

資料 3

伏木富山港長期構想 (案)

令和 8 年 1 月

富 山 県

目 次

はじめに.....	1
1. 伏木富山港の現況と課題.....	2
1-1 伏木富山港の現況特性.....	2
1-2 社会情勢の変化	28
1-3 上位・関連計画及び港湾利用者のニーズ.....	43
1-4 伏木富山港への要請と課題.....	46
2. 伏木富山港の将来像.....	50
3. 目指す方向性、取組方針と取組内容.....	51
3-1 【物流・産業】日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化.....	56
3-2 【環境】未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成.....	63
3-3 【観光・賑わい】選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出.....	67
3-4 【防災】レジリエンスの高い強靭な港の形成.....	72
4. 伏木富山港の将来の空間利用計画（ゾーニング）	76
5. 長期構想の実現に向けたロードマップ.....	80

はじめに

伏木富山港では、1999年（平成11年）改訂の伏木富山港港湾計画に基づき港湾整備を進めてきましたが、改訂から20年以上が経過し、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）が生じていることから、港湾への新たな役割が求められています。

また、社会情勢が大きく変動する中で、日本海側屈指のものづくり県の産業を支えるとともに、新たな企業立地を促進させ、更には賑わいがあり、持続可能で環境にやさしく、災害に強い「選ばれ続ける港」とするため、伏木富山港のあり方を検討する時期にきております。

こうした背景を踏まえて、長期的視野に立った伏木富山港の目指すべき姿を描く「伏木富山港長期構想」を策定することとしました。

「伏木富山港長期構想」については、港湾利用者、県民、行政機関、学識者など幅広い関係者の意見・要請を基に、概ね20～30年先の総合的な港湾空間の形成とそのあり方をとりまとめるものです。



図 1 伏木富山港長期構想策定の必要性

1. 伏木富山港の現況と課題

1-1 伏木富山港の現況特性

1-1-1 伏木富山港の現況

(1) 伏木富山港の概要

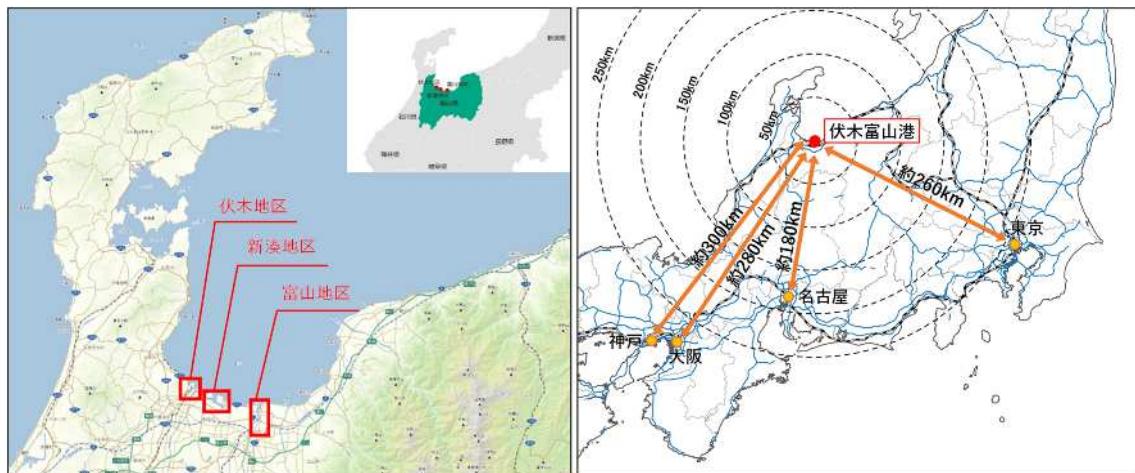
1) 概況

伏木富山港は、日本海沿岸のほぼ中央部、富山湾の奥部に位置し、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を有しています。

また、富山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として、富山県を中心に北陸地方全体の物流・産業活動を支える重要な拠点となっています。

1986年（昭和61年）6月には特定重要港湾に指定され、さらに2011年（平成23年）4月の港湾法の改正により、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（韓国・中国・ロシアなど）や東南アジアをはじめとする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、今後のさらなる発展が期待されています。

伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区から構成されており、それぞれが異なる機能と特性を持ちながら、港湾全体として総合的な運用を実現しています。



出典：NTT インフラネット

図 2 伏木富山港の位置図

2) 整備の経緯

伏木富山港は、現在3地区に分かれて港を形成していますが、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ました。伏木港は最も歴史が古く、奈良時代には既に港として利用されていました。

1951年（昭和26年）港則法及び港湾法の改正にともない、伏木港と富山港が統合し、伏木富山港となりました。

1968年（昭和43年）に富山新港（新湊地区）が開港し、その後1986年（昭和61年）に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ました。

取扱貨物量の増加等に対応して各地区で港湾整備を進めてきました。



出典：航空写真（R5.12.8撮影）国土交通省北陸地方整備局提供

図3 伏木富山港の各地区

(2) 各地区の概況

1) 伏木地区

一級河川小矢部川の河口港として発展してきた伏木地区では、内港を活用して貨物輸送が行われてきました。1989年（平成元年）から、維持浚渫からの脱却や船舶の大型化への対応を目的として外港の建設に着手し、2022年（令和4年）に機能移転が完了しました。これにより、3万DWTの大型貨物船や国際RORO船、世界最大クラスのクルーズ船の受け入れが可能となっています。

また、万葉3号岸壁は耐震強化岸壁として整備されており、緊急物資の海上輸送拠点として位置づけられています。

外港展開により、22万GT級の大型クルーズ船の寄港が可能となり、港を核とした街づくりの促進を目的とする「みなとオアシス」に登録され、賑わい拠点となる空間が形成されています。

さらに2022年（令和4年）からバイオマス発電所が稼働を開始し、石油製品取扱いの外港への移転も進んでおり、エネルギー産業の集積が行われています。

伏木地区では揮発油・その他の石油、完成自動車、木材チップ、原塩などを取り扱っており、いずれの岸壁でも利用水準が高く、滞船が発生しています。



出典：航空写真（R5.12.8撮影） 国土交通省北陸地方整備局提供

図4 伏木地区の概況



出典：航空写真（R5.12.8撮影） 国土交通省北陸地方整備局提供

図5 港湾施設の利用状況（伏木地区）

表1 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)	伏木万葉ふ頭用地(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)

2) 新湊地区

新湊地区では、2002年（平成14年）から国際物流ターミナルが供用開始し、外貿コンテナ貨物を中心に対岸諸国等との国際物流の拠点として機能しています。2019年（令和元年）にはコンテナヤードの拡張工事が完了し、年間11万5千TEUの取扱いが可能となっています。また、1万2千DWT級コンテナ船の2隻同時接岸が可能となっており、外貿定期コンテナ航路に加えて、2023年（令和5年）からは内航フィーダー航路も就航しています。

コンテナ貨物を取り扱う北1号岸壁は耐震強化岸壁となっており、災害時の支援拠点となる施設が整備されています。

背後に多くの工場や発電所等が立地している中央ふ頭では、バルク貨物の拠点として、木材チップや石油コークス、アルミインゴット等を取り扱っており、北陸地域で最大規模となる水深14m連続560m岸壁を有し、5万5千DWT級バルク船の2隻同時着岸が可能となっています。

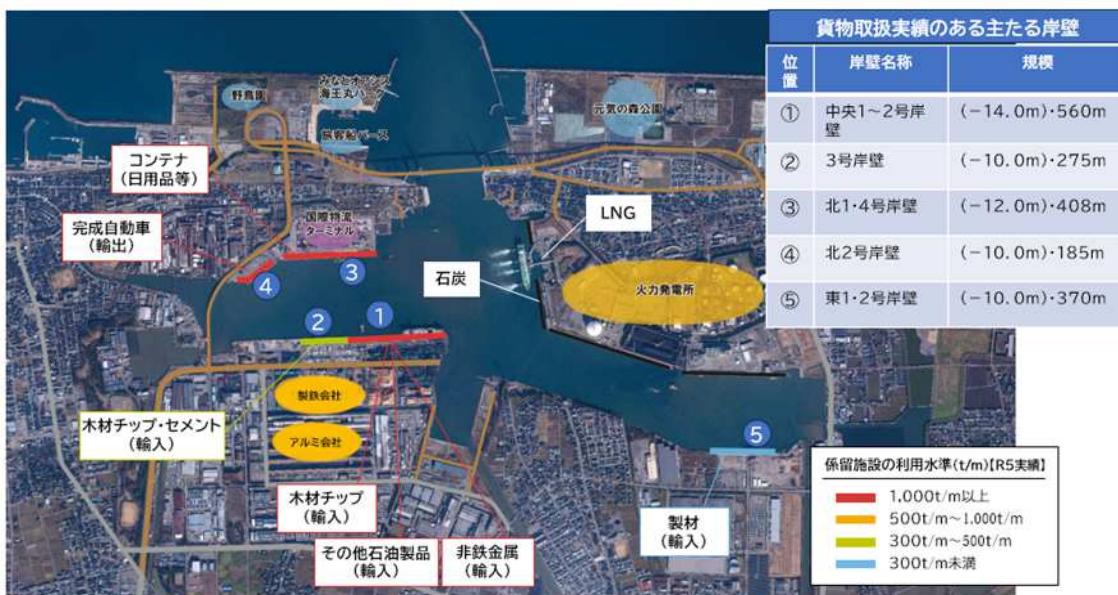
また、周辺には旅客船専用岸壁が整備されているほか、海王丸パークは「みなとオアシス」として登録されており、新湊マリーナや元気の森公園などの施設とともに、地域活性化の拠点として賑わい空間を創出しています。

新湊地区では、国際物流ターミナルと中央ふ頭において岸壁の利用水準が高くなっています。一方で、原木のための水面貯木場の利用が大幅に減少しています。



出典：航空写真（R5.12.8撮影） 国土交通省北陸地方整備局提供

図 6 新湊地区の概況



出典：航空写真（R5.12.8撮影）国土交通省北陸地方整備局提供

図7 港湾施設の利用状況（新湊地区）

表2 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(同型船海龍丸、越の潟丸)
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)	中央ふ頭の再編整備が完了(水深14m、連続560m岸壁供用開始)

3) 富山地区

一級河川神通川の河口港として発展してきた富山地区は、大正時代の河川との分離工事や富岩運河の建設を経て、今の姿になりました。

富山地区では石油製品や金属くずの取扱いのほか、完成自動車をロシア向けに輸出しており、伏木地区、新湊地区を含めた輸出量は全国最多となっています。

2023年（令和5年）からハイポストクレーンの使用が開始され、荷役作業効率が向上しました。

災害時に備えて耐震強化岸壁（2号岸壁）を2013年（平成25年）から整備しています。

また、富岩運河環水公園から中島閘門を通り、岩瀬までを結ぶ富岩水上ラインが運航しており、水辺のまちづくりの取組みが進んでいます。

富山地区では背後に市街地が迫り、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、泊地が狭く大型船が入港できないなどの課題があります。



出典：航空写真（R5.12.8撮影） 国土交通省北陸地方整備局提供

図 8 富山地区の概況



出典：航空写真（R5.12.8撮影） 国土交通省北陸地方整備局提供

図9 港湾施設の利用状況（富山地区）

表3 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
1951(昭和26年)	国の重要港湾に指定される
1954(昭和29年)	富山港出入国港に指定
1986(昭和61年)	国の特定重要港湾に指定される
1996(平成8年)	岩瀬舟橋(岩瀬運河)竣工
1998(平成10年)	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
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)
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
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

(3) 定期航路

伏木富山港には現在、韓国、中国、ロシア極東との間を結ぶ外貿定期航路が5航路就航しています。また2023年（令和5年）5月からは、神戸港や北九州港などを結ぶ国際フィーダー航路が週1便就航しており、神戸港と北九州港で積み替えをしたのち、神戸港から外貿航路に接続され、北米・欧州との輸送が行われています。



出典：富山県ホームページ

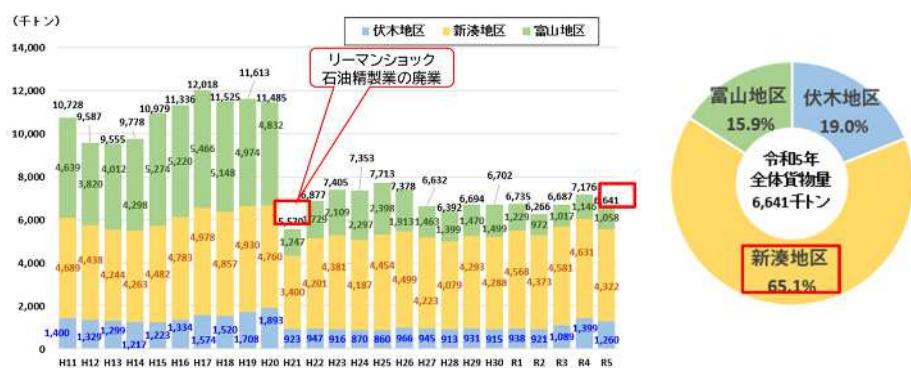
図 10 伏木富山港の定期コンテナ航路（2025年12月時点）

(4) 取扱貨物量

1) 伏木富山港全体の動向

伏木富山港の全体取扱貨物量は、2009年（平成21年）に貨物量が大きく減少したものので、それ以降は若干回復し、直近では年間650万トン前後で推移しています。

2023年（令和5年）の伏木富山港の全体取扱貨物量の約65%は新湊地区が占めており、次いで伏木地区が約19%、富山地区が約16%となっています。

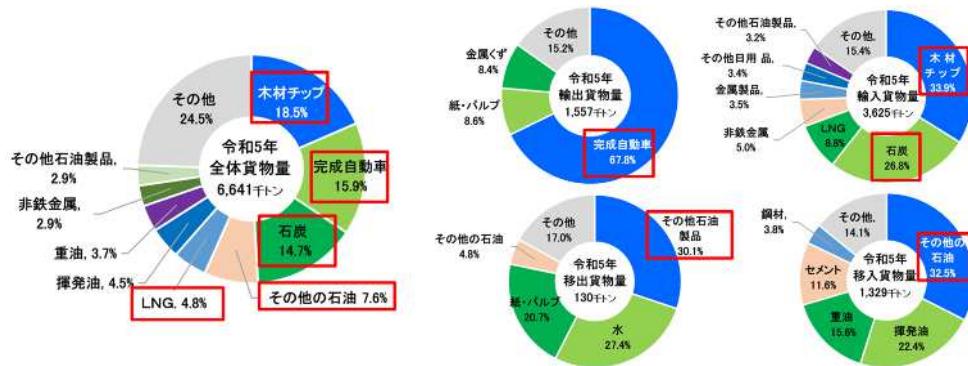


出典：伏木富山港港湾統計

図 11 取扱貨物量の推移および各地区的取扱貨物量の構成比（伏木富山港）

品目別にみると、2023年（令和5年）の取扱貨物量の約19%は木材チップが占め、次いで完成自動車（約16%）、石炭（約15%）、その他の石油（約8%）、LNG（約5%）となっており、これらの品目が全体の約6割を占めています。

輸出は完成自動車（中古車）が約68%で最も多く、次いで紙・パルプが約9%を占めています。輸入は木材チップが約34%で最も多く、次いで石炭が約27%を占めています。移出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%を占めています。移入はその他の石油が約33%で最も多く、次いで揮発油が約22%、重油が約16%と化石燃料が約7割を占めています。



出典：伏木富山港港湾統計

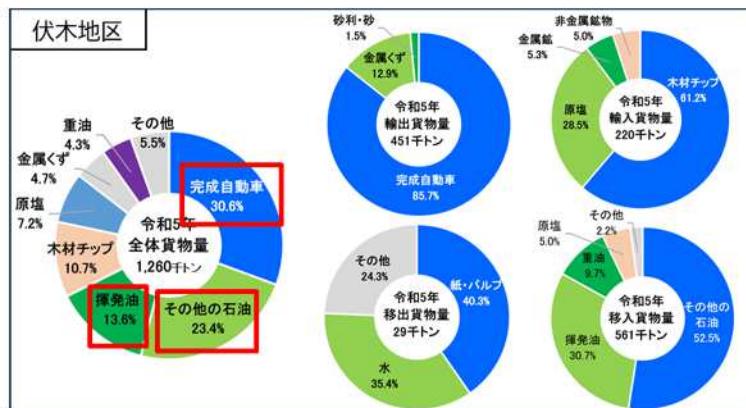
図 12 取扱貨物量の品目別および輸移出入別・品目別データ（伏木富山港）

2) 地区別の動向

① 伏木地区

伏木地区の全体取扱貨物量は、2009年（平成21年）に貨物量が大きく減少して以降、概ね90万トン前後で推移していましたが、直近では100万トンを超える2023年（令和5年）は126万トンとなっています。貨物全体に対して移入貨物の占める割合が大きいですが、近年は輸出貨物の割合が増加傾向にあります。

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%、輸出貨物量の約86%を占めています。次いで、その他の石油、揮発油が多く、移入貨物の約83%を占めています。



