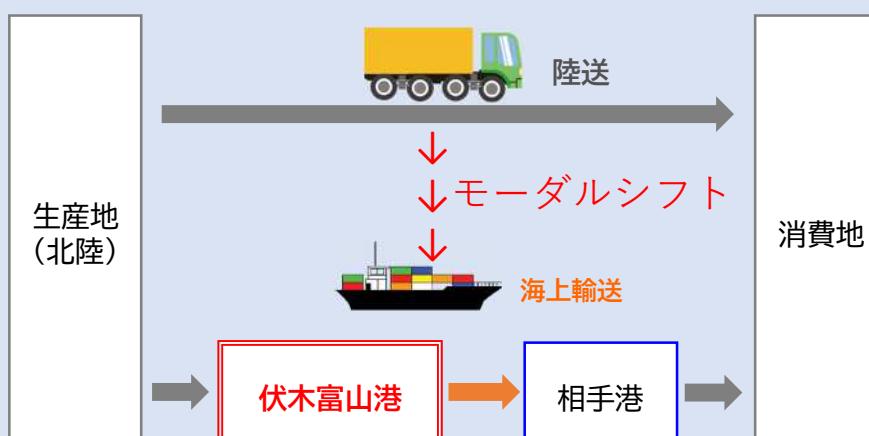
4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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。



4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

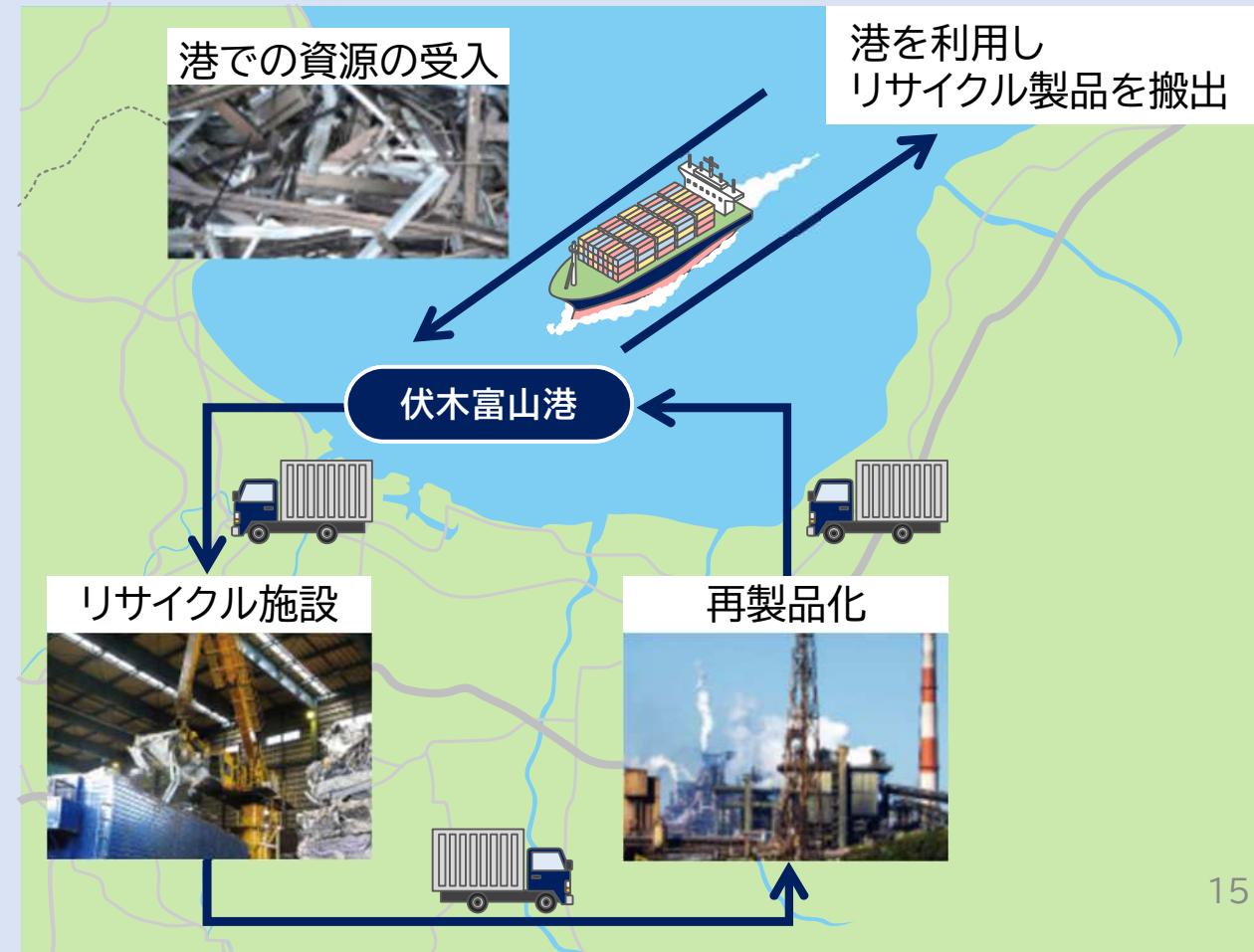
資源の循環利用（「使い捨て」からの転換）、経済の新たな成長機会の創出、環境負荷の低減を図るため、港湾において資源循環（サーキュラーエコノミー）を推進する

⑦循環型社会（サーキュラーエコノミー）に資する拠点の形成

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）されており、サーキュラーエコノミーの取組みをさらに推進する。

- ・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、产学研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



4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

⑦循環型社会(サーキュラーエコノミー)に資する拠点の形成

富山地区では、近隣に富山市エコタウンが立地しており、循環資源(使用済自動車等)をトラック輸送で受入し、自動車リサイクル施設では、使用済自動車を再資源化(鉄くず)し、船舶で海外に輸出
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)