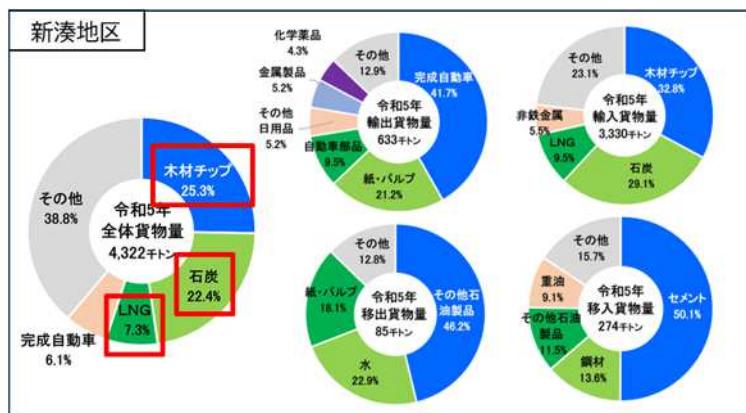
出典：伏木富山港港湾統計

図 13 地区別・品目別の取扱貨物量（伏木地区）

② 新湊地区

新湊地区の全体取扱貨物量は、450万トン前後で推移しており、輸入貨物が全体の約8割を占めています。他地区と同様に2009年（平成21年）に減少したものの、エネルギー関連品目が多いことで翌年には回復し、2023年（令和5年）は432万トンとなっています。

新湊地区は、木材チップの取扱いが最も多く、全体貨物量の約25%、輸入貨物量の約33%を占めています。次いで、石炭、LNGが多いです。これらの3品目で全体貨物量の50%以上、輸入貨物量の約71%を占めています。



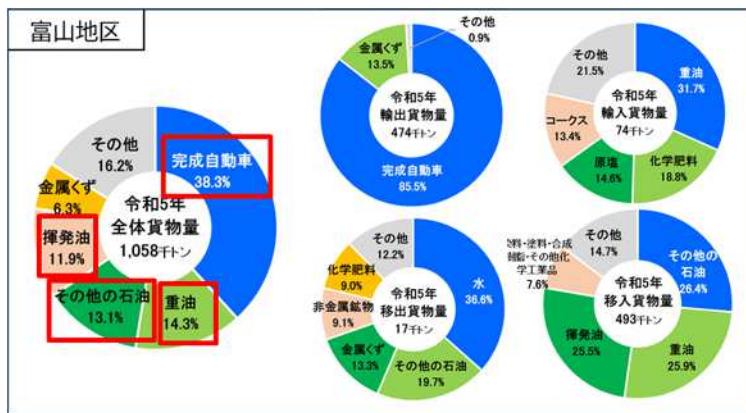
出典：伏木富山港港湾統計

図 14 地区别・品目別の取扱貨物量（新湊地区）

③ 富山地区

富山地区の全体取扱貨物量は、直近では100万トン前後で推移しており、2023年（令和5年）は106万トンとなっています。2009年（平成21年）以降は移入貨物の割合が高くなっています。取扱貨物量の約47%を占めています。

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%、輸出貨物量の約86%を占めています。次いで、重油、その他の石油、揮発油が多く、移入貨物量の約78%を占めています。



出典：伏木富山港港湾統計

図 15 地区别・品目別の取扱貨物量（富山地区）

3) 主要品目の動向

① 木材チップ

木材チップの取扱貨物量は、2020年（令和2年）に一時的に減少したものの、最近10年では概ね110万～120万トン程度で推移しており、近年では微増傾向となっています。

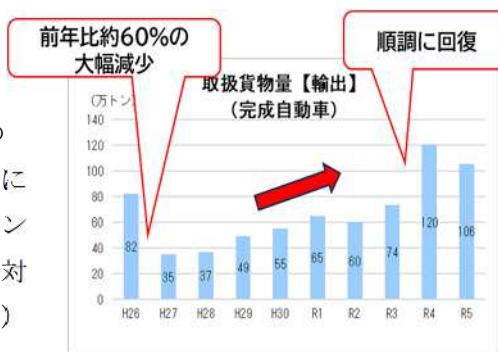


出典：伏木富山港港湾統計

図 16 木材チップの取扱貨物量（輸入）

② 完成自動車

完成自動車の取扱貨物量は、2014年（平成26年）にロシアのルーブルが暴落した影響で翌年2015年（平成27年）には2014年（平成26年）の82万トンから約60%の大幅な減少となりましたが、それ以降順調に回復し、2022年（令和4年）には120万トンとなっています。しかし、ウクライナ侵攻に対する追加制裁等により、2022年（令和4年）をピークに減少傾向に転じています。



出典：伏木富山港港湾統計

図 17 完成自動車の取扱貨物量（輸出）

③ 石炭

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ましたが、その後は回復し、直近10年では概ね100万トン前後で推移しています。2022年（令和4年）以降は100万トンを下回り微減傾向にあります。



出典：伏木富山港港湾統計

図 18 石炭の取扱貨物量（輸入）

④ 原木

原木の輸入量は、2015年（平成27年）には前年の8万トンから約70%減少し、約2.6万トンまで落ち込みました。その後は減少を続け、2022年（令和4年）以降は、ウッドショック等の影響により取扱量が0トンの状況が続いています。



出典：伏木富山港港湾統計

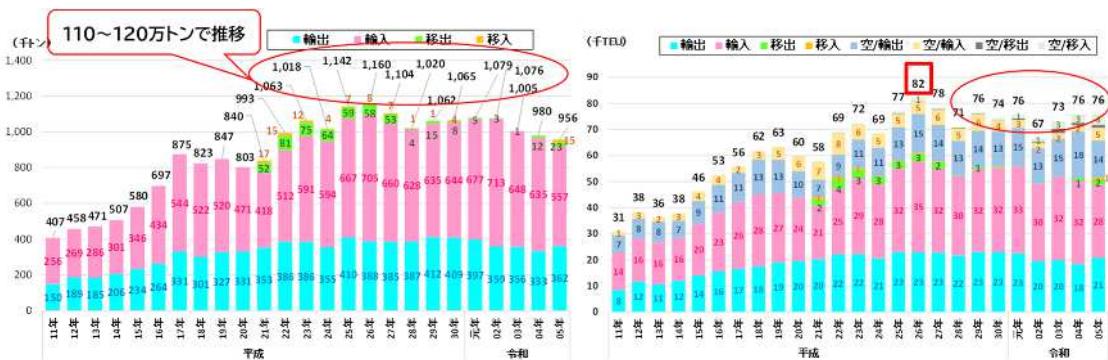
図 19 原木の取扱貨物量（輸入）

4) コンテナ貨物

コンテナ取扱貨物量は、1999年（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ますが、2021年（令和3年）頃からわずかに減少傾向がみられます。輸出入バランスは輸入超過の状況です。

TEUベースでは、2014年（平成26年）の8.2万TEUがピークであり、それ以降は7万TEU前後で推移し、2023年（令和5年）には回復傾向がみられ7.6万TEUとなっています。

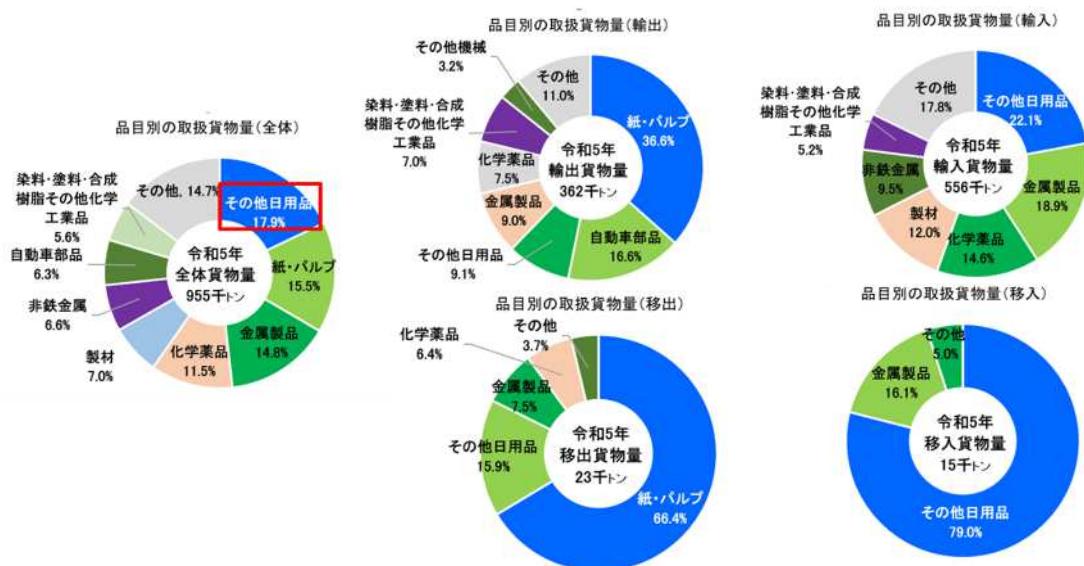
コンテナ貨物の品目構成は、その他日用品が最も多く、全体貨物量の約18%、輸入貨物量の約22%、移入貨物量の約79%を占めています。次いで、紙・パルプが多く、輸出貨物量の約37%、移出貨物量の約66%を占めています。



出典：伏木富山港港湾統計

図 20 輸移出入別コンテナ取扱貨物量の推移

(左：トンベース 右：TEUベース)



出典：伏木富山港港湾統計

図 21 コンテナ取扱貨物の品目構成

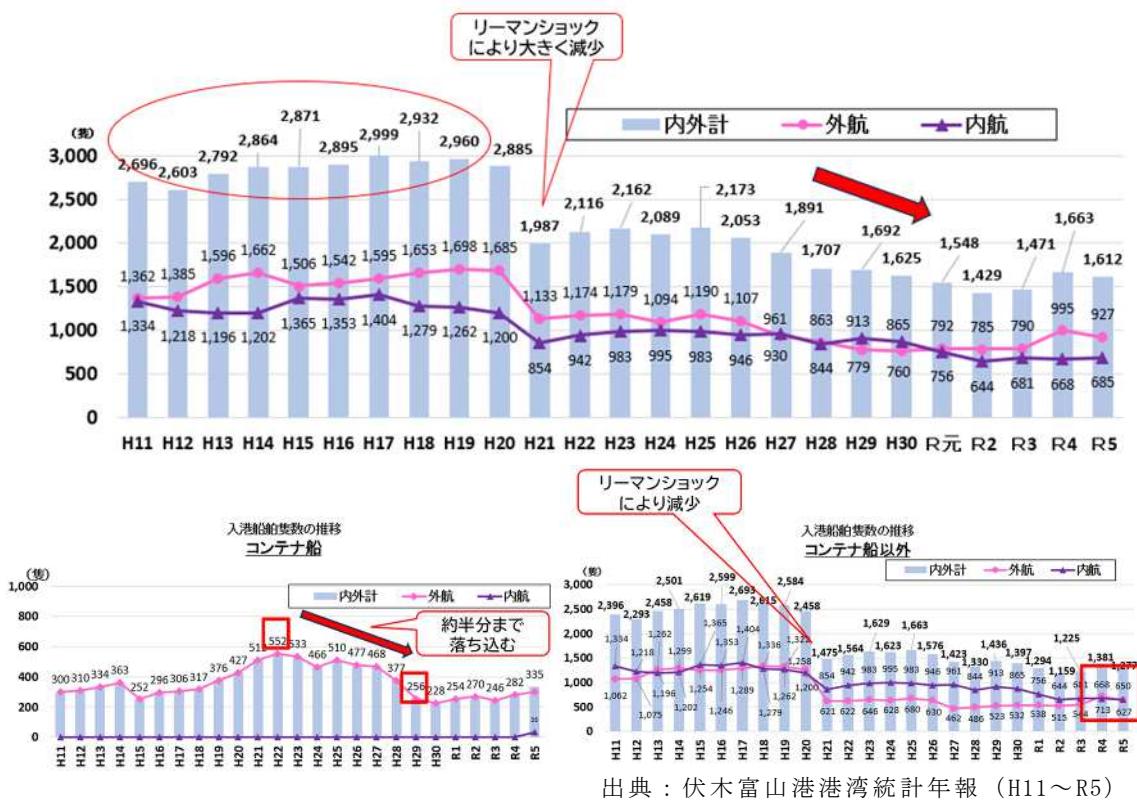
(5) 入港船舶の動向

1) 伏木富山港全体

伏木富山港の入港船舶は、1999年（平成11年）から2008年（平成20年）にかけては3,000隻弱で推移していましたが、2009年（平成21年）に大きく減少し1,987隻となり、近年は1,500隻前後で推移しています。加えて、船舶の大型化の傾向もあり、隻数自体は若干の減少傾向にあります。

コンテナ船の入港船舶（外航）は、1999年（平成11年）以降、概ね増加傾向で推移していましたが、2010年（平成22年）の552隻をピークに減少に転じ、2017年（平成29年）にはピーク時の約半分である250隻前後で推移しています。近年は微増傾向にあります。

コンテナ船以外の入港船舶は、2008年（平成20年）までは2,500隻前後で推移していましたが、2009年（平成21年）には前年のリーマンショックの影響により、減少しています。それ以降は1,300隻前後で推移しています。外航船の隻数が内航船の隻数を下回る状態が続いていましたが、2022年（令和4年）にはどちらも約600～700隻となっています。



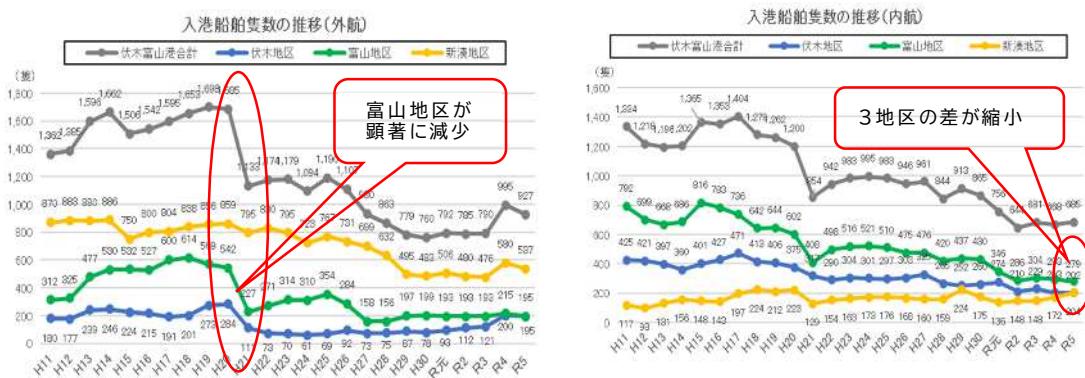
出典：伏木富山港港湾統計年報（H11～R5）

図 22 入港船舶隻数の推移（内外航計）

2) 地区別

地区別の外航船入港隻数は、富山地区と伏木地区が2009年（平成21年）に大きく減少し、近年は横ばいに推移しています。入港隻数が最も多い新湊地区は減少傾向から近年は横ばいとなっています。

内航船入港隻数は、各地区とも2009年（平成21年）に減少し、それ以降は微減または横ばい傾向にあります。また、直近をみると、3地区の入港隻数の差が縮小しつつあります。



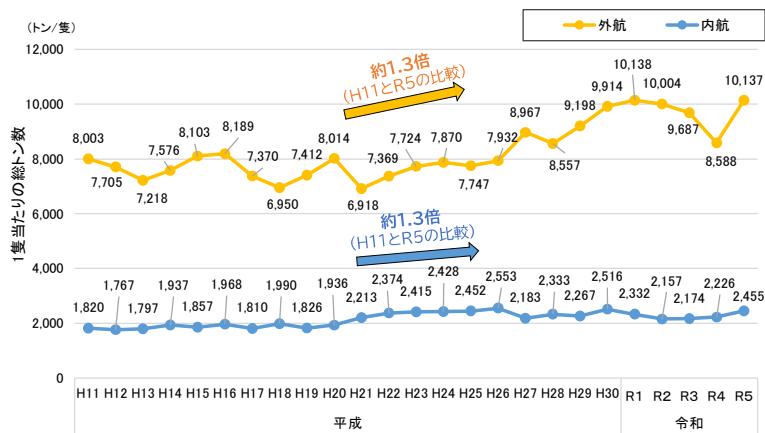
出典：伏木富山港港湾統計年報（H11～R5）

図 23 外航・内航の入港船舶隻数の推移

3) 1隻あたりの総トン数

1隻あたりの総トン数は、1999年（平成11年）から2023年（令和5年）にかけて緩やかに増加傾向にあり、外航船については、2023年（令和5年）は1隻あたり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ます。

内航船についても、2023年（令和5年）は1隻あたり2,455トンとなっており、船舶の大型化傾向がみられます。



出典：伏木富山港港湾統計年報（H11～R5）

図 24 1隻当たりの総トン数の推移（伏木富山港）

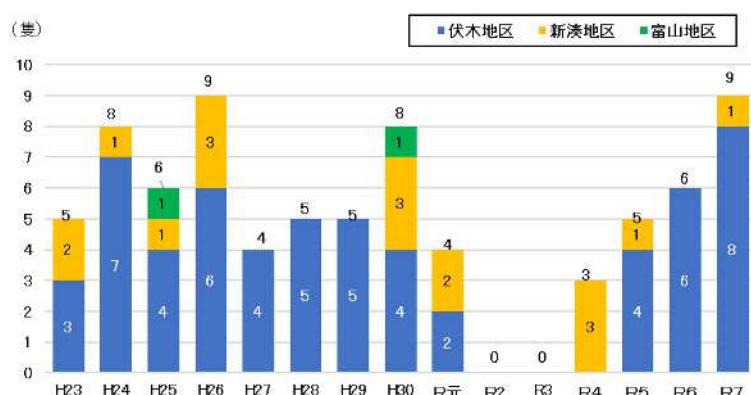
(6) クルーズ船の寄港

1) 寄港実績

クルーズ船は、2014年（平成26年）にピークの9隻が寄港しており、ダイヤモンド・プリンセス、ぱしふいっくびいなす、飛鳥IIが寄港しました。2020、2021年（令和2、3年）はコロナ禍の影響により寄港数が0隻となっていますが、2022年（令和4年）以降から回復基調にあります。2024年（令和6年）には、ウエステルダム、ダイヤモンド・プリンセス、飛鳥IIが計6隻、2025年（令和7年）は9隻と増加傾向が続いています。

地区別の寄港状況は、伏木地区への寄港が多くなっています。

乗船客数は、13万トン級のMSCスプレンディダや飛鳥IIなど合計8隻寄港した2018年（平成30年）には、8,410人に達しています。直近の2024年（令和6年）には、6隻の寄港だったものの10,570人まで増加し、コロナ前の水準を上回る回復となっています。



出典：富山県、「伏木富山港へのクルーズ客船寄港実績」

図 25 伏木富山港におけるクルーズ船寄港実績（地区別）



出典：富山県、「伏木富山港へのクルーズ客船乗降客数実績」

図 26 伏木富山港におけるクルーズ客船乗降客数実績

2) クルーズ船誘致に関するポテンシャル

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、高速道路や国道など幹線道路までの距離が近く、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ます。

また、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を積極的に行っています。

さらに 2012 年（平成 24 年）には、日本海側に位置する港湾及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、環日本海クルーズ推進協議会を設立しています。

表 4 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	富山县	富山市、高岡市、射水市
京都舞鶴港	京都府	舞鶴市

図 27 連携港湾の位置図

1-1-2 周辺地域（背後圏）の現況

(1) 港湾所在地域の概要

伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区から構成されており、各地区はそれぞれ高岡市、射水市、富山市に位置しています。

伏木地区が位置する高岡市は、富山県第2の都市で人口は約16万人となっています。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として、また環日本海沿岸地域における交流拠点都市として位置づけられています。豊富な歴史・文化遺産やものづくりのまちとして発展してきており、2011年（平成23年）6月に歴史都市として認定されています。また環境省より2050年（令和32年）のカーボンニュートラル実現に向けて温室効果ガス排出削減を率先して行う脱炭素先行地域に選定されています。

新湊地区が位置する射水市は、富山県第3の都市で人口は約9万人となっています。日本海側最大級の斜張橋である新湊大橋をはじめ、海王丸パークや太閤山ランドなどの観光資源に加え、豊かな自然や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ます。

富山地区が位置する富山市は、富山県の県庁所在地であり、人口は約40万人となっています。富山湾と立山連峰という多様な地勢と雄大な自然を有しています。また古くから「くすりのまち」として知られており、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枢都市です。また環境省と経済産業省からエコタウン事業の共同承認地域として認定されており、市内にエコタウン産業団地を設け、資源循環施設の拠点となっています。



図 27 港湾所在市の位置

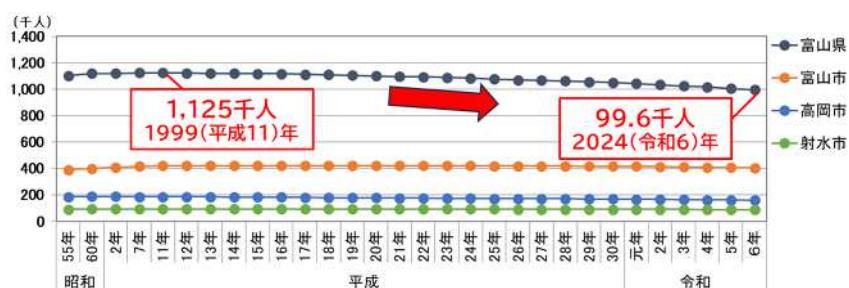
(2) 人口及び就業人口

富山県の人口は1999年（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年（令和5年）には101万人、2024年（令和6年）10月には100万人を下回り99.6万人となっています。富山市、高岡市、射水市の市別にみても近年は減少傾向となっています。

富山県の就業人口は1995年（平成7年）の約62万人をピークに減少傾向にあり、2020年（令和2年）には約53万人となっています。

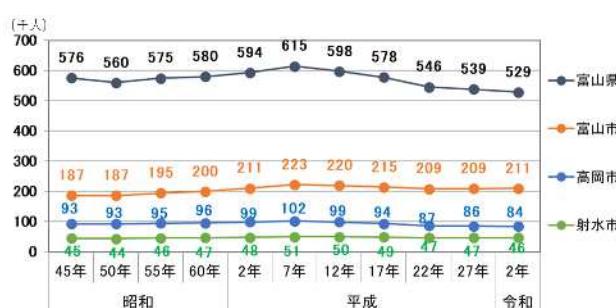
産業3部門別の就業者割合をみると、2020年（令和2年）で第1次産業は約3%、第2次産業は約33%、第3次産業は約64%となっています。特に第2次産業（鉱業・建設業・製造業）に占める割合は、全国に比べ10%程度大きくなっています。

2000年（平成12年）以降、第1次産業と第2次産業に占める割合は減少傾向となっており、第2次産業の占める割合は、直近20年間で5ポイント程度減少しており、その傾向が顕著となっています。



出典：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 28 人口推移（1980（昭和55）年～2024（令和6）年）



出典：国勢調査、とやま統計ワールド

図 29 就業者数推移



出典：国勢調査 富山県ホームページ

図 30 富山県の産業3部門別の就業者割合

(3) 製造品出荷額

富山県の製造品出荷額はリーマンショックの影響で2009年（平成21年）に大きく減少しましたが、それ以降回復し、2018年（平成30年）には4兆320億円まで増加しピークを迎え、以降は減少傾向にあります。

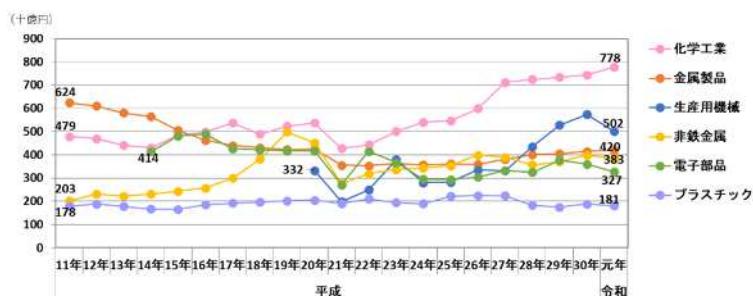
富山県における製造品出荷額上位6産業は「化学工業」「金属製品」「生産用機械」「非鉄金属」「電子部品」「プラスチック」であり全体の67%を占めています。

1999年（平成11年）では「金属製品」が最も多く約20%を占めていましたが、近年は「化学工業」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ます。



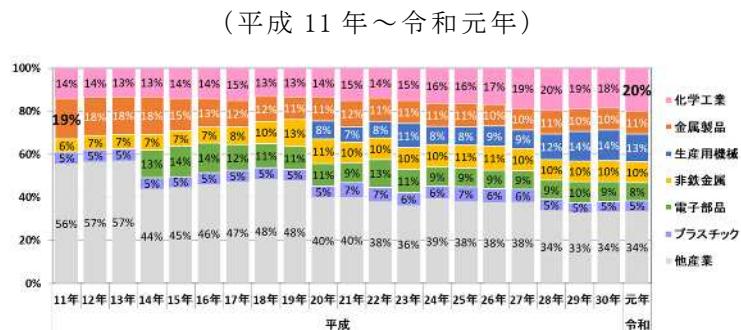
出典：工業統計

図 31 製造品出荷額の推移（平成11年～令和2年）



出典：工業統計

図 32 富山県製造品出荷額上位6産業の製造品出荷額の推移



出典：工業統計

図 33 富山県製造出荷額上位6産業のシェアの推移（平成11年～令和元年）

(4) 臨海部周辺の立地産業

1) 伏木地区周辺

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おり、特に非鉄金属・鉄鋼、化学関連の事業所が多く見られます。加えて、電気・電子や紙・パルプの事業所も立地しており、幅広い分野の産業活動が展開されています。

また、万葉埠頭周辺にはバイオマス発電所が立地しているほか、石油分配基地も備えており、エネルギー関連施設が集積しています。



出典：航空写真（R5.12.8撮影）国土交通省北陸地方整備局提供

図 34 主要企業の位置図（伏木地区）

2) 新湊地区周辺

新湊地区では背後の工業用地（426ha）に、約90社の事業所が立地しています。非鉄金属・鉄鋼の製造所、工場のほか、電気・電子や医薬品の工場、北陸電力の火力発電所などが立地しています。



出典：航空写真（R5.12.8撮影）国土交通省北陸地方整備局提供

図 35 主要企業の位置図（新湊地区）

3) 富山地区周辺

富山地区周辺では公共岸壁に近接した東側には非鉄金属・鉄鋼、化学、機械等の事業所が、西側には北陸電力富山火力発電所が立地しています。



(5) 観光

伏木富山港の背後圏には豊かな観光資源があり、国内外から観光客を誘致するための高いポテンシャルを有しています。

伏木富山港の3地区はいずれもみなとオアシスの登録を受けており、港を核とした地域の賑わい創出やまちづくりが行われています。

また富山県の観光客入込数をみると、2011年(平成23年)には東日本大震災、2020年(令和2年)に新型コロナウイルス感染症の影響で大幅な減少がみられたものの、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年(令和5年)の観光客入込数は2,771万人となり、回復傾向で推移しています。

3地区が位置している高岡市、富山市、射水市の観光客入込数県内シェアはおよそ5割程度で推移しています。

【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)

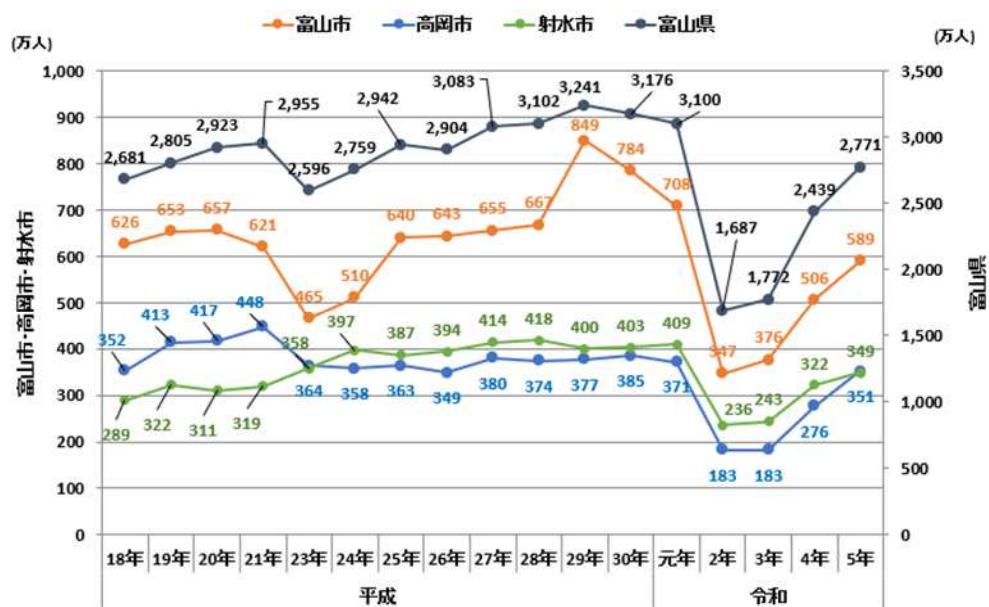


富岩運河環水公園

富山県観光入込客数 第1位
(令和5年:179万人)

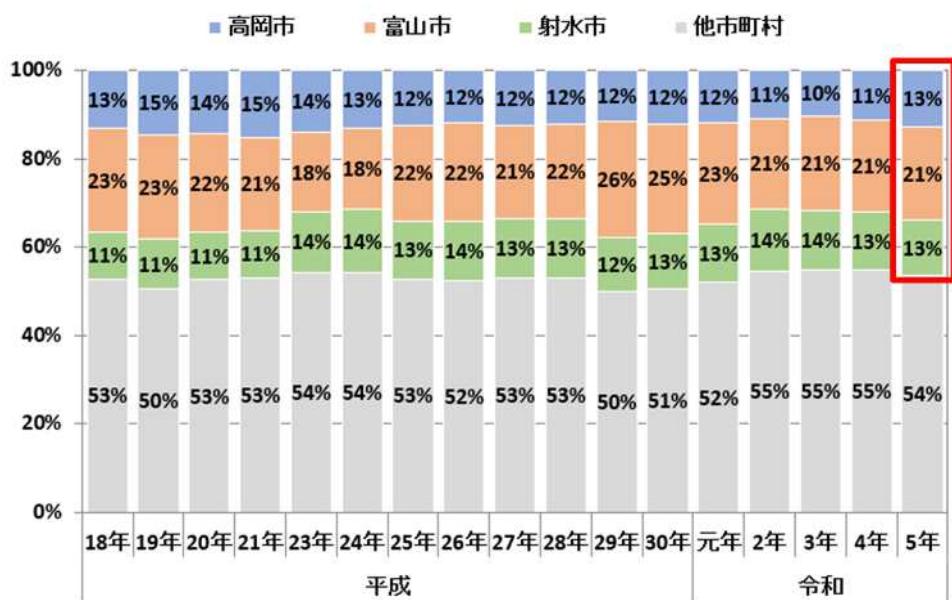


岩瀬の街並み(富山地区)



出典：「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 37 観光客入込数の推移（2006(平成 18)年～2023(令和 5)年）



出典：「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 38 観光客入込数県内シェアの推移（2006(平成 18)年～2023(令和 5)年）

(6) 自然災害

2007年（平成19年）3月25日に発生した「平成19年能登半島地震（マグニチュード6.9）」では、富山県内で最大震度5弱を観測し、伏木富山港において臨港道路の一部が被災しました。

また同年7月16日に発生した「平成19年新潟県中越沖地震（マグニチュード6.8）」では、富山県内で最大震度3を観測し、伏木富山港において液状化現象として噴砂が確認されました。

2024年（令和6年）1月1日には、マグニチュード7.6の「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強を観測しました。

富山県にも津波警報が発表され、富山検潮所（富山市）で79cmの津波を観測し、その後射水市で1.5mまで達したとみられています。港湾施設にも約90箇所に被害が発生しています。

【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4 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 (貞觀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。
1891年10月28日 (明治24)	(濃尾地震)	8	越中で家屋全壊2棟。
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）。