4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【1-2】効率的で高度な物流拠点の形成

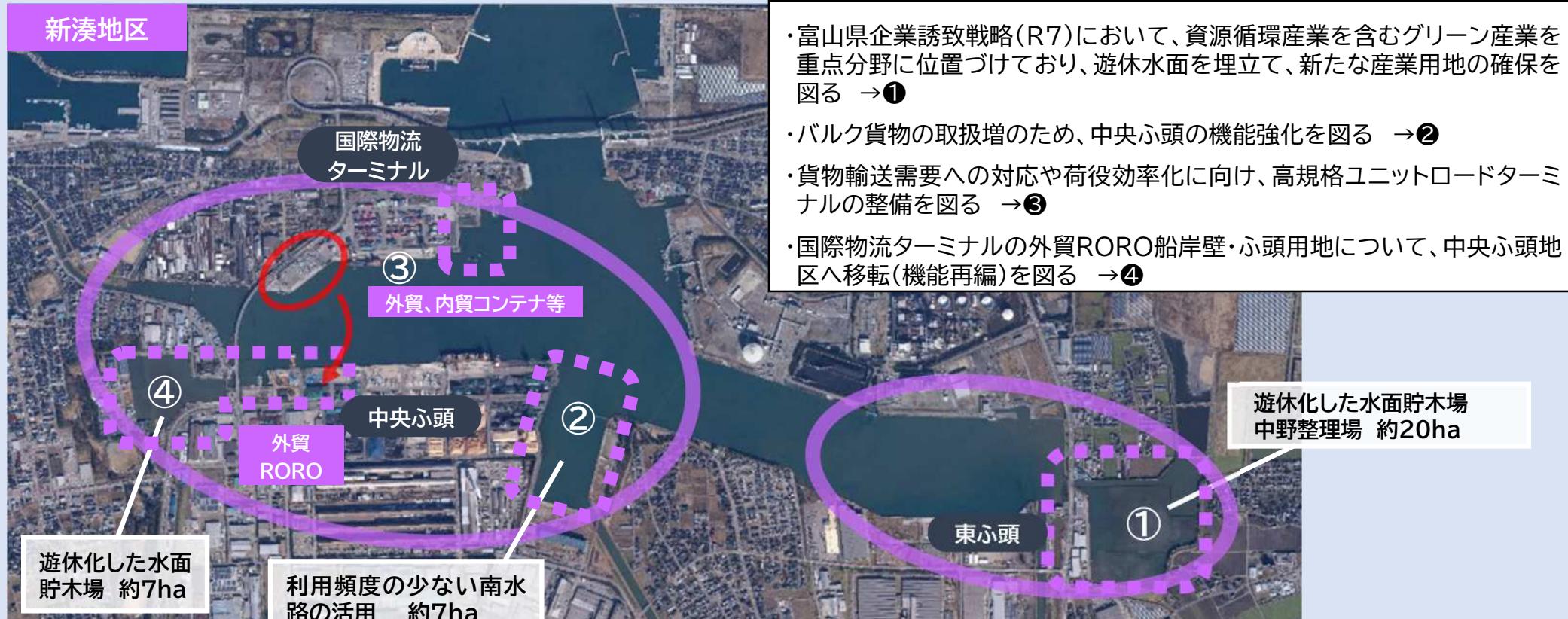
- ・トラックドライバー不足や港湾労働者の確保、環境負荷の低減等に資する取組を推進する。
- ・産業競争力を支え、強化し、新たな企業(資源循環産業等)を呼び込むため、必要な用地の確保を図る

⑥高規格ターミナルの整備

⑦循環型社会(サーキュラーエコノミー)に資する拠点の形成

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など効率的な運営を検討します。

4 取組方針と取組内容

1 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

【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、更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	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 (外貿) 100万円 (内貿) 20万円	
	※小口混載枠（物流企業） についても、サービス 実施に係る経費	（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		対象経費の 2分の1 (外貿) 20万円 ※2 (内貿) 4万円	
	（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			サービス実施 収支(損失分)の 2分の1	23万円

※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(1m³)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豊かな食のとやま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、海外市場に向けた専門人材の確保、輸出に取り組む事業者への生産・販売両面における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

○新市場開拓 2025年度から北米等の新市場開拓を実施

アメリカ:オレゴン、ニューヨーク、ハワイでの富山・北陸フェア

ブラジル:日系人コミュニティをターゲットとしたプロモーション など



富山県の農林水産物等の輸出実績および目標額



4 取組方針と取組内容

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伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の推進

取組方針

【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成】

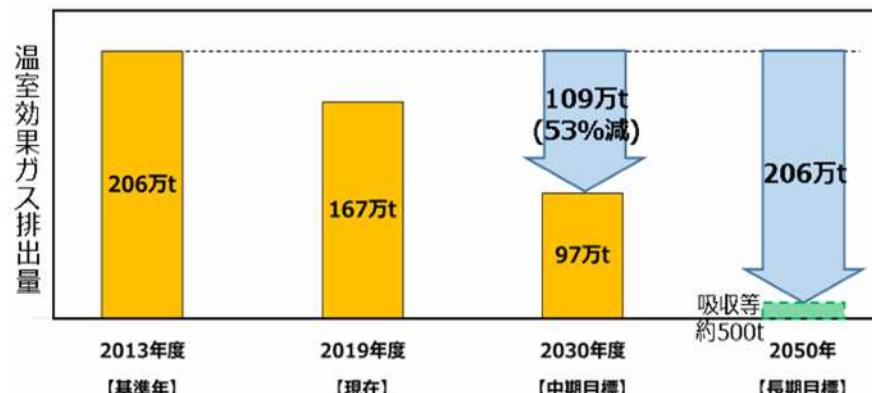
- 脱炭素化に取り組む荷主・船社の伏木富山港の利用を誘致
- 臨海部産業の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献

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】 CO ₂ 排出量	97万t-CO ₂ /年 (2013年度比 53%減)	実質 0t-CO ₂ /年
【KPI 2】 CO ₂ 吸収量	402t-CO ₂ /年	513t-CO ₂ /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)

4 取組方針と取組内容

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

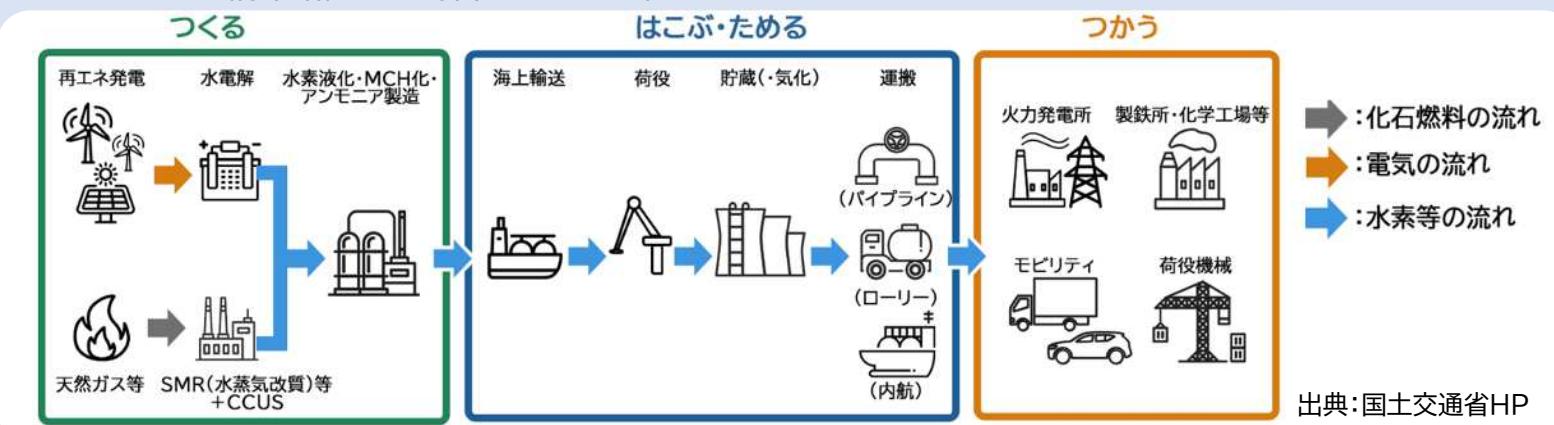
①伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の推進