出典：地震調査研究推進本部事務局_富山県の地震活動の特徴

1-2 社会情勢の変化

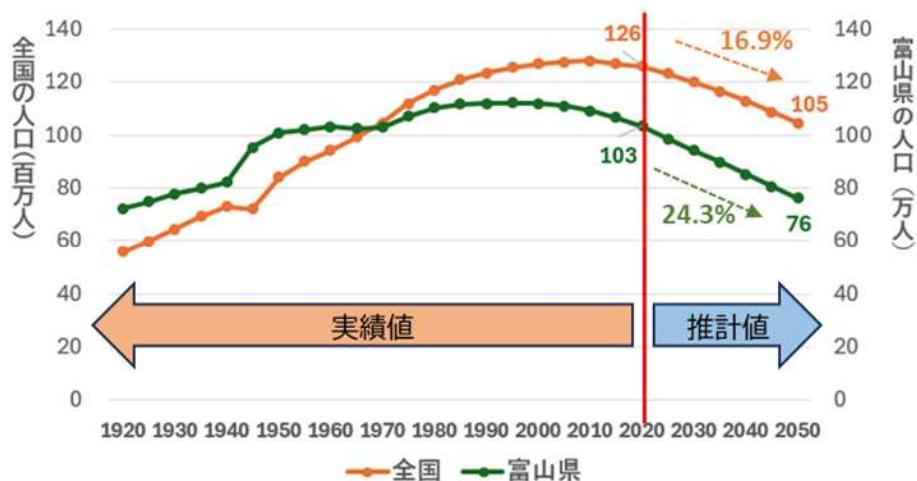
1-2-1 社会経済動向の変化

(1) 我が国及び富山県の人口

1) 人口の推移

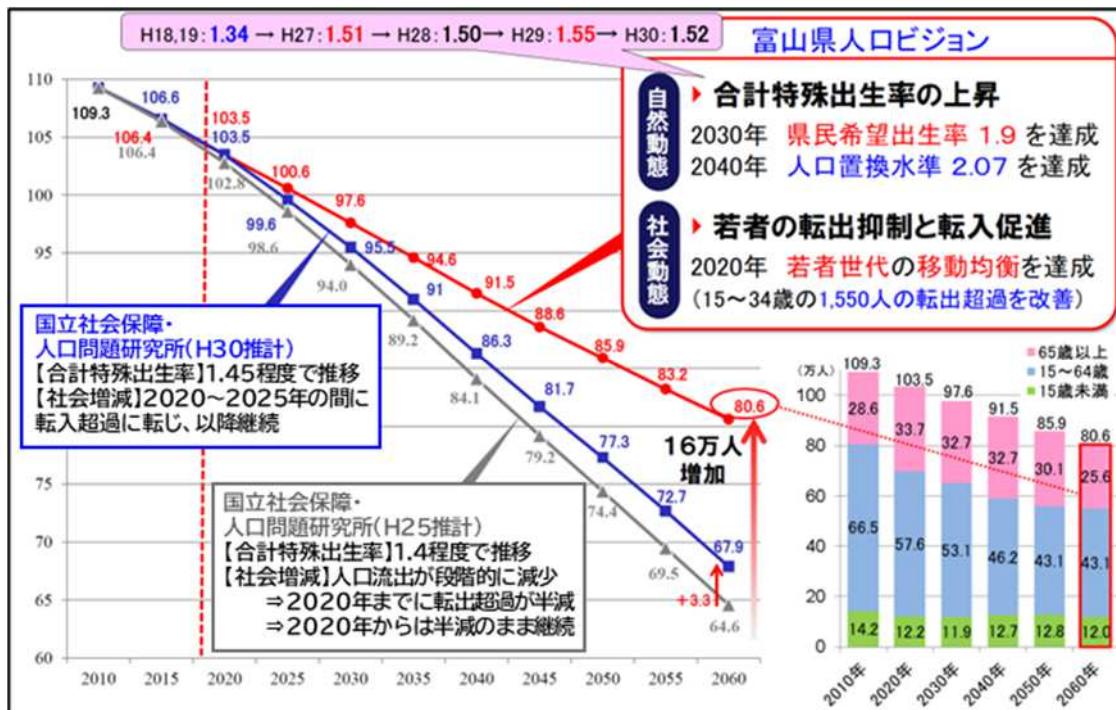
我が国における人口は 2010 年（平成 22 年）の 126 百万人をピークとして減少傾向が続いている。概ね 20~30 年先には、2020 年（令和 2 年）の 126 百万人から約 16.9%（21 百万人）減少する見通しとなっています。一方、富山県における人口のピークは 1995 年（平成 7 年）となっており、全国より約 15 年早く減少に転じています。

富山県における人口動向は、一貫して続いている社会減と 1995 年（平成 7 年）以降の自然減が相まって、2015 年（平成 27 年）の 106.6 万人から 2020 年（令和 2 年）の 103.5 万人まで毎年約 6 千人程度の人口が減少しています。こうした状況下において、富山県の将来人口は 2060 年（令和 42 年）に 64.6（人口問題研究所 H25 推計）～80.6 万人（富山県人口ビジョン推計）程度になると見込まれています。



出典：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 39 国内及び富山県の人口の推移と見通し



出典：富山県 HP（富山県人口ビジョン改訂進捗状況より）

図 40 富山県における人口の長期的な見通し

2) 人口構成の推移

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 年（平成 2 年）をピークに減少しており、20～30 年後の 2045 年（令和 27 年）頃には生産年齢人口が 50% 程度まで低下すると予想されています。

これに対し、富山県における生産年齢人口は 2040 年（令和 22 年）で 50% 以下になると予測されています。



出典：内閣府（2022）「令和 4 年版高齢社会白書」

出典：国勢調査、富山県 HP

（富山県人口ビジョン改訂進捗状況より）

図 41 年齢区分別の我が国の人口推移

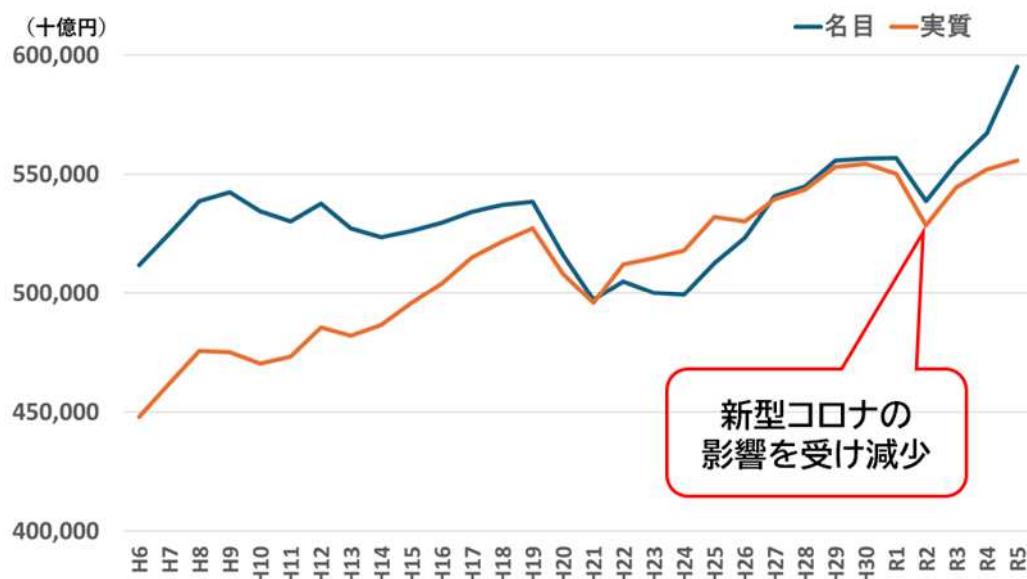
図 42 富山県の年齢区分別人口の推移

(2) GDP 及び県内総生産の推移

我が国の名目 GDP の推移は 1994 年（平成 6 年）から 2021 年（令和 3 年）まで大きく変わらず 500～560 兆円で推移しています。一方、実質 GDP は 1994 年（平成 6 年）の 450 兆円から 2018 年（平成 30 年）の 550 兆円まで増加しています。

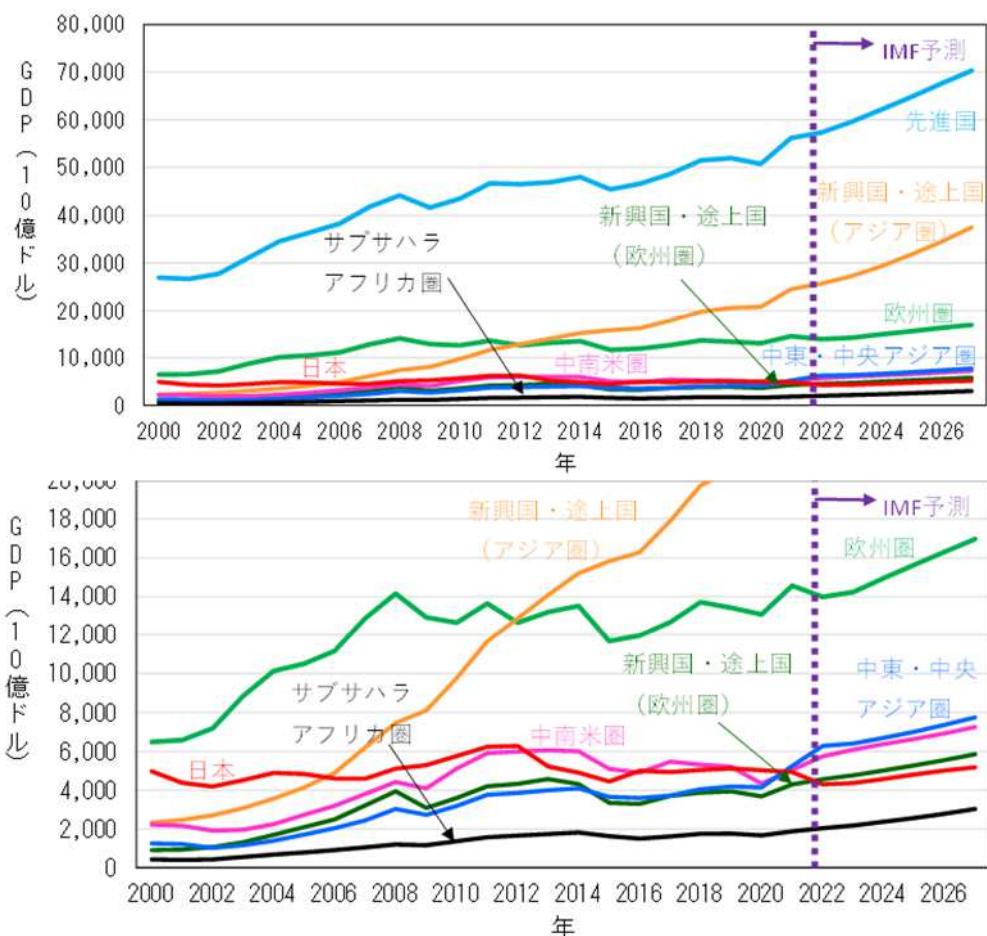
これに対し、世界各国の GDP の推移をみると、多くの国で顕著な増加傾向があり、2022 年（令和 4 年）以降も増加すると予測されます。先進国、新興国・途上国（アジア圏）の名目 GDP は、2025 年（令和 7 年）には 30 兆ドルを超えるほどの増加が予測されています。他地域のほとんどが 2022 年（令和 4 年）以降、日本の名目 GDP を上回る傾向が続くと予測されています。

また、我が国における GDP の増加により、富山県においても 2011 年度（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）とともに微増傾向を示しています。名目県内総生産における全国シェアは 2011 年度（平成 23 年度）の 0.89% から 2019 年度（令和元年度）の 0.88% まで概ね同じ割合で推移しています。



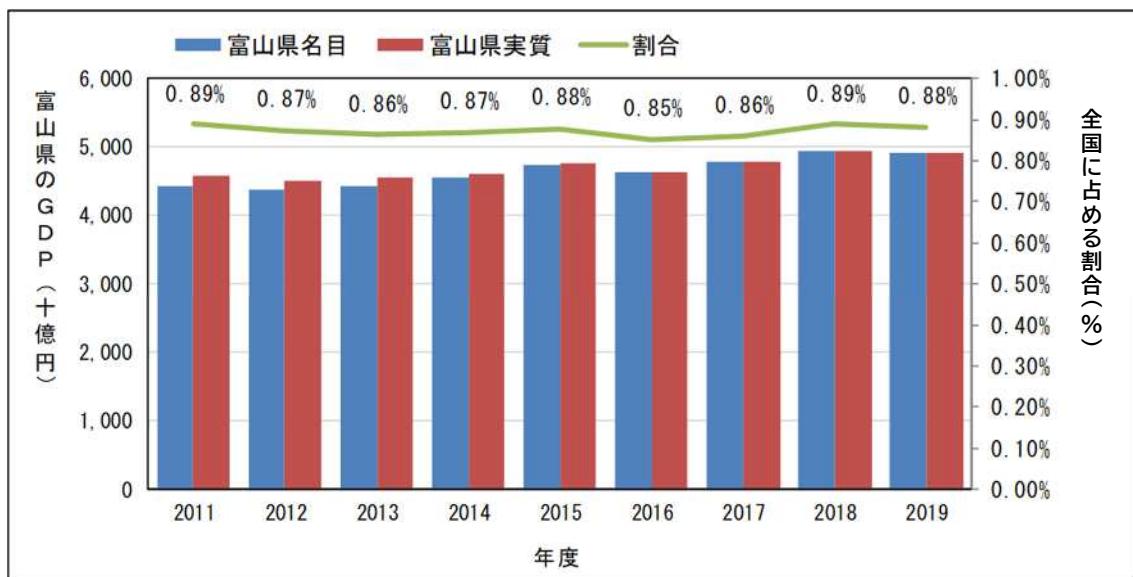
出典：内閣府 HP（国民経済計算（GDP 統計））

図 43 我が国における GDP の推移



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

図 44 主要地域における名目 GDP の推移



出典：富山県 HP（県民経済計算）

図 45 県内総生産と全国シェアの推移

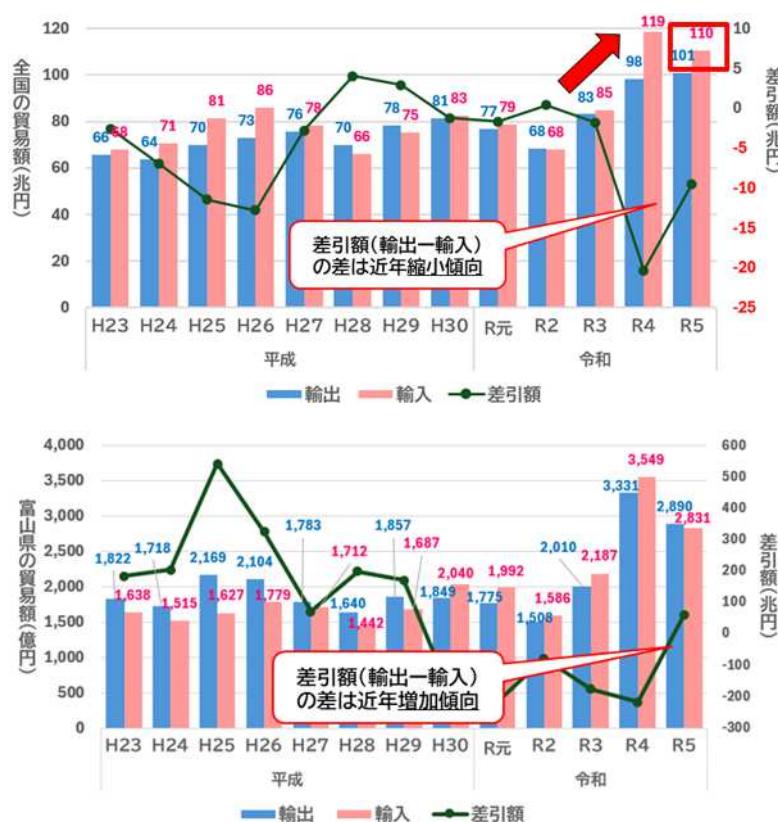
(3) 貿易

1) 貿易額の推移

我が国の貿易額の推移は、輸出では2020年（令和2年）以降、順調な回復傾向を示しており、2023年（令和5年）は101兆円まで増加しています。一方、2023年（令和5年）は輸入では前年よりも減少し、110兆円となっています。輸出額と輸入額の差引額（輸出額－輸入額）は、全体的にマイナスであり、2022年（令和4年）には20兆円ほどの差がみられましたが、2023年（令和5年）はその差が縮小しました。

一方、富山県の貿易額の推移は、輸出では1.5千～3.3千億円の範囲で推移しており、輸入では2011年（平成23年）の1.6千億円から2021年（令和3年）の2.2千億円まで増加傾向を示しています。

また、2017年（平成29年）までは輸出が輸入を上回っていましたが、2017年（平成30年）以降は、輸入超過となっています。



出典：財務省貿易統計

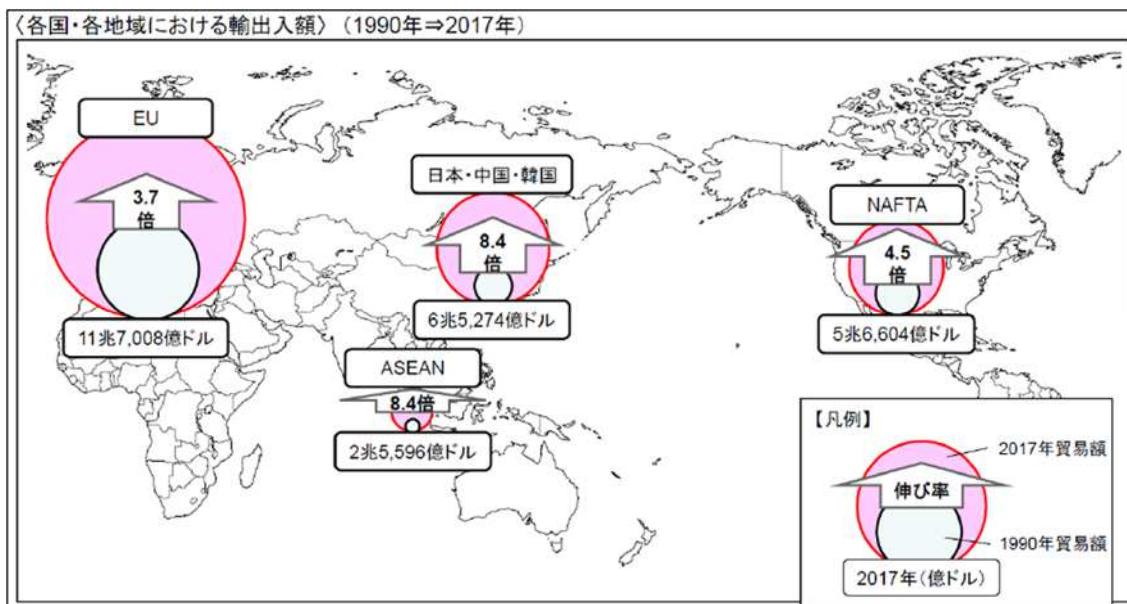
図 46 貿易額の推移（上段：日本全体、下段：富山県）

2) 世界の貿易動向

各国・各地域における貿易額をみると、1990年（平成2年）から2017年（平成29年）にかけて大きく増加しています。

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倍であり、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くなっています。

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、ヨーロッパ地域における貿易額の規模はアジア諸国と比較して依然として大きくなっています。



※貿易額は輸出入合計の値

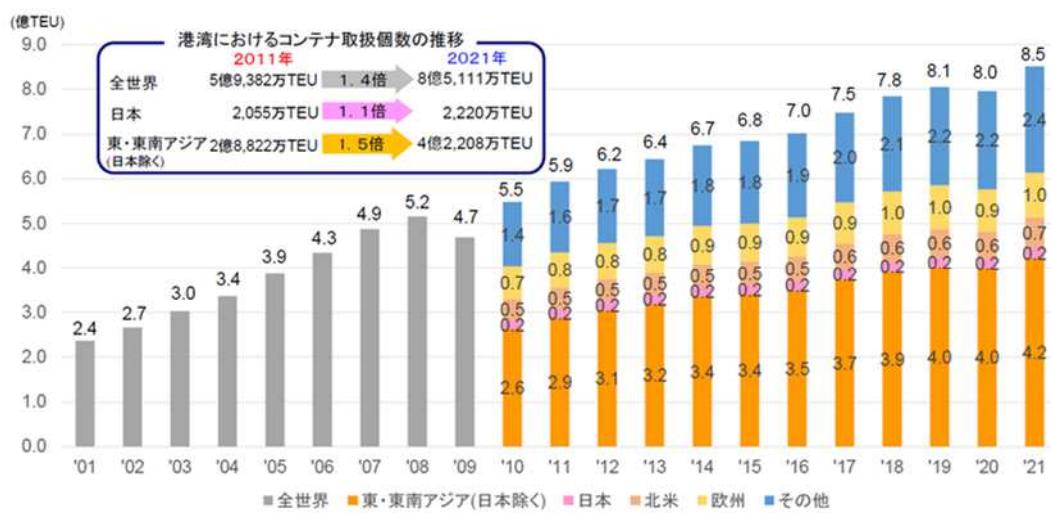
出典：UNCTADstatを基に国土交通省港湾局作成

図 47 各国・各地域における貿易額（1990年⇒2017年）

(4) コンテナ貨物の動向

2011年（平成23年）から2021年（令和3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倍に増加しています。日本は約1.1倍に対し、東アジア・東南アジアは1.5倍に増加しており、貿易額と同様にアジア諸国の伸びが大きくなっています。

伏木富山港においても、2001年（平成13年）から2022年（令和4年）までの21年間で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倍よりも伸び率が大きくなっています。（近年は全国も伏木富山港も横ばい）

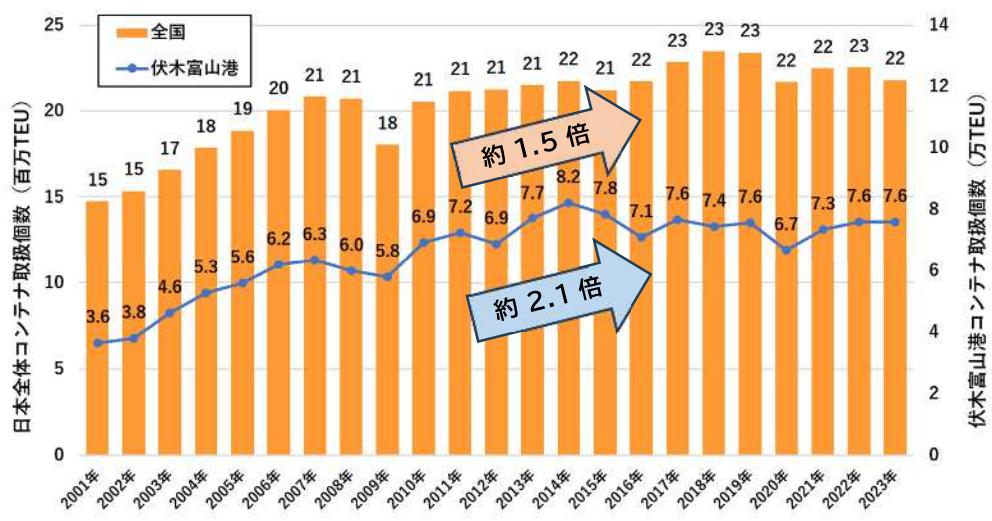


出典：UNCTAD(Container port throughput, annual および Review of Maritime

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 48 世界各国域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



出典：港湾統計年報・伏木富山港港湾統計

図 49 我が国及び伏木富山港のコンテナ取扱個数の推移

(5) 我が国の製造業の推移

我が国の製造業の事務所数は2011年（平成23年）の23万社から2020年（令和2年）の18万社と減少傾向にありますが、製造品出荷額は2011年（平成23年）の285兆円から2018年（平成30年）の332兆円まで増加傾向となっています。

全国と同様に富山県における製造業の事務所数は減少傾向を示す一方で、製造品出荷額は増加する傾向がみられます。



出典：工業統計調査

図 50 我が国における事業者数及び製造品出荷額の推移



出典：工業統計調査

図 51 富山県における事業者数及び製造品出荷額の推移

(6) 外国人観光客の推移

我が国を訪問する外国人観光客数は、2003年（平成15年）の521万人から2019年（令和元年）の3,188万人まで大幅に増加しました。

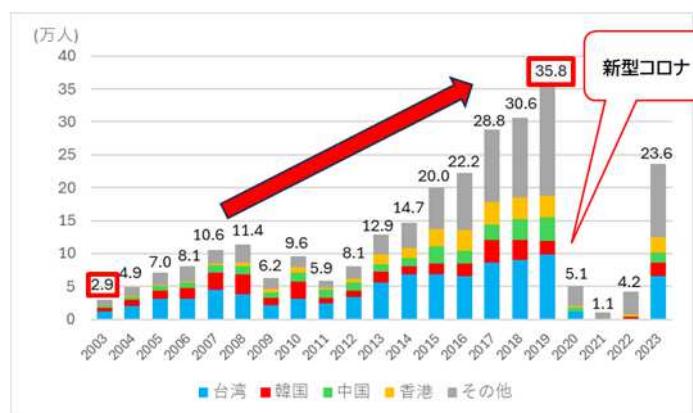
しかしながら、2020年（令和2年）からコロナ禍の影響を受け、2021年（令和3年）には2019年（令和元年）の3,188万人から25万人（2019年（令和元年）比の0.8%）まで減少しましたが、近年は回復傾向にあります。

我が国を訪問する外国人観光客の増加に伴い富山県でも外国人宿泊者数は増加傾向を示しており、2003年（平成15年）の2.9万人から2019年（令和元年）の35.8万人まで増加しました。外国人宿泊者の出身国は台湾が最も多く、次いで中国、香港、韓国等となっていました。こちらもコロナ禍の影響を受け、2019年（令和元年）の35.8万人から2021年（令和3年）の1.1万人（2019年（令和元年）比の3%）まで減少しましたが、近年は回復傾向にあります。



出典：日本政府観光局（JNTO）

図 52 訪日外国人数の推移



※その他はアジア・欧州・北アメリカ以外の地域の国

出典：日本政府観光局（JNTO）

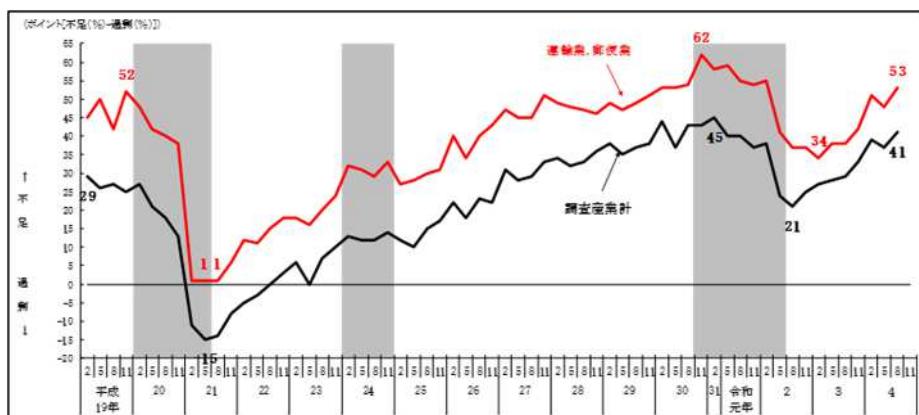
図 53 富山県における外国人延べ宿泊者数

(7) 労働者不足

1) 全国的な労働者不足の状況

我が国では生産年齢人口の減少に伴い、労働者不足が深刻化しています。労働者過不足判断 D. I. をみると 2022 年（令和 4 年）11 月時点において、「調査産業計」で 4 割以上、「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ます。なお、新型コロナウイルス感染症の流行前の 2018 年（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ますが、2020 年（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ます。

他方、国内のトラックドライバー人口は、1995 年（平成 7 年）から減少し続けており、2015 年（平成 27 年）から 2030 年（令和 12 年）までに 3 割減少すると予測されています。また、50 歳以上の大型トラックドライバーの割合は、2018 年（平成 30 年）から 2028 年（令和 10 年）までに 23.1 ポイント増加する見通しどとなっています。



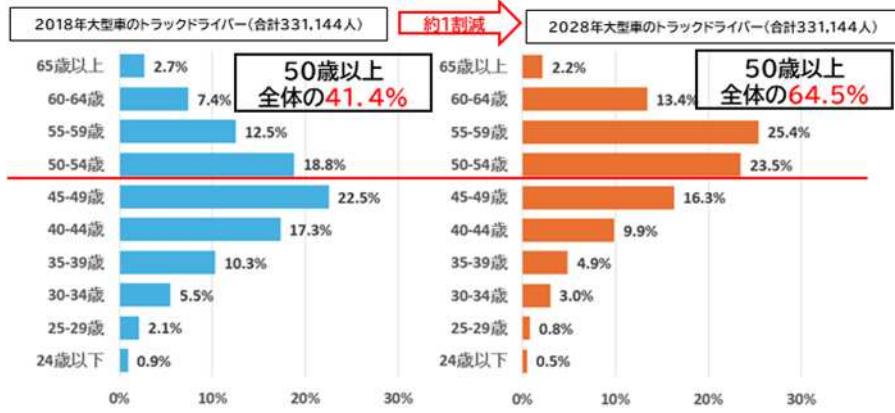
出典：労働経済動向調査

※「労働者過不足判断 D. I.」とは、労働者数について、調査日現在の状況で「不足（やや不足、おおいに不足）」と回答した事業所の割合から「過剰（やや過剰、おおいに過剰）」と回答した事業所の割合差し引いた値をいう。

図 54 我が国の雇用形態別労働者過不足判断 D. I の推移



図 55 トラックドライバーの需給予測



出典：(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 56 営業用トラックドライバー供給量の予測値

2) 富山県における労働者不足の状況

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の試算をみると、2020年（令和2年）の1万人から2060年（令和42年）には10万人まで拡大するとされています。

富山県における運輸業、郵便業の従業者数は、2010年（平成22年）の約2.6万人から2022年（令和4年）9月の約2.1万人まで減少しています。このまま減少傾向が続ければ、トラックドライバー不足が深刻化する可能性があります。

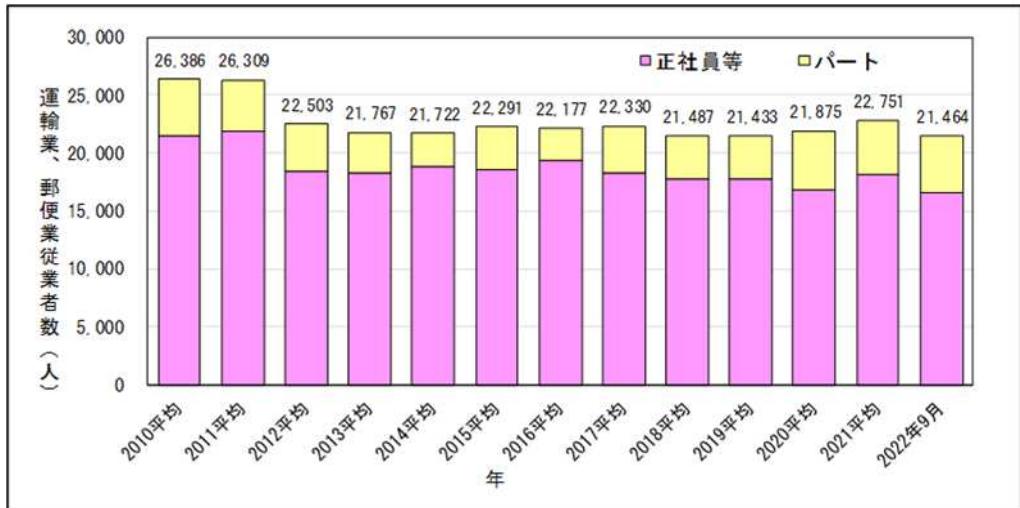
港湾労働者においても減少傾向にあり、2019年（令和元年）は約5.2万人であり、1998年（平成10年）の約5.7万人と比較して1割程度減少しています。労働力人口の将来推計をもとに港湾労働者数を試算すると、2019年（令和元年）の51,391人から2040年（令和22年）の39,549人と約20年間で最大1.2万人程度減少すると予測されています。



出典：中部圏社会経済研究所

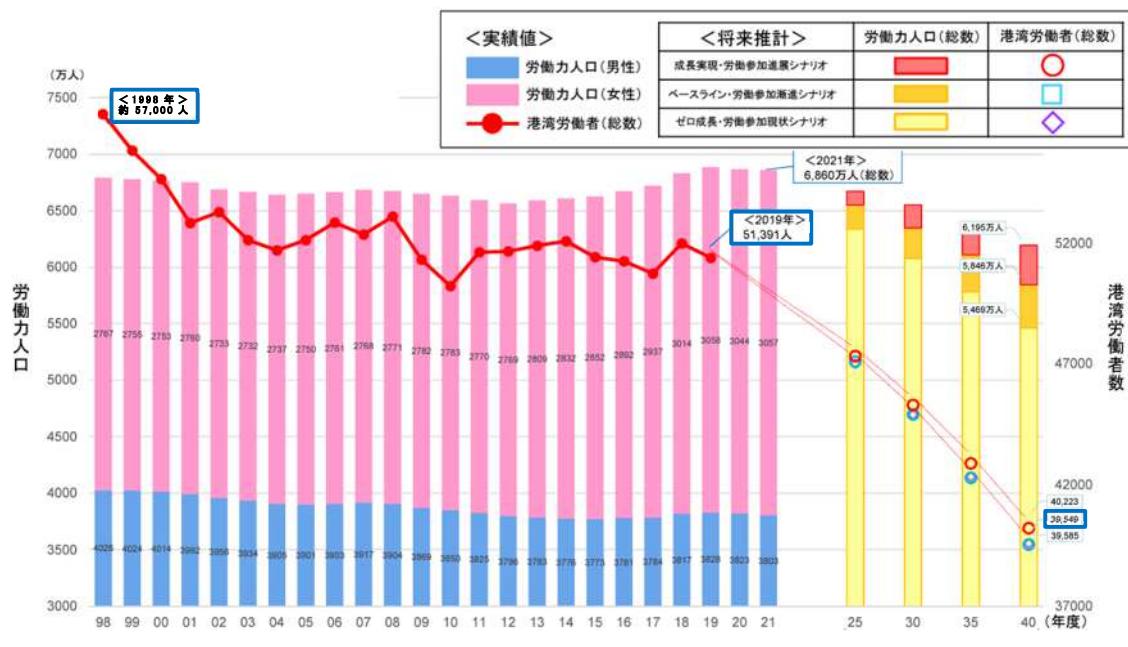
中部社研 経済レポート No. 20-2 (2018. 12. 21)

図 57 富山県における労働力数と不足労働力数



出典：毎月勤労統計調査 地方調査月報（富山県）

図 58 運輸業、郵便業の常用労働者数・パート労働者数



出典：全国港湾労働組合 HP

図 59 港湾労働者数と労働力人口の推移・将来推計

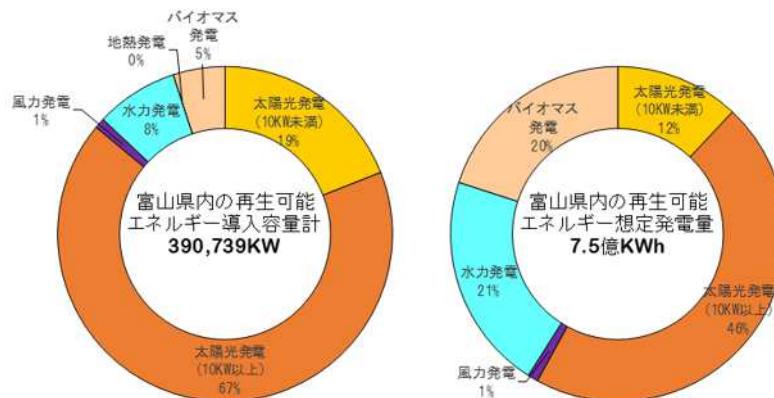
(8) 再生可能エネルギー

富山県における再生可能エネルギーの導入状況をみると、2012年(平成24年)7月から開始された固定価格買取制度(FIT制度)により導入された設備容量は、2021年(令和3年)3月末時点で390,739kW、想定発電量は7.5億kWhと推計されています。