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)



◆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)



4 取組方針と取組内容

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

・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に推進するため重要

・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

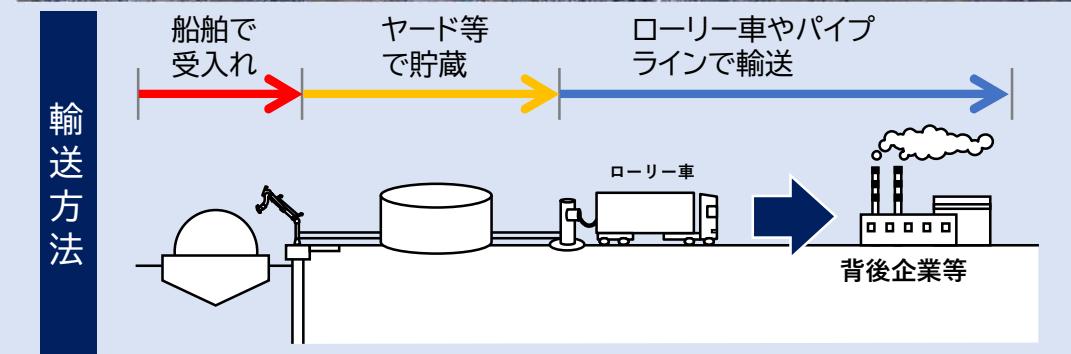
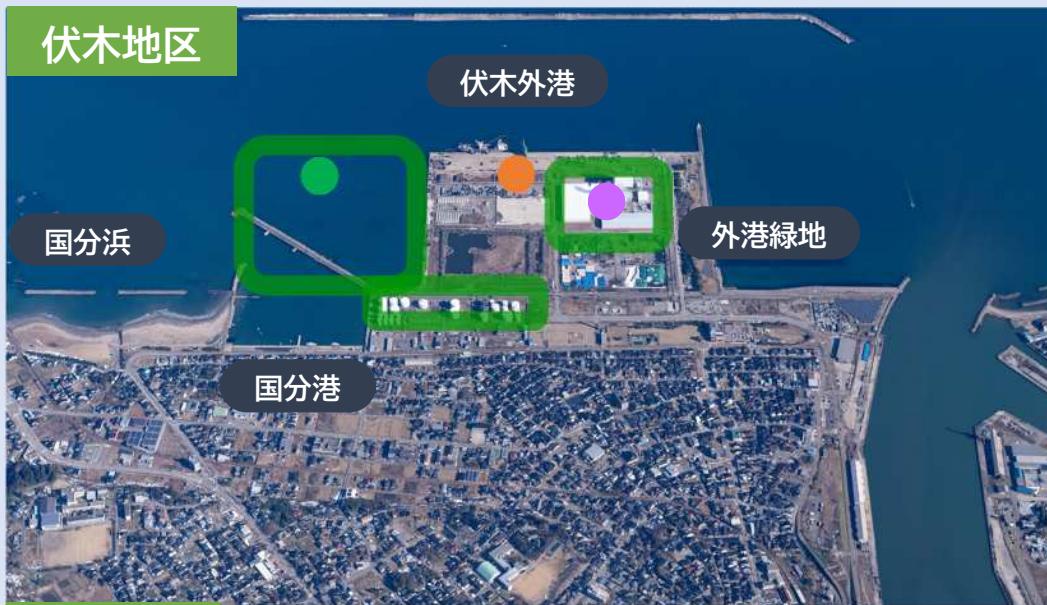


4 取組方針と取組内容

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ки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入拠点

※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

4 取組方針と取組内容

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(株)の取組みを踏まえ、発電や工業炉、ボイラ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(株)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(株) 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えており、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。

その他、グリーン、モビリティ、デジタル・半導体、バイオの成長分野に注目を絞った企業誘致に取り組む。

(令和7年7月 「富山県企業誘致戦略」(R7~R12年度まで)

4 取組方針と取組内容

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】資源循環の推進

⑤サーキュラーエコノミーに資する拠点の形成 (再掲) 物流・産業⑦

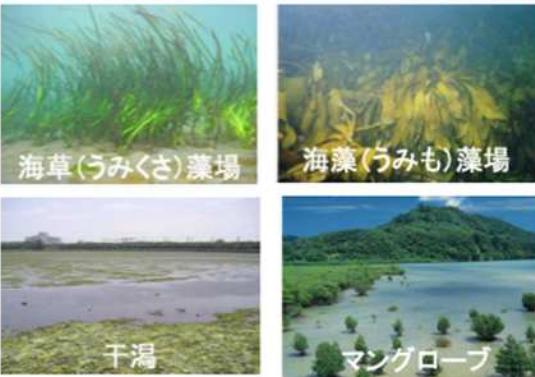
【2-3】ブルーカーボンの推進

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



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

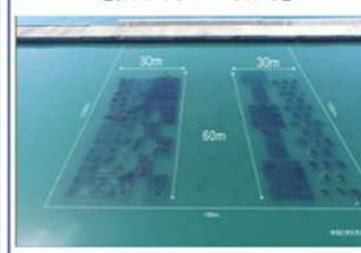
「命を育むみなどのブルーインフラの取組事例」

【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)

【リサイクル材の活用】



(高知県須崎港)

出典:命を育むみなど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

3 選ばれる寄港地、ベ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へ経済効果を波及させるため、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

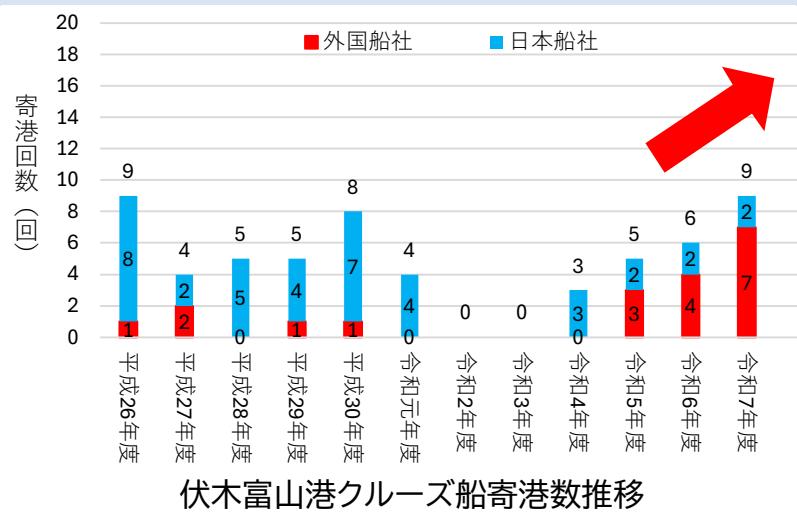
3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【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ツアーや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。