導入された再生可能エネルギーの内訳は、太陽光発電が最も多く、設備容量の86%、想定発電電力量の58%を占めています。

将来に向けた再生可能エネルギーの導入目標の目安は、2030年度(令和12年度)で6,712TJ以上、2050年度(令和32年度)で20,136TJ以上となっています。

電力需要に対して再生可能エネルギーが担う割合については、2020年度(令和2年度)は26%であったが、2030年度(令和12年度)に50%、2050年度(令和32年度)に100%を目指しています。



出典：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 60 再生可能エネルギー導入状況（年間）

	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



※1TJ=0.0036MWh 換算

出典：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 61 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

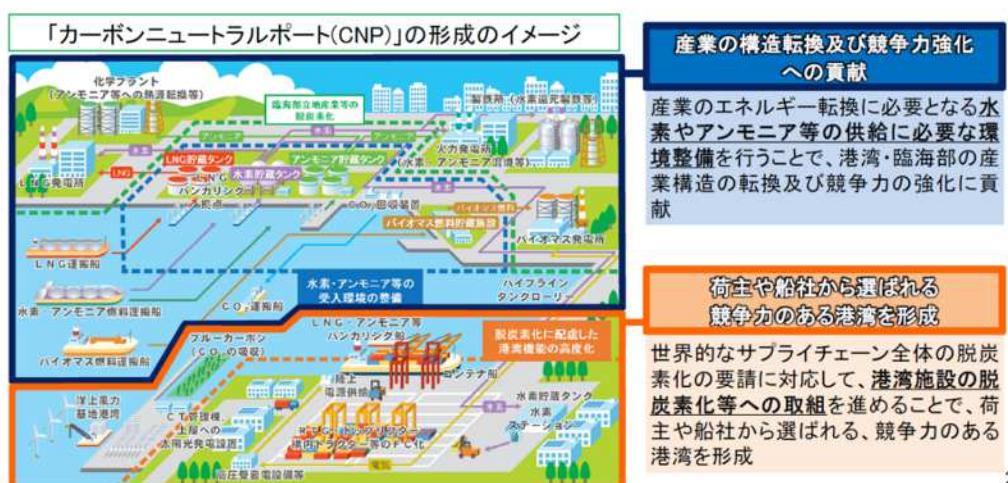
(9) カーボンニュートラルの実現に向けた動向

1) 我が国におけるカーボンニュートラルポートの動向

日本全体では「2050年（令和32年）カーボンニュートラル」の実現に向けて、港湾分野においても脱炭素化の取り組みを強化しています。

サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主や船社等のニーズに対応するため、港湾施設の脱炭素化等の取り組みが進められており、これらを通じて荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成することを目指しています。

さらに、港湾・臨海部には温室効果ガスを多く排出する産業が集積していることから、産業のエネルギー転換を促進するため、水素・アンモニア等の受入・貯蔵・供給に必要な環境整備が進められており、産業構造の転換や競争力の強化に貢献することが期待されています。



出典：令和6年2月9日 カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けた検討会 国土交通省

図 62 「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成のイメージ

2) 富山県のカーボンニュートラルの動向

富山県では2050年（令和32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います。その実現に向けて県内における水素・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ます。

運輸部門の省エネルギーに向け、物流における取り組みとしては、CO₂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みます。また、港湾地域における取り組みとしては、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化等の取り組みを官民連携し促進することとしています。

3) 伏木富山港におけるカーボンニュートラルポートの動向

伏木富山港では、カーボンニュートラルポートの形成に向けて、2024年（令和6年）6月に「伏木富山港港湾脱炭素化推進計画」を策定しています。

本計画では、温室効果ガスの排出量の削減と吸収作用の保全及び強化、港湾・臨海部の脱炭素化への貢献を取組方針としています。

港湾地域の面的・効率的な脱炭素化を図るため、港湾オペレーションの脱炭素化や臨海産業と連携し、省エネ設備・再エネ導入を推進します。また、ブルーカーボン生態系の保全や緑地整備を通じて、CO₂吸収にも取り組みます。さらに、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形成に向け、背後地でのインフラ整備を検討し、安価かつ安定的なエネルギー供給体制の構築を目指します。

また計画では、分野別の重要達成度指標（KPI）に基づき、中期（2030年度（令和12年度））および長期（2050年（令和32年））に向けた具体的な数値目標を設定しています。



出典：伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の概要（令和6年6月）

図 63 温室効果ガスの排出量の削減イメージ

表 5 分野別の KPI 及び中長期別の具体的な目標

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の概要（令和6年6月）

1-3 上位・関連計画及び港湾利用者のニーズ

1-3-1 上位・関連計画

伏木富山港に関連する国、北陸地域、富山県、ならびに高岡市、射水市、富山市の各種計画を踏まえ、地域の発展の方向性を整理しました。

表 6 上位・関連計画一覧

港 湾 関 連	港湾の中長期政策「PORT2030」 【国】 ●2030年	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8つの政策が柱
	北陸港湾ビジョン 「日本海北前船構想 2030」 【国】 ●2030年ごろ	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の拠点の形成・循環型社会の構築、クルーズ振興と地域連携による”楽しいみなど”づくり等を掲げている
	伏木富山港港湾脱炭素化推進計画 【富山県】 ●中期 2030年度、長期 2050年】	<取組方針>港湾・臨海部の脱炭素化への貢献【エネルギー供給】 <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
地 域 計 画	富山県総合計画 【富山県】 ●令和7~11年度	伏木富山港の機能強化、利用促進、カーボンニュートラルポート形成の実現等を主要施策に掲げている
	高岡市総合計画第4次基本計画 【高岡市】 ●令和8年度	交通ネットワークを活かし、県西部の中核的役割を果たす港湾の整備・活用
	第3次射水市総合計画 【射水市】 ●令和5~9年度(基本構想は14年度)	港湾整備の促進
	第2次富山市総合計画後期基本計画 【富山市】 ●令和8年度	陸・海・空の広域交通網の確保(空港・港湾の充実)
	防災 富山県地域防災計画 【富山県】 ●最新状況に応じて隨時見直し	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港湾の整備および海上交通環境の整備
觀 光	第3次富山県観光振興戦略プラン 【富山県】 ●令和4~8年度	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、外航クルーズ客船の誘致の促進
	第3期高岡市観光振興ビジョン 【高岡市】 ●令和3~7年度	<実施計画>インバウンド回復に向けた取り組み継続
	第2次射水市観光振興計画 【高岡市】 ●令和3~7年度	<施策>ベイエリアのキラーコンテンツ化と回遊性向上、観光客受入基盤の整備
	富山市観光戦略プラン 【富山市】 ●令和4~8年度	<強化戦略>広域観光交流拠点としての都市機能強化、インバウンド対策の強化

●は目標年次もしくは計画期間

1-3-2 港湾利用者からのニーズ

伏木富山港の港湾関係者や利用企業へのヒアリングを通じて整理した伏木富山港のニーズは次のとおりです。

物流・産業

《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。船舶が大型化する中、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。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、モーターポールがないため 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】
- ・ 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】

《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してほしい。【共通】

環境

《次世代エネルギーの導入》

- ・バイオマス発電所の貨物量の増加が見込まれる。【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られないか。【共通】

観光・賑わい

- ・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、調整だけでは対応できなくなる。【伏木地区】
- ・クルーズ船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】
- ・クルーズ船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。【共通】

防災

- ・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】

1-4 伏木富山港への要請と課題

伏木富山港の現況特性、社会情勢の変化、上位関連計画及び港湾利用者のニーズを踏まえ、伏木富山港への要請と課題を整理しました。

I.周辺地域(背後圏)と伏木富山港の現況特性

●周辺地域(背後圏)

- 【立地】伏木富山港は、**関東・関西・中京の主要経済圏に等距離**で接しており、**地理的優位性**を有する
- 【人口】富山県は、人口・就業者数が減少しており、**2060年には約10万人の労働力不足**が見込まれる
- 【産業】臨海部に非鉄金属・鉄鋼、電気・電子、化学、紙・パルプなどの産業が集積し、**地域産業の中核**
- 【観光】**外国人旅行者が増加傾向**、立山黒部、世界遺産五箇山、富岩運河環水公園など、**観光資源が豊富**
- 【災害】令和6年能登半島地震により**最大震度5強**を記録し、港湾施設約90箇所に被害

●伏木富山港の現況

- 【港の役割】**北陸地方の物流拠点**、特定重要港湾(S61)および国際拠点港湾(H23)に指定

II.港湾及び富山県をとりまく国内外の社会情勢の変化

- 【GDP】先進国、アジア圏の新興国・途上国において名目GDPの増加が予測されており、国際経済活動の拡大が見込まれる
- 【貿易】近年、**ASEAN諸国をはじめ、日本・中国・韓国などアジア地域における貿易量が増加傾向**
- 【人手不足】物流需要の増加に伴い、**トラックドライバー不足**、人材不足が顕在化
- 【カーボンニュートラル】**2050年までにカーボンニュートラルポートの形成**を目指す

III.上位関連計画及び港湾利用者のニーズ

- 上位計画：**物流・産業、環境、観光、防災**の各分野において、海上輸送網や国内物流体系の構築、脱炭素化、クルーズ拠点化、防災空間の拡充、耐震性向上などに取り組む方針
- 港湾利用者のニーズ(企業ヒアリング結果より抜粋)
 - 【物流・産業】船舶の大型化により岸壁水深が不足、ヤード不足の中、DX化で効率化を図っているが、取扱量は限界に近い、加えて、ドライバー不足への対応として、フェリー・RORO船の就航を求める。また、今後、遠方輸送を鉄道へ転換する方針
 - 【環境】水素等の受入・貯蔵環境の整備を求める、富山市エコタウンを活用したリサイクルポート機能の検討も必要
 - 【観光】クルーズ船の受入増加により、貨物船の運航に支障(入港制限等)が出ている
 - 【防災】BCPの観点から、中京圏など背後圏として捉える必要がある

伏木富山港への要請と課題(全体)

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)

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・共生
- 気候変動に伴う海面水位上昇等の対策

観光・賑わい

- クルーズ船の受入環境の充実、誘致促進
- 観光資源の磨き上げ
- みなとオアシスを核とした賑わい空間の形成
- 海洋性レクリエーション環境の充実(不法係留対策等)

防災

- 災害発生時の物流機能維持と緊急物資輸送拠点
- 太平洋側のバックアップ機能確保
- 老朽化施設への対応
- 気候変動を考慮した臨海部の強靭化

【伏木地区】

伏木富山港への要請と課題(地区別)

バイオマス燃料の推進に加え
次世代エネルギーへの受入への対応

物流機能強化のための静穏度対策

港湾緑地、みなどオアシス
や旧港の活用

みなとオアシス
国分海滨公園

対岸諸国との交易拡大に資する物流機能強化
(バラ貨物・完成自動車等)

大水深岸壁を活かした大型クルーズ客船の受入
(インバウンド増加への対応)
※現状で貨客併用岸壁のため港船が頭在

立地ポテンシャルを活かした3大都市圏等
のバックアップへの対応

港湾緑地(万葉緑地)

岸壁の利用水準が高く機能強化が不可欠

完成自動車の荷役



JR貨物駅との近接性を
活かした鉄道との連携

海域環境との共生

気候変動への対応

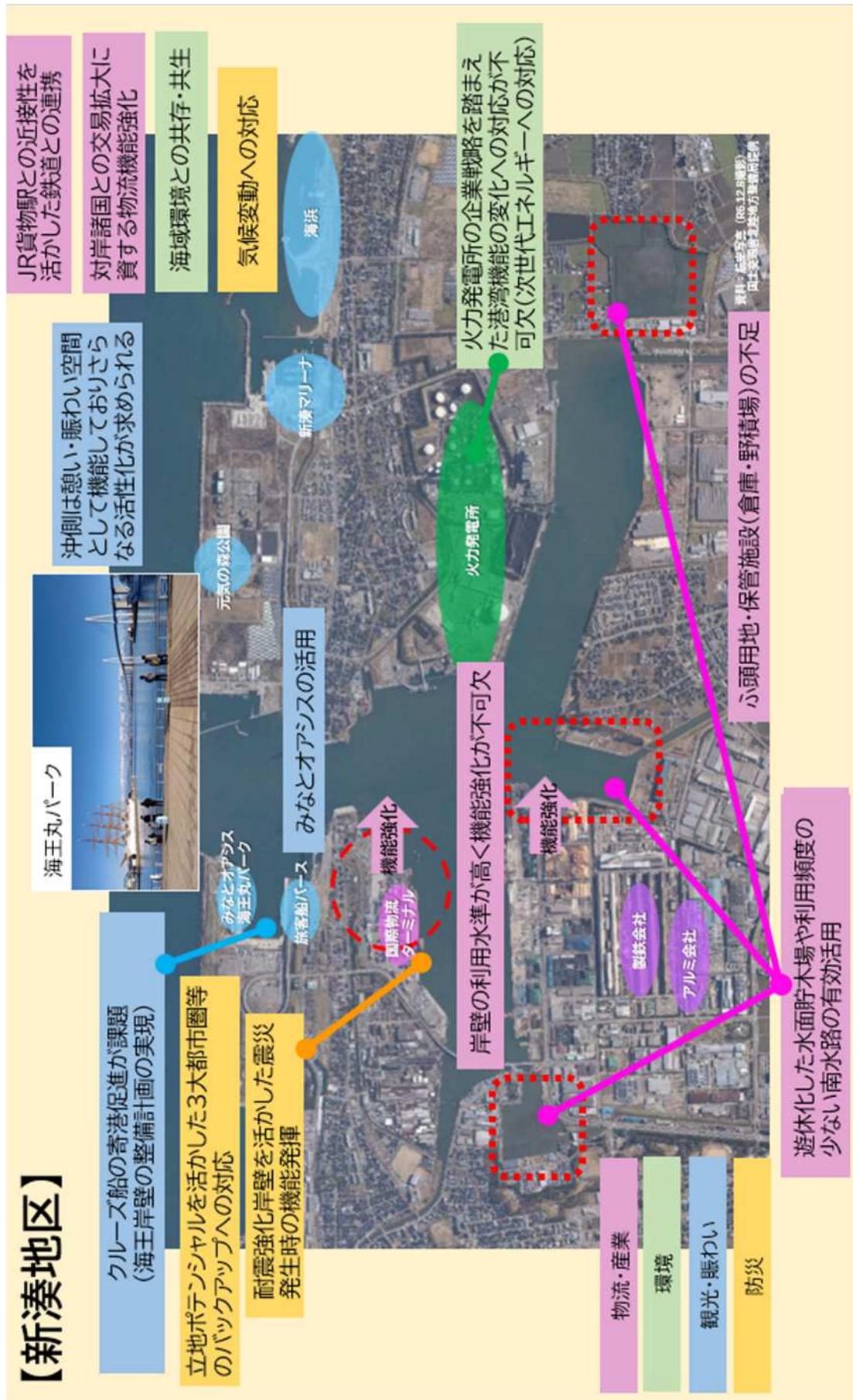
不法係留対策



物流・産業
環境
観光・賑わい
防災

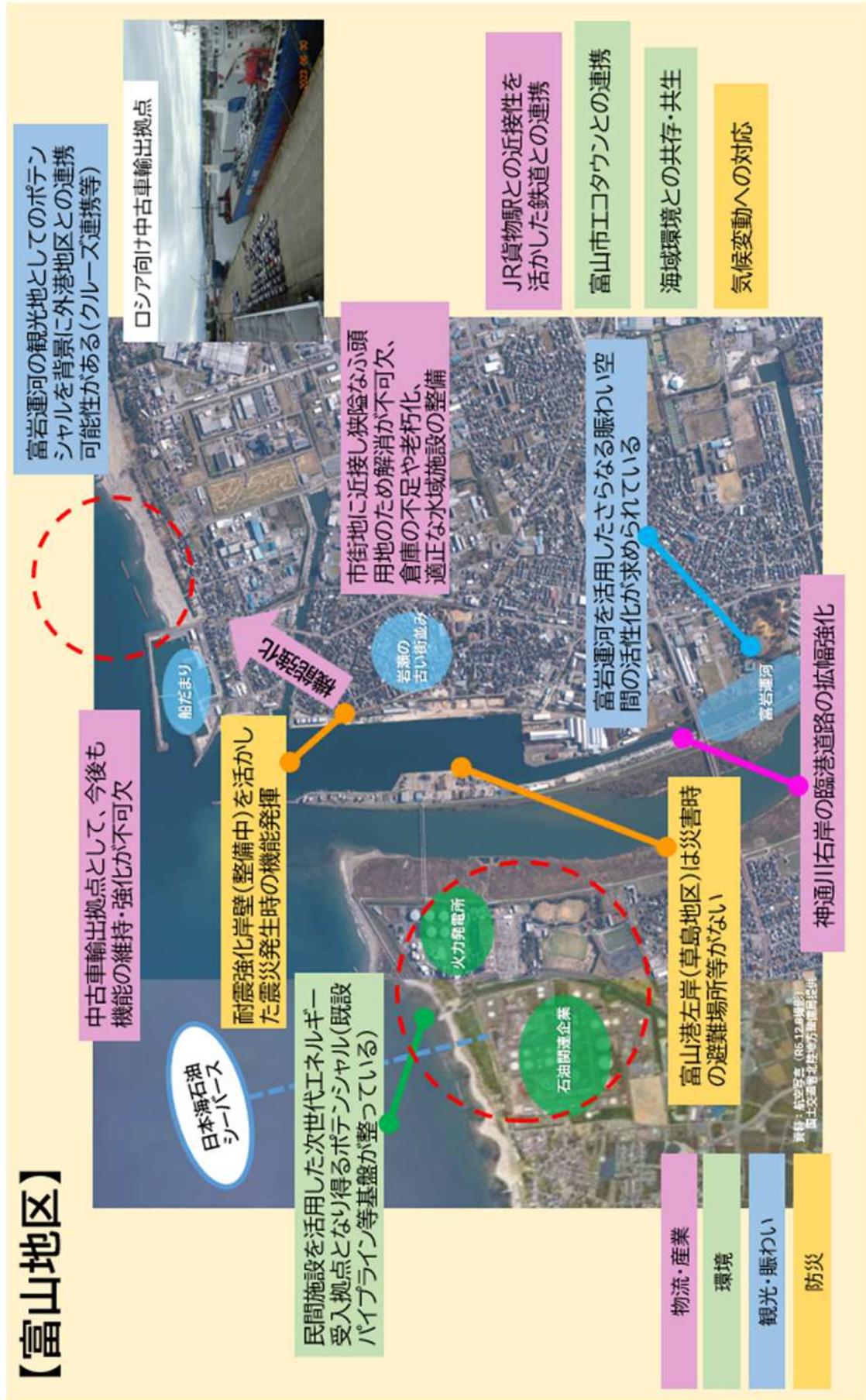
【新湊地区】

伏木富山港への要請と課題(地区別)



【富山地区】

伏木富山港への要請と課題(地区別)

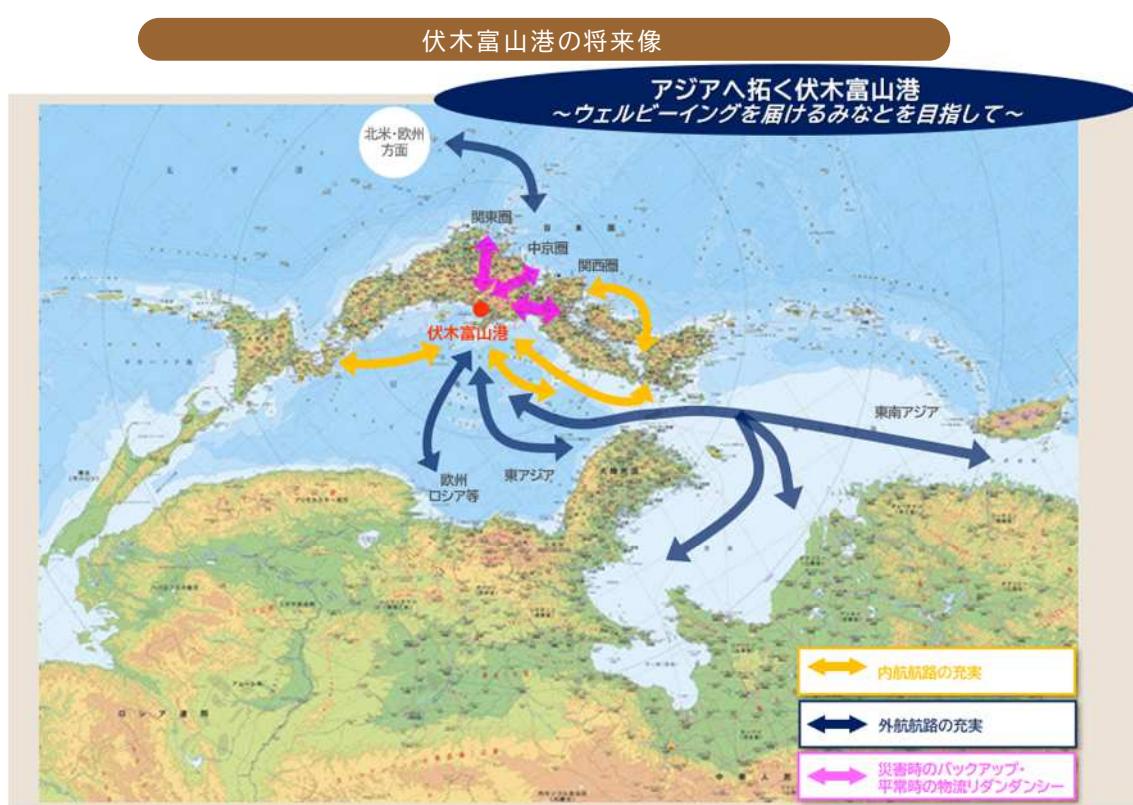


2. 伏木富山港の将来像

富山県では「幸せ人口 1000 万人～ウェルビーイング先進地域、富山～」を総合計画の基本理念に掲げています。

伏木富山港長期構想においては、要請と課題を踏まえ、日本海側の中心に位置する優位性を活かし、アジアの成長を取り込み、時代の要請に応え、未来を拓き、人々に幸せや希望を届ける港を目指すこととし、伏木富山港長期構想の将来像を「**アジアへ拓く伏木富山港～ウェルビーイングを届けるみなとを目指して～**」とします。

そして、将来像の実現のため、「物流・産業」、「環境」、「観光・賑わい」、「防災」の4つの分野において目指す方向性を掲げます。



伏木富山港の目指す方向性

- 1 【物流・産業】 日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化
- 2 【環境】 未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成
- 3 【観光・賑わい】 選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出
- 4 【防災】 レジリエンスの高い強靭な港の形成

3. 目指す方向性、取組方針と取組内容

伏木富山港の将来像の実現のための、「物流・産業」、「環境」、「観光・賑わい」、「防災」の4分野における目指す方向性を以下のとおりとします。

○目指す方向性

【物流・産業】日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

日本海側の中央に位置する地理的優位性を活かし、アジアとの交易拡大により経済発展を取り込むとともに、深刻化する労働者不足への対応や物流効率化を図り、大水深岸壁の活用やさらなる機能強化により、富山県、ひいては日本海側の産業競争力を強化します。

【環境】未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

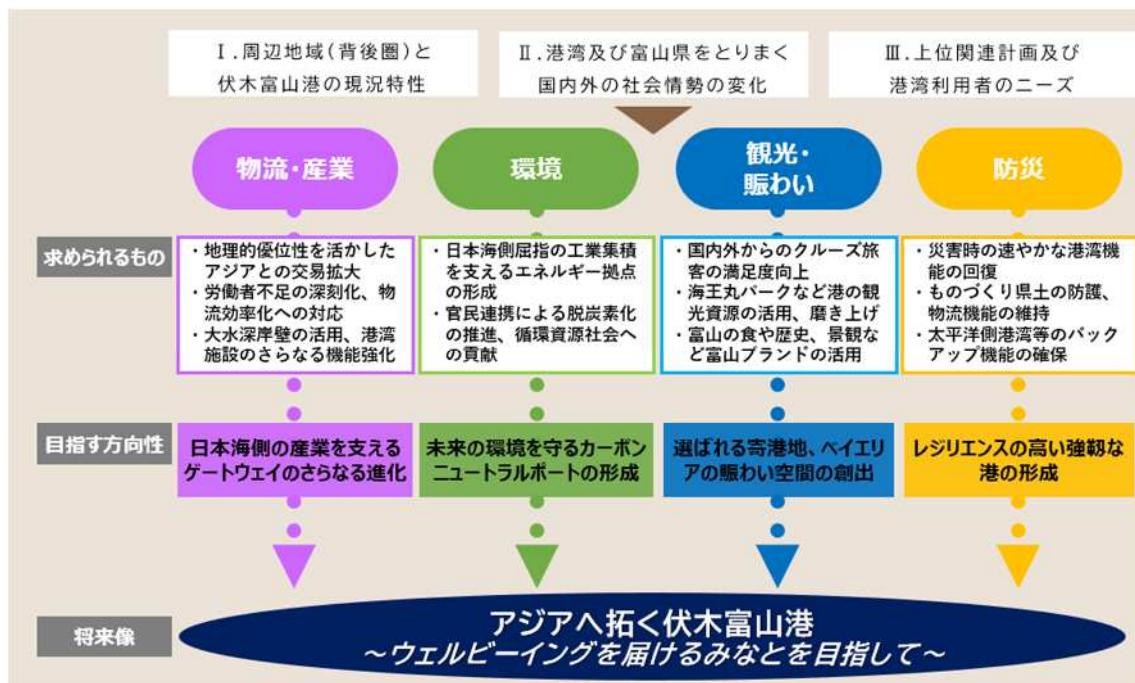
日本海側屈指の工業集積を支えるエネルギー拠点の形成を図り、官民連携で港湾の脱炭素化（水素等の次世代エネルギー受入等）を推進し、循環資源による環境負荷の低減に貢献します。

【観光・賑わい】選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

世界遺産五箇山など富山にしかない特別感のある観光地、富山の食ブランド（寿司といえば、富山）等を活かし、国内外からのクルーズ旅客の満足度向上を図るとともに、魅力ある賑わい空間の創出を図り、観光消費の拡大と地域経済への効果波及を目指します。

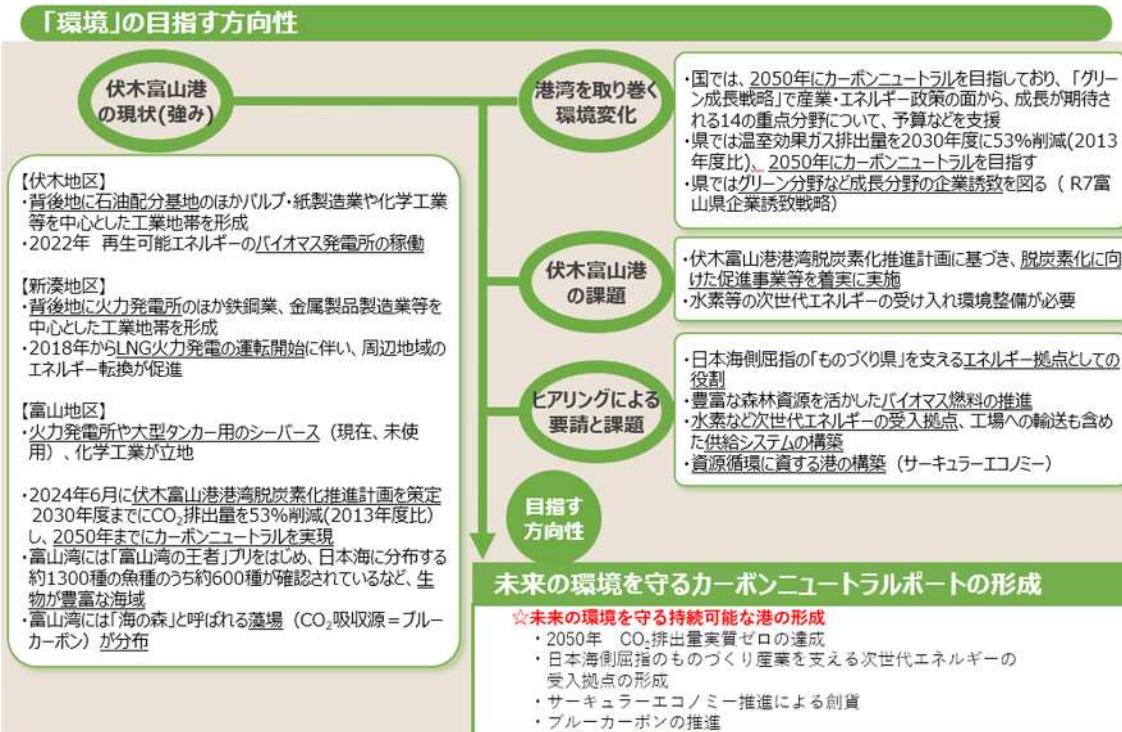
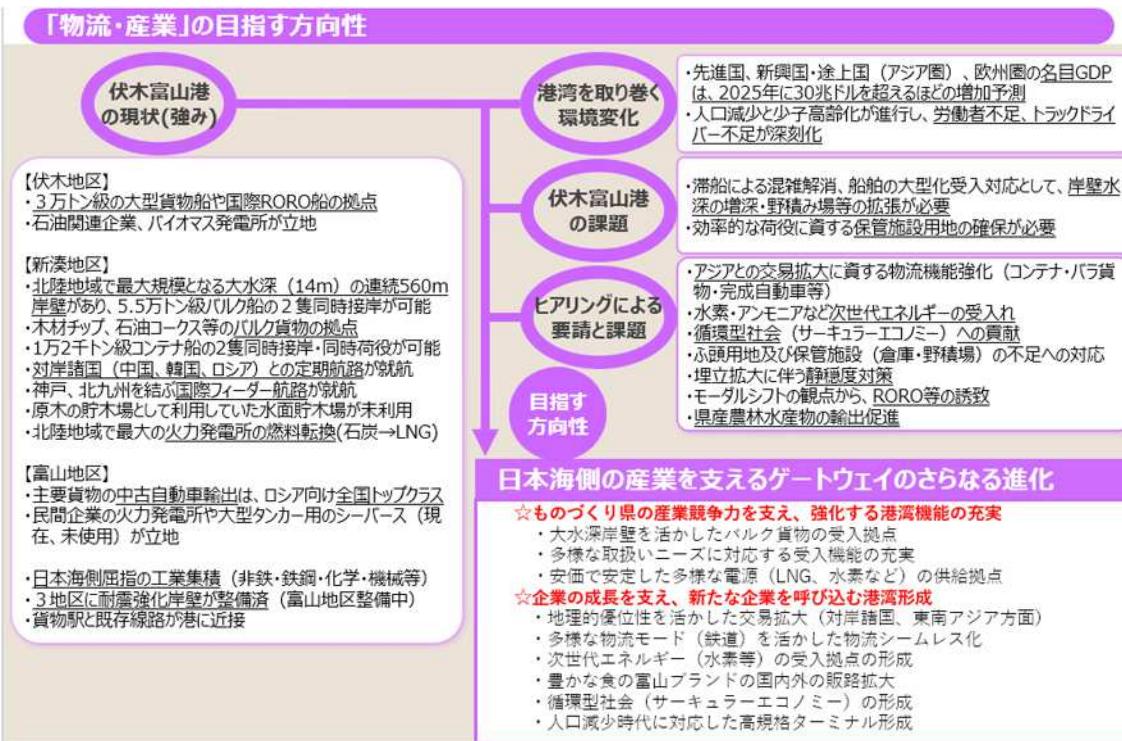
【防災】レジリエンスの高い強靭な港の形成

能登半島地震で支援側港湾として機能したことや、3地区の耐震強化岸壁等の強みを活かし、災害時の速やかな港湾機能の回復を図り、ものづくり県土を防護し、物流機能を維持するとともに、太平洋側港湾等のバックアップ機能の確保を目指します。