船社、旅行会社等へのセールス



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)

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
(ターミナルビルの整備等)

4 取組方針と取組内容

3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】ベ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、ベ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、港湾所在市、民間事業者等と連携し、港の賑わい創出を図る。

みなとオアシス



「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）

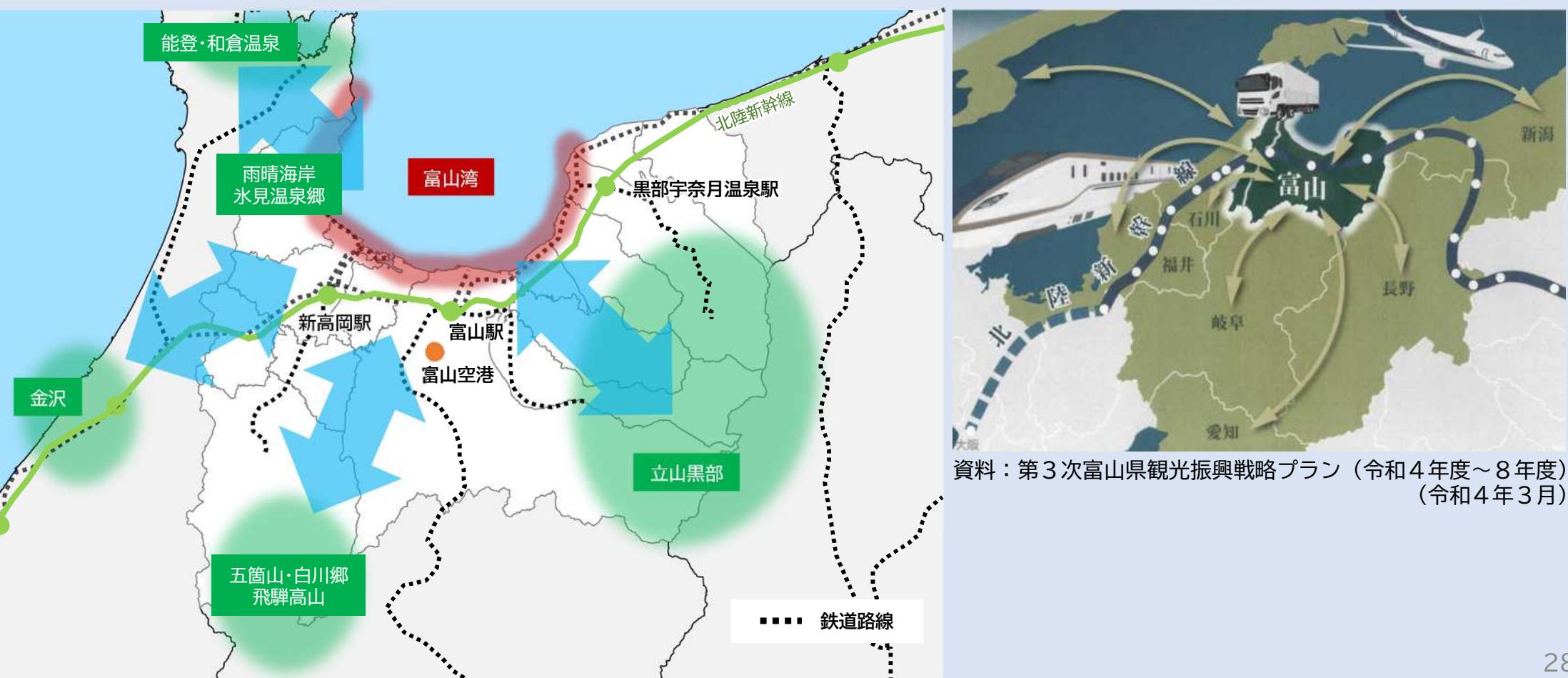
4 取組方針と取組内容

3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】ベ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。



4 取組方針と取組内容

3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】ベ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、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

3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】ベ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、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



4 取組方針と取組内容

3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】ベ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(北前船回船問屋や土蔵)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



4 取組方針と取組内容

3 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

【3-2】ベ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。

◆新湊地区 海老江海浜公園の整備



◆不法係留対策の推進



4 取組方針と取組内容

4 レジリエンスの高い強靭な港の形成

【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。

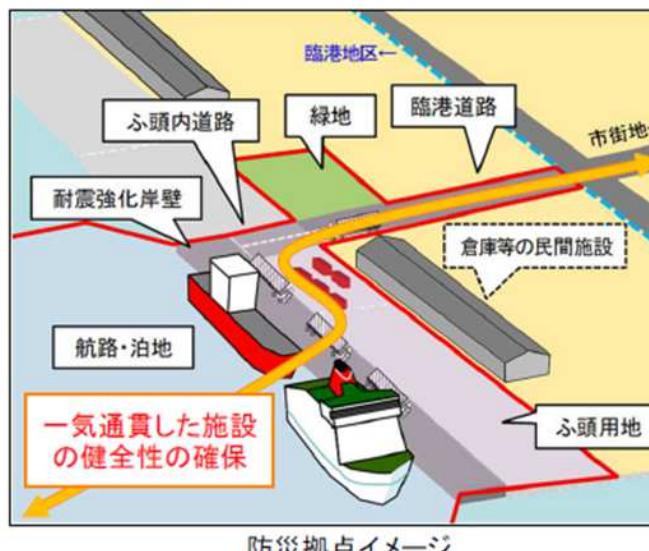
①耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成

【地域防災拠点の形成】: 耐震強化岸壁、内陸へ繋がる道路、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



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

4 レジリエンスの高い強靭な港の形成

【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。

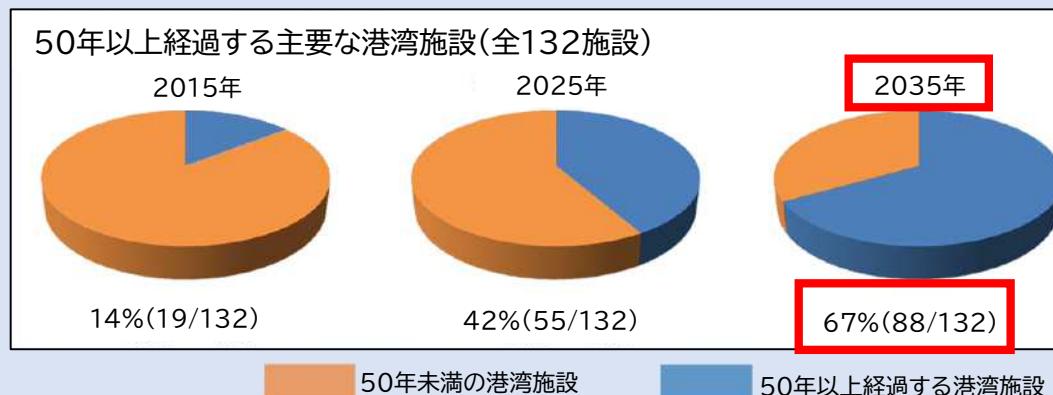
4 取組方針と取組内容

4 レジリエンスの高い強靭な港の形成

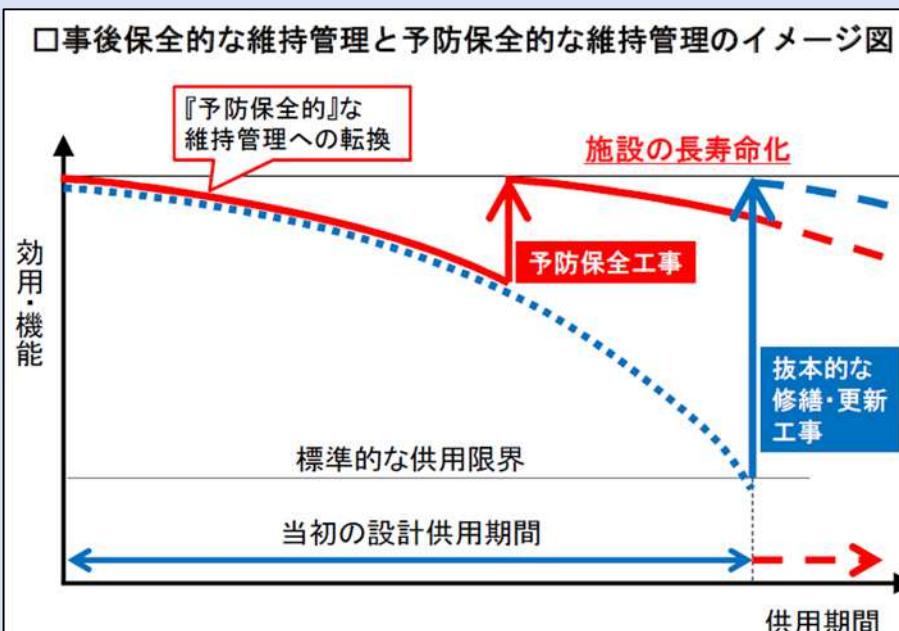
【4-1】災害対応力の強化

③港湾施設の強靭化(県土強靭化)

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。



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。



- 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

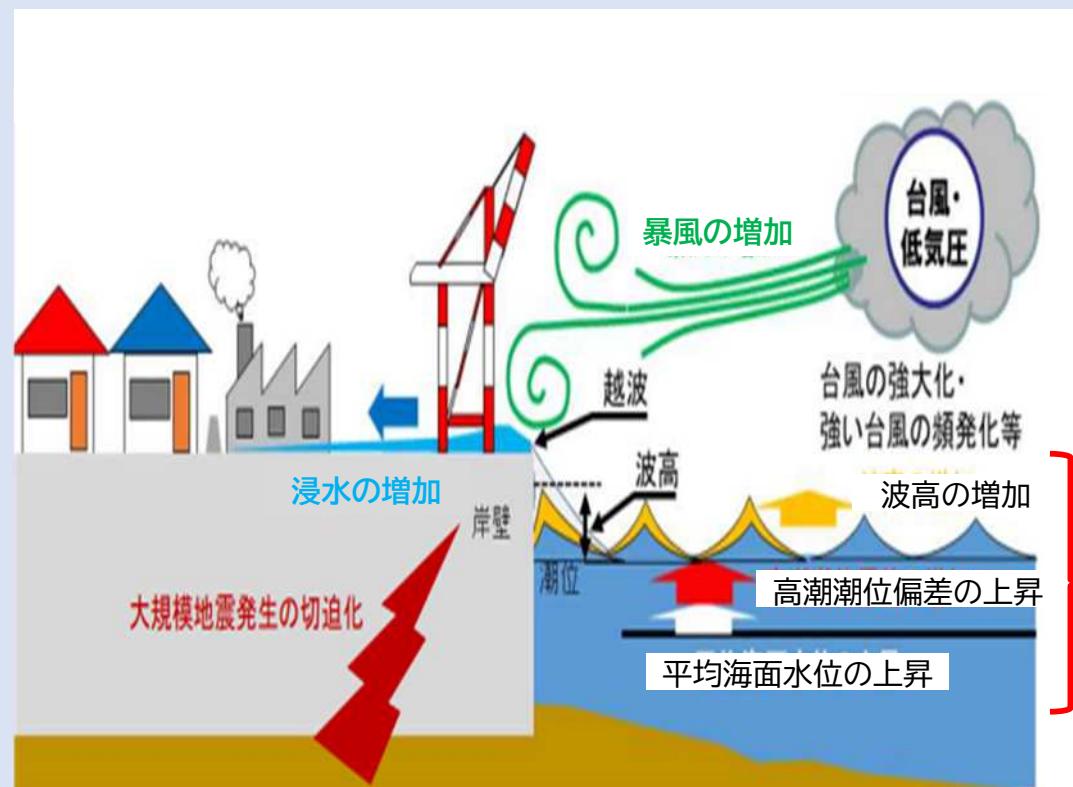
4 レジリエンスの高い強靭な港の形成

【4-2】気候変動への対応

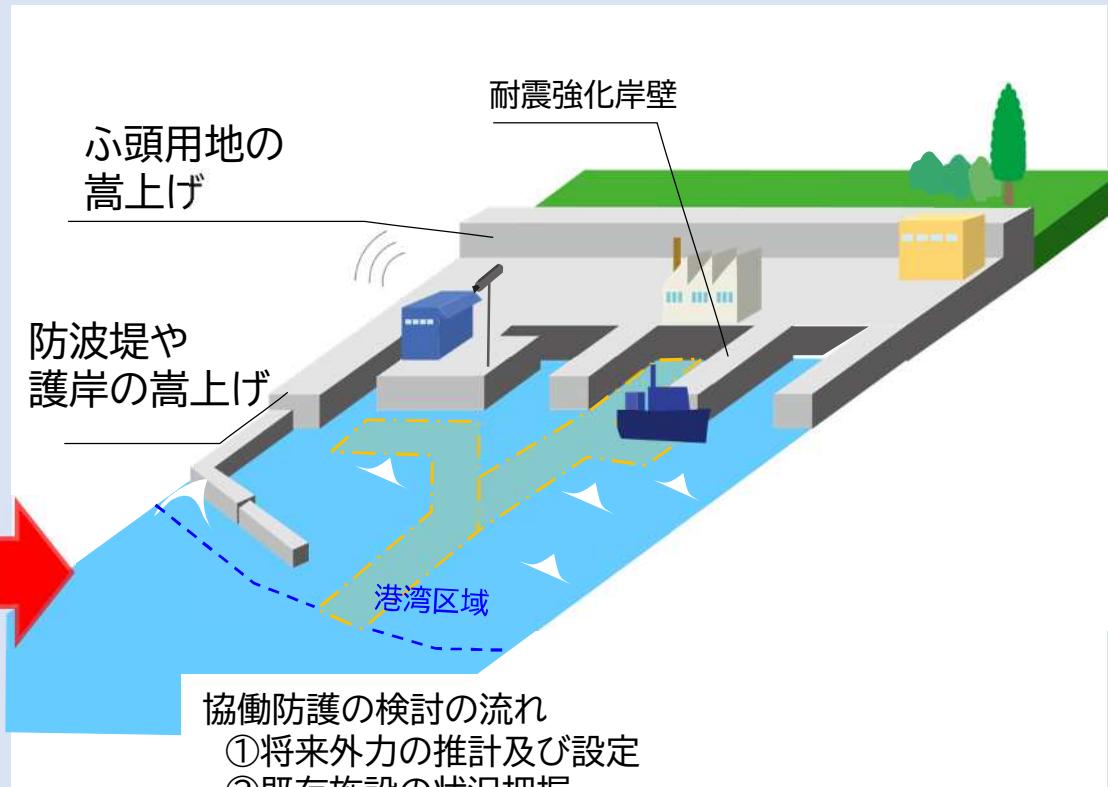
気候変動に伴う海面上昇等への適応のため、官民連携し、統一的・計画的に対策を実施する「協働防護」の推進を図る。

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



- 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小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 取組方針と取組内容

4 レジリエンスの高い強靭な港の形成

【4-3】太平洋側のバックアップ機能の確保

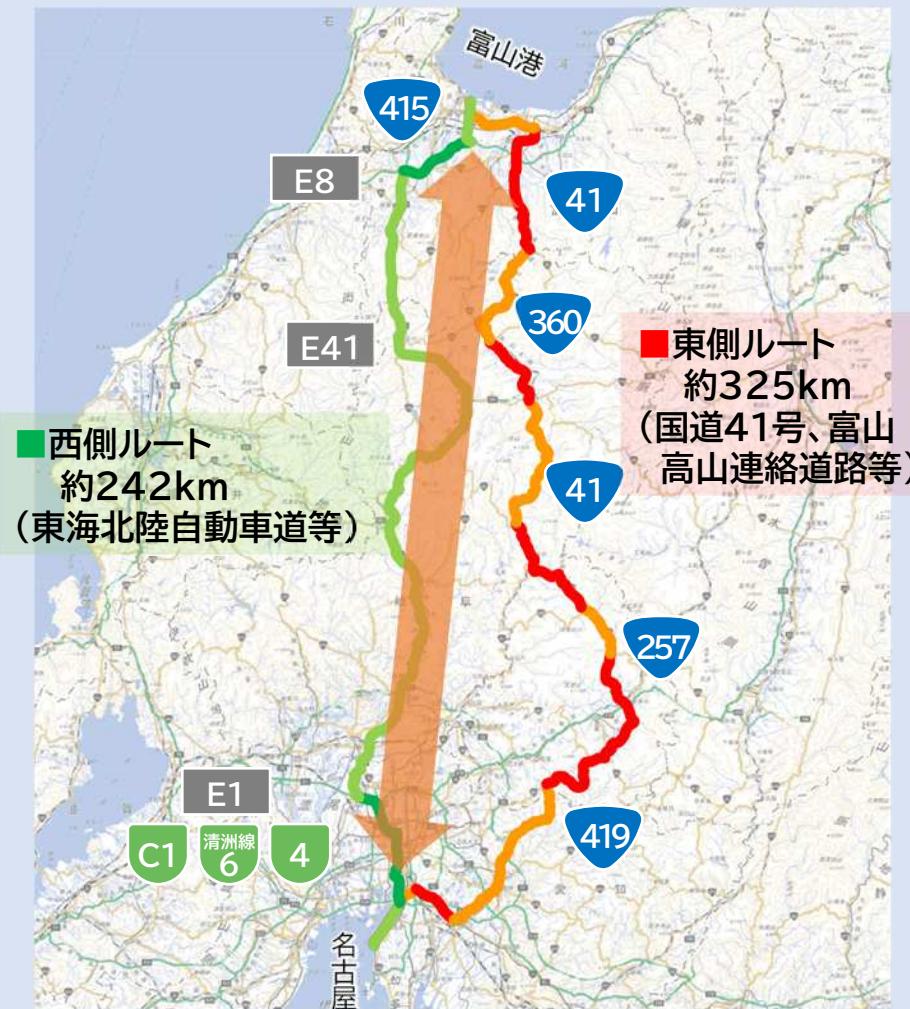
⑤大規模災害時の代替輸送ルートの確保

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。



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

第1回委員会における意見と対応

第1回委員会における意見と対応

1/6

No.	分類	意見	対応
1	3地区の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・3地区の役割を再度見直し、優先順位を付けたやり方を考えてほしい。 ・3つの地区の特色を考慮し、重点的に整備し役割分担するのが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3地区は、それぞれ火力発電所や石油配分基地などエネルギー供給拠点があり、背後に数多くの企業が立地している。日本海側屈指の工業集積を支えてきたことから、これまでの役割・機能を基本とする。また、モーダルシフトへの対応や環境への配慮など新たな役割を担いつつ、機能強化、機能再編を図る。(具体的には需要調査等を踏まえ、10年～15年後を目標年次とする港湾計画で検討。)
2		<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が言われている中でこれだけのものを維持する必要があるのか。 ・担い手不足に対応すべく各地区の特性を考慮した機能の配置が必要ではないか。1地区に集約か、地区ごとに機能を特化等。 	
3	物流拠点・産業・貨物需要	<ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物が多いのが特徴。他港の動向を踏まえ先を見据えた整備が必要。 ・バルク貨物の取り扱いが多い特色を生かした施策が求められる。(貨物量を維持するヤードの拡充等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・本県の産業競争力を支え、強化し、新たな企業を呼び込むため、貨物など多様な取扱いニーズへ対応したヤードの確保を図るとともに、リサイクル貨物を取扱う港として、機能強化を図る。(埠頭用地の拡張等について港湾計画で検討。) 【1-1① 大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化】 【1-2⑧ 遊休水面の利活用による物流拠点の整備】等
4		<ul style="list-style-type: none"> ・今後コンテナ量の増加を推進する取組等を行ってほしい。 ・大型化対応ではなく、ハンディサイズが使いやすい港を目指してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブ制度の周知を図る。また、セミナーの開催や展示会への出展、海外ポートセールスの取り組みを深化させる。 【1-3⑩ 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】等
5		<ul style="list-style-type: none"> ・製造業関係を重視し、取り込むべき貨物、どのような業種を呼び込むかを考えるべきである。 ・製造業だけでなく、新たな産業も考えていくことが必要ではないか。 ・環境にやさしいだけでは需要が増えない。需要の創出や需要を伸ばす取り組みをしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾利用者(製造業関係)のニーズ等を踏まえた港湾整備を図るとともに、新たな企業誘致を図る。 ・リーファーコンテナ等を用いた農林水産物の輸出促進を図る。 【1-1① 大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化】等
6		<ul style="list-style-type: none"> ・2024年問題に伴いフェリー・RORO船の全国的な利用増加に対応した機能が富山県にも必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格ユニットロードターミナルの形成を図る。 【1-2⑥ 高規格ターミナルの整備】等
7		<ul style="list-style-type: none"> ・航行の安全が保障されるならば、物流と漁業が共存できると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期構想の策定後、港湾計画や事業化の検討段階において、航行安全検討委員会等で航行上の安全性は別途評価する。
8		<ul style="list-style-type: none"> ・伏木富山港では重要物流道路が途切れている箇所があるため、整備を進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾貨物の輸送効率化のため、主要幹線道路との接続など臨港道路等の機能強化を図る。 【1-1④ 臨港交通ネットワークの強化】

第1回委員会における意見と対応

2/6

No.	分類	意見	対応
9	近隣諸国航 路・貿易	<ul style="list-style-type: none"> ・シベリアランドブリッジ(SLB)の話も入れるべきではないか。(SLB、北極海航路等) ・仕向国としてのロシアの存在はかなり大きい。環日本海貿易の拠点としての戦略や機能拡充が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロシアとの物流について、輸送の安全性等の観点から、今後とも社会情勢の動向を注視していく。 <p>【1-3⑩ 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】</p>
10		<ul style="list-style-type: none"> ・ハブ港として釜山にどうぶら下がるかについても考える必要があるのではないか。(国際フィーダー船との分別化) 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷主は物流戦略に基づき航路選択を行うものと想定される。引き続き、港湾機能の強化を図るとともに、定期航路の維持・拡充、新規航路の開拓を図る。 <p>【1-1③ 多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化】等</p>
11		<ul style="list-style-type: none"> ・環日本海貿易の拠点としての機能拡充が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の延伸など機能強化、DX・AIなど最新技術の導入を図る。 <p>【1-1③ 多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化】</p> <p>【1-2⑥ 高規格ターミナルの整備】等</p>
12	ターミナル 整備	<ul style="list-style-type: none"> ・万葉埠頭を国際旅客船ターミナルとして整備してほしい。 ・カーフェリーターミナル整備(定期航路誘致)はできないか。北海道方面への交流人口の増加を目指してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・カーフェリーについて、既存フェリー航路との連携を検討する。 <p>【3-1① クルーズ船の受入環境の充実】等</p>
13		<ul style="list-style-type: none"> ・万葉埠頭で貨物岸壁と旅客岸壁を分離してほしい。(係留施設のすみわけ等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・万葉埠頭においてヤードを拡張するなど、貨客分離を検討。 <p>【3-1① クルーズ船の受入環境の充実】</p>
14	港湾労働者 不足	<ul style="list-style-type: none"> ・20～30年後を見据え、人手不足に対応した機械化・ITによる効率化・利便性の向上を図ってほしい。(例:上海など) ・港湾労働環境の改善や啓発活動、DXによる省人化など、官民一体で実施してほしい。 ・港湾労働者の労働環境、一般認知の低さ等に配慮した港湾整備をしてほしい。 ・港湾労働者の確保が重要であり、安全確保、福利厚生の充実が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人手不足や担い手不足の対応策として、DX・AIターミナルなどの最新技術による自動化・省力化等により、港湾環境や労働環境の改善を図る。 <p>【1-2⑥ 高規格ターミナルの整備】等</p>

第1回委員会における意見と対応

3/6

No.	分類	意見	対応
15	カーボンニュートラル	<ul style="list-style-type: none"> CNIに向けた次世代エネルギーの二次的受入拠点整備が必要である。(新湊地区の南水路を活用等) 脱炭素化・新エネルギー貯留のための用地確保が必要である。 地球温暖化が進んでいくと考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 富山県カーボンニュートラル戦略においては、「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。」としており、脱炭素化に向けた次世代エネルギーの受入拠点形成を図る。
16		<ul style="list-style-type: none"> 伏木地区の既存バイオマス発電所を活かし、伏木地区をCN拠点とすることも考えられる。 	
17		<ul style="list-style-type: none"> 2050年に富山県でカーボンニュートラルを達成するためには、各業界で足並みを揃えて対応する必要がある。 高岡市ではCNでバイオマス等を行っているため、CN関係も位置づけてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 【2-1① 伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の推進】 【2-1② 次世代エネルギーの受入拠点の形成】 等
18	2024年問題・モダルシフト	<ul style="list-style-type: none"> 3地区の役割分担の明確化が必要。その中で、港とトラック、鉄道をMIXした最適物流の展開が必要。 船舶・鉄道輸送への移行を進め輸送効率の高い輸送方法への移行が必要である。 海上輸送と鉄道輸送の連携は、接点での技術的なスピード感を意識して進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 3地区それぞれの特性を踏まえ、必要な機能を検討する。 輸送効率化に向け、鉄道輸送との連携を図る。
19		<ul style="list-style-type: none"> 2024年問題に対してモダルシフトは不可欠である。 港を活用しフェリー等を誘致するためにもフェリー船社にとって魅力的な港を目指すことが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送効率化やトラックドライバー不足のため、高規格ターミナルの形成を図る。また、JR貨物駅を活用した鉄道輸送との連携を図る。
20		<ul style="list-style-type: none"> リサイクルエコノミー、リサイクルを扱う港としての機能充実が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> リサイクル施設と連携したサーキュラーエコノミーポートの形成を図る。
21		<ul style="list-style-type: none"> 中古車輸出と組み合わせたリサイクルポートの指定について、伏木富山港でも検討してもよいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 【1-2⑦ 循環型社会(サーキュラーエコノミー)に資する拠点の形成】

第1回委員会における意見と対応

4/6

No.	分類	意見	対 応
22	観光・交流・ クルーズ船	<ul style="list-style-type: none"> ・港周りの観光施設等の充実により、一般の方に興味を持つもらうことが必要。 ・親水性を高めることで港を核にした賑わい創出をしてほしい。 ・港の活性化により交流の場にもなるため、継続的な磨き上げをしてほしい。 ・インフラツーリズムの観点で、観光と連動させた取り組みも図ってほしい。 ・観光資源を活かした持続可能なクルーズ船の誘致、港周辺の機能拡充、フライ&クルーズ等を活用し内航船社をうまく誘致してほしい。 	
23		<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船による観光客のみならず、地元から観光に参加できる仕組みがほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3地区それぞれの特徴を活かし、クルーズ旅客の受入環境の充実(貨客分離を含む)を図る。 【3-1① クルーズ船の受入環境の充実】
24		<ul style="list-style-type: none"> ・大型クルーズ船の寄港、万葉埠頭の景観をもう少し良くしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド等の観光客誘致を図る。 【3-1② クルーズ船の誘致促進】 ・利用者等のニーズをもとに民間事業者の知恵やノウハウを活かし、海王丸パークの魅力向上と賑わい創出を図る。 ・みなとオアシスや港湾緑地を活用するなど既存の観光資源等を活かし、観光拠点、賑わい空間の形成を図る。
25		<ul style="list-style-type: none"> ・海王丸パークのリニューアルを実施してほしい。ポテンシャルを十分に生かすべく民間活力の活用等により、リブランディングが重要である。 ・立山連峰の景観をクルーズ船誘致につなげてほしい。 ・海王丸自身の文化財価値も改めて認識し、維持修繕なども図ってほしい。 ・港のレクリエーション機能を確保してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 【3-2③ 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】
26		<ul style="list-style-type: none"> ・富山高専(旧商船)等と連携を強化することがクルーズ船等誘致につながるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の誘致等にあたり、地域の学校と連携等を検討する。 【3-1② クルーズ船の誘致促進】

第1回委員会における意見と対応

5/6

No.	分類	意見	対応
27	安全・防災	・災害時には港湾、空港や鉄道等、複数のインフラが補完していく視点が必要。	・地域防災拠点として港湾機能の強化を図る。 【4-1① 耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成】等
28		・災害時の拠点整備、太平洋側港湾のバックアップ体制の拡充が必要。鉄道との連携も重要。 ・富山地区は県の中心に位置し、災害発生時の拠点となることから、災害に強い港づくりを実施してほしい。	・関東圏・中京圏・近畿圏とのアクセス性を活かし、太平洋側のバックアップ機能の強化を図る。 ・地域防災拠点として港湾機能の強化を図る。 【4-1① 耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成】 【4-3⑤ 大規模災害時の代替輸送ルートの確保】等
29		・港への滞在を楽しめるようなアーバンデザインが必要。また、有事のデザインをトータルで考えることが必要。	・「みなとオアシス」など緑地において賑わい空間を創出とともに、防災拠点としての有効な活用方法も検討。 【3-2③ 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】
30		・BCPについて投資が必要ではあるが、やはり二重化は必要。 ・BCPの観点から、近隣港湾の機能や長期構想に関する情報収集も必要ではないか。(金沢港、敦賀港、直江津港等)	・北陸地域港湾の事業継続計画(BCP)等を踏まえ、事業継続計画(BCP)を随時更新するなど、災害時において、速やかな機能回復が可能となる港湾を目指す。 【4-1② 官民連携体制の構築(港湾BCP)】等
31		・有事における防災拠点として、埠頭用地や臨港道路等を含めて強靭化対策が必要である。 ・伏木地区(ふ頭用地、道路等)において地盤の液状化防止対策が必要。 ・港湾機能の老朽化が進んでおり、まずは安全性を第一に考えてほしい。 ・サイバーポートについても、検討を。	・地域防災拠点として港湾機能の強化を図る。 【4-1① 耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成】等 ・老朽化対策を計画的に進める。 【4-1③ 港湾施設の強靭化(県土強靭化)】 ・DX・AIなど最新技術の導入を図る。 【1-2⑥ 高規格ターミナルの整備】
32		・今後の気候変動による潮位上昇を鑑みた擁壁の整備などの対策が必要である。	・近年の気候変動に伴う影響(平均海面水位の上昇等)を考慮して、港湾施設や海岸保全施設の強化を図る。 【4-2④ 協働防護の推進】

第1回委員会における意見と対応

6/6

No.	分類	意見	対 応
33	用地不足	<ul style="list-style-type: none"> ・日本全体で産業用地が不足。人口減少社会の中で利用転換等も含めた計画が必要。 ・岸壁も土地も少ない中、時代とともに港の使い方も変わってくることを見据えた長期構想をしてほしい。 ・臨海型の機能誘致のための空地の設定を検討してほしい。 ・遊休地利用の要請が今後変わると想定され、継続的に計画の見直しを図るべきではないか。 ・無秩序な整備を防ぐためにも分区の設定等も検討すべきではないか。 ・貨物増加に伴い用地が足りなくなっている、用地の確保をお願いしたい。 ・港湾機能拡充の観点から外港展開が必須だと思う。 ・新湊地区の貯木場跡地の有効活用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3地区は、それぞれ発電所や石油配分基地などエネルギー供給拠点があり、また、背後に多くの企業が立地し、日本海側屈指の工業集積を支えてきた。このため、3地区のこれまでの役割・機能を基本とし、新たな役割を担いつつ、それぞれの機能を強化する。また、社会情勢等に対応しつつ、機能再編を図る。 ・「ものづくり県」の産業競争力を支え、強化し、新たな企業を呼び込むため、企業の立地、交易拡大による取扱貨物量の増加、次世代エネルギーの受入れ等に必要な用地の確保(遊休水面の埋立て等)を図る。 (具体的には需要調査等を踏まえ、10年～15年後を目標年次とする港湾計画で検討。) ・分区の設定についても必要に応じて検討していく。 【1-1① 大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化】 【1-2⑧ 遊休水面の利活用による物流拠点の整備】等
34		<ul style="list-style-type: none"> ・港湾の近くに工業用地を整備する上で、建設残土が不足するのではないか。土量収支等も考えた資料を整理してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・土量収支等は、港湾計画策定後に各港湾施設整備の詳細内容が決まった段階で整理。
35	住民参画・PR活動	<ul style="list-style-type: none"> ・20～30年後ならば若者の意見や発想もぜひ把握してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期構想に対する意見は、第2回委員会終了後のパブリックコメントで広く聴取する予定。
36		<ul style="list-style-type: none"> ・港は衣食住にとって必要不可欠な存在であることを消費者にアピールすることが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの説明資料に港の役割を記載するとともに、港湾のPR活動を行う。
37		<ul style="list-style-type: none"> ・太平洋側のバックアップ、複数拠点化によるリスク分散の観点から、伏木富山への企業誘致をアピールできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾利用者のニーズ等を踏まえた港湾整備を図るとともに、新たな企業誘致を図る。 【1-3⑩ 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】等