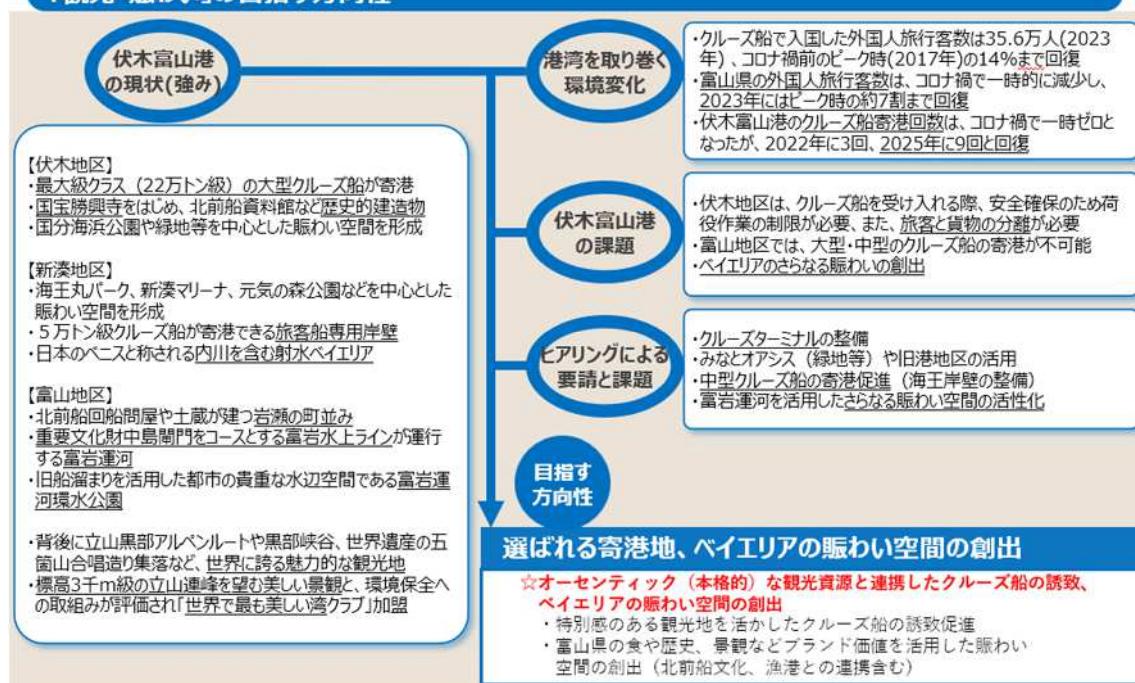


【参考】

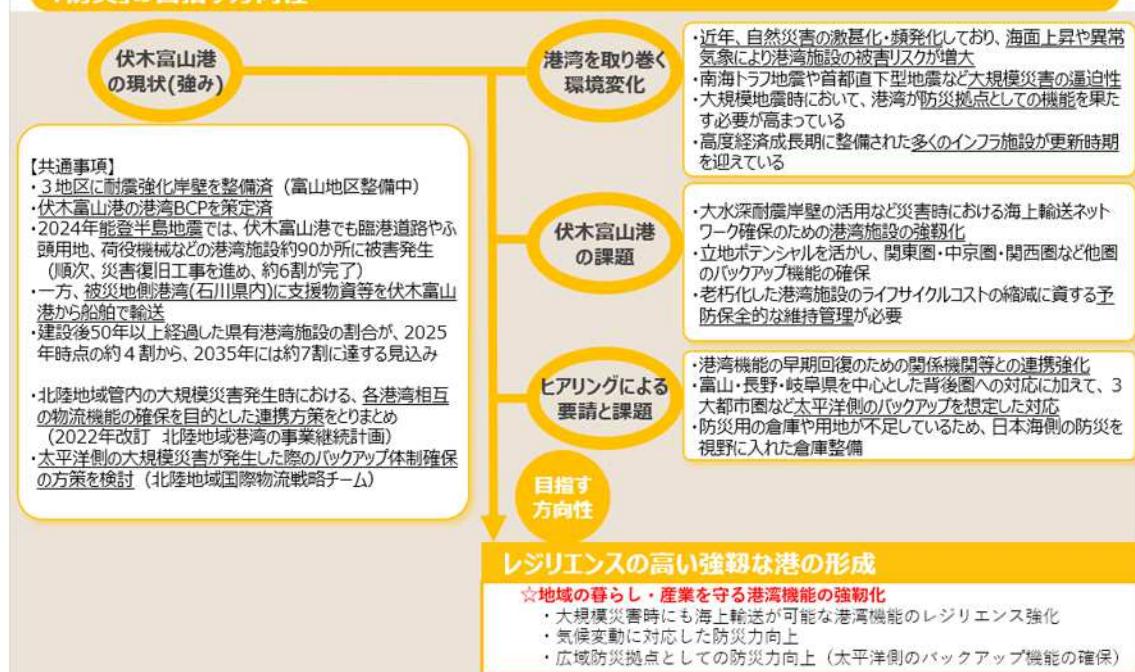
伏木富山港の強みや港湾を取り巻く環境変化、要請と課題等を踏まえ、各分野における目指す方向性を整理しています。



「観光・賑わい」の目指す方向性



「防災」の目指す方向性



○取組方針と取組内容

各分野における、取組方針と取組内容を以下のとおりとします。

物流・産業		
目指す方向性	取組方針	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 産業基盤の強化、新たな企業集積等の促進	①大水深岸壁を活かしたパ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 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
	1-2 効率的で高度な物流拠点の形成 労働者不足等の社会情勢の変化、物流効率化への対応	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 ⑨安定的な港湾サービスの提供
	1-3 集荷促進と定期航路の維持・拡充 港湾利用拡大や多様化する輸送ニーズへの対応	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 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

環境		
目指す方向性	取組方針	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 産業競争力強化や脱炭素社会の実現への貢献	①伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の推進 ②次世代エネルギーの受入拠点の形成 ③LNGの確実な供給体制の確保 ④燃料転換の推進を図る企業への支援
	2-2 資源循環の推進 環境負荷の低減や経済の新たな成長機会の創出	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	⑥自然海浜・藻場等の造成

観光・賑わい

目指す方向性	取組方針	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 人と経済が潤う観光地域づくりへの貢献	①クルーズ船の受入環境の充実 ②クルーズ船の誘致促進
	3-2 ベイエリアの賑わい空間の形成 観光振興や地域の活性化への貢献	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 ④海洋性レクリエーション環境の充実

防災

目指す方向性	取組方針	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 災害時の速やかな機能回復	①耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成 ②官民連携体制の構築(港湾BCP) ③港湾施設の強靭化(県土強靭化)
	4-2 気候変動への対応 港湾背後の人口の防護、物流機能の維持	④協働防護の推進
	4-3 太平洋側のバックアップ機能の確保 太平洋側での大規模災害時における物流機能の維持	⑤大規模災害時の代替輸送ルートの確保

3-1 【物流・産業】日本海側の産業を支えるゲートウェイのさらなる進化

3-1-1 アジア等との交易拡大を目指した機能強化

日本海側の中央に位置する地理的優位性を活かし、アジアとの交易拡大により経済発展を取り込み、ものづくり県の産業基盤を支え、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、さらなる機能強化に取り組みます。

また、産業競争力の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ります。

取組内容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

取組内容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

取組内容③ 多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化

取組内容④ 臨港交通ネットワークの強化

取組内容⑤ 多様な物流モードを活かした物流シームレス化

【取組内容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】

【取組内容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】

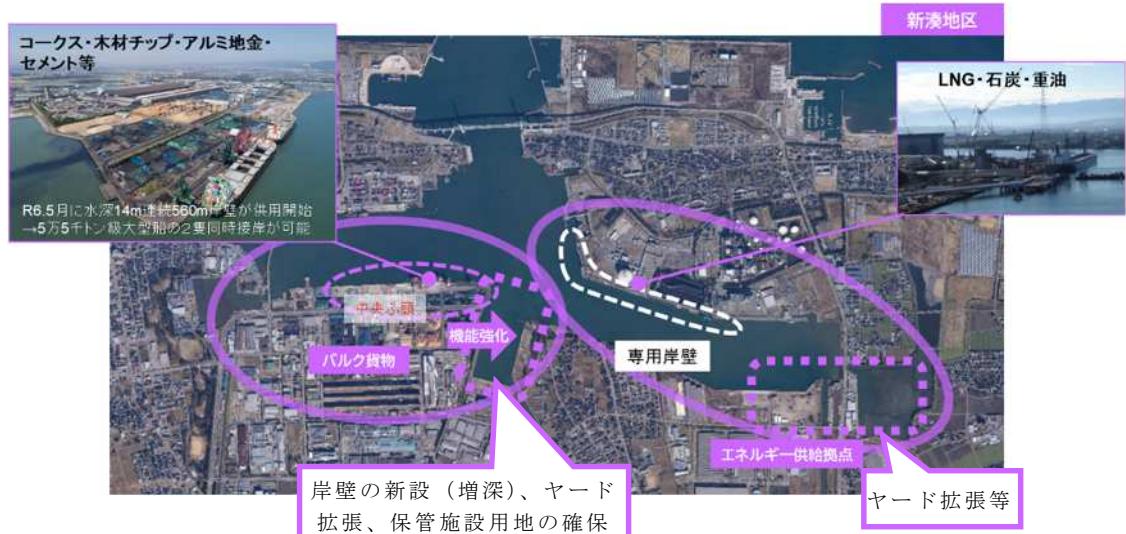
【取組内容③ 多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化】

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ります。

万葉ふ頭	課題等
	・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な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

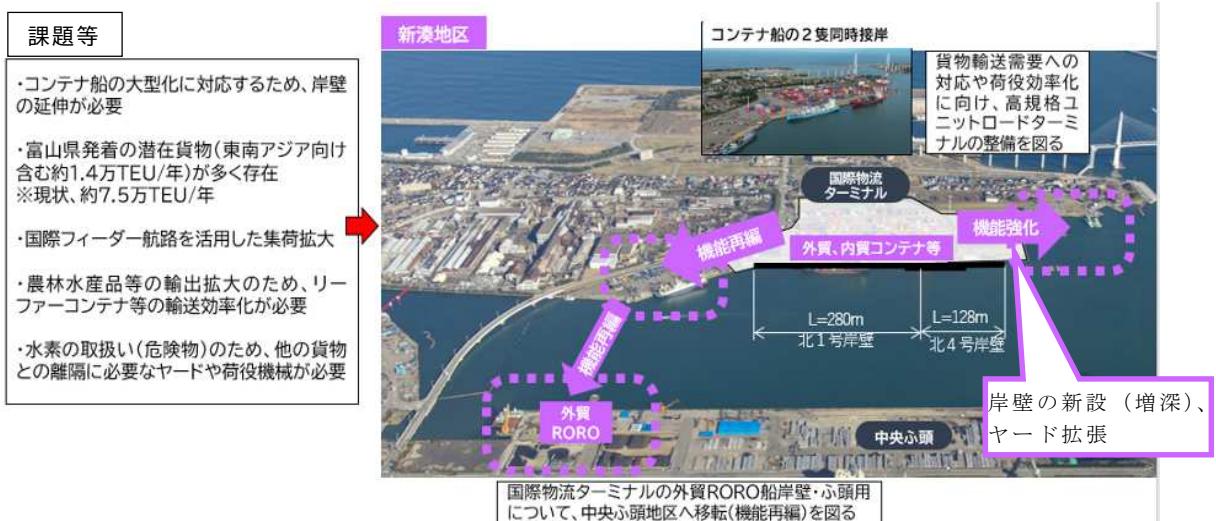


新湊地区では、大型船の受入、増加する貨物（バルク、完成自動車等）、エネルギー供給、荷役の効率化等に対応のため、岸壁の新設（増深）、ヤードの拡張、保管施設用地の確保等を図ります。



【取組内容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、豊かな食の富山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）など機能強化を図ります。



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ります。



【取組内容④ 臨港交通ネットワークの強化】

【取組内容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、物流効率化を図ります。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します。



3-1-2 効率的で高度な物流拠点の形成

人口減少等に伴う労働者不足や物流効率化、担い手確保に対応するため、高規格ターミナルの整備を図ります。また、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、港湾において循環型社会（サーキュラーエコノミー）を推進します。

取組内容⑥ 高規格ターミナルの整備

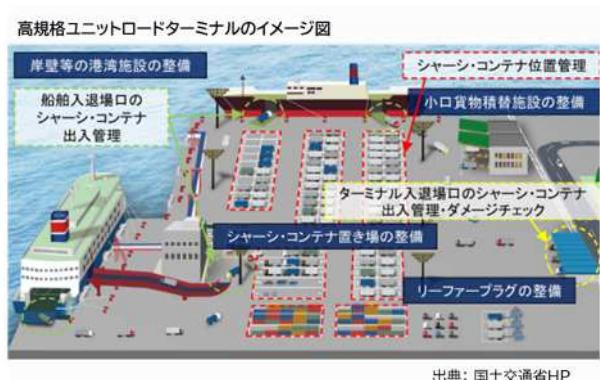
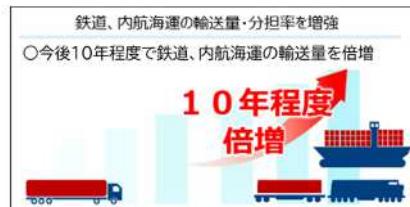
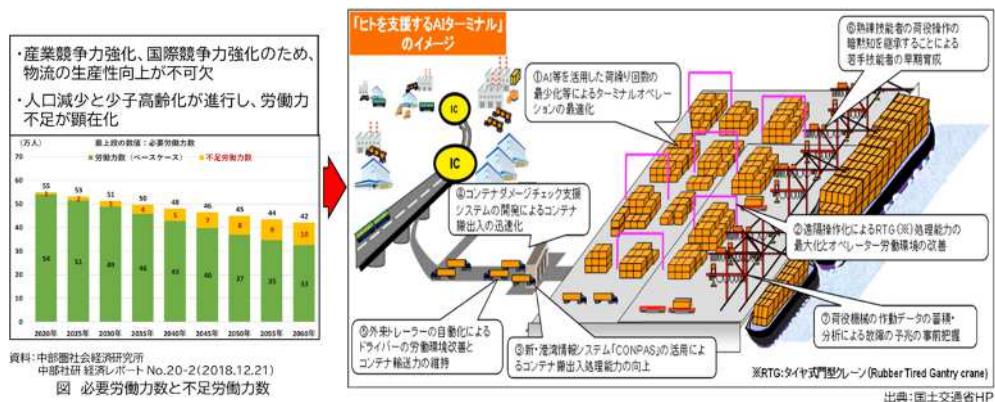
取組内容⑦ 循環型社会(サーキュラーエコノミー)に資する拠点の形成

取組内容⑧ 遊休水面の利活用による物流拠点の整備

取組内容⑨ 安定的な港湾サービスの提供

【取組内容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ります。さらに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R O R O 船等の受入環境整備や倉庫等の保管施設用地の確保）を図ります。



【取組内容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）されています。

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、船舶で海外に輸出しています。

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します。



【取組内容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ります。



【取組内容⑨ 安定的な港湾サービスの提供】

国際競争力の強化のため、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について検討し、安定的な港湾サービスの提供を図ります。

3-1-3 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・拡充を図ります。

取組内容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

取組内容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

【取組内容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ります。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ます。

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 輸出入港経費 海上輸送費	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	(外貿) 100万円 (内貿) 20万円
	※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	（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 ※2	(外貿) 20万円 (内貿) 4万円
	小口 混 載 枠	（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(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

【取組内容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、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します。

富山県の農林水産物等の輸出実績および目標額



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



3-2 【環境】未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

3-2-1 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ります。

取組内容① 伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の推進

取組内容② 次世代エネルギーの受入拠点の形成

取組内容③ LNG の確実な供給体制の確保

取組内容④ 燃料転換の推進を図る企業への支援

【取組内容① 伏木富山港港湾脱炭素化推進計画の推進】

伏木富山港港湾脱炭素化推進計画（R6 策定）に基づき、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します。

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】
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)



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）

◆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



出典：セントラルLNGマリンフューエル



出典：三菱ロジスティクス

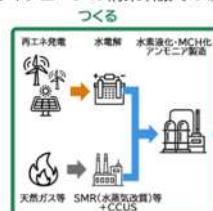
停泊中船舶への
陸上電力供給

船舶への
低・脱炭素燃料の供給

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)



つくる

再生エネ発電 水电解 水素液化・MCH₂化・アンモニア製造

天然ガス等 SMR(水蒸気改質)等 +CCUS

はこぶ・ためる

海上輸送 荷役 荷揚(-氣化)

運搬 (パイプライン)

つかう

火力発電所 製鉄所・化学工場等

モビリティ 荷役機械

化石燃料の流れ
電気の流れ
水素等の流れ

出典：国土交通省HP

【取組内容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ります。需要初期は、水素をコンテナ貨物として、二次輸送で受入するイメージを表しています。また、長期を見据えた水素の大量導入期において、伏木地区や富山地区等においてもタンカーボートでの受入拠点の形成等を図ります。



【取組内容③ LNG 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ります。

◆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

【取組内容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ります。

脱炭素化の推進に資するエネルギー転換

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。

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的を絞った企業誘致に取り組みます。（令和7年7月「富山県企業誘致戦略」R7～R12年度）

3-2-2 資源循環の推進

港湾の近隣や背後にリサイクル施設が立地しており、港湾において資源循環（サーキュラーエコノミー）の推進を図ります。

取組内容⑤ サーキュラーエコノミーに資する拠点の形成【物流・産業⑦の再掲】

3-2-3 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を吸收・貯留する仕組みの構築を図ります。

取組内容⑥ 自然海浜・藻場等の造成

【取組内容⑥ 自然海浜・藻場等の造成】

港湾区域内において、地元市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）、ボランティアによる海洋ごみの削減などの取組みを実施しています。こうしたブルーカーボンに資する取組みを推進します。

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

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】
（山口県德山下松港・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】
（鹿児島県須崎港）

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

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)

海藻の成長を促すミネラル分が含まれた薄液撒布する活動

ウニの大量発生により泥かづかが発生した海面、漁業者による異常発生したウニの毎日活動

出典:高岡市HP

国分浜

3-3 【観光・賑わい】選ばれる寄港地、ベイエリアの賑わい空間の創出

3-3-1 クルーズ客船の受入の推進

世界遺産五箇山の合掌造り集落、立山黒部アルペンルート、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経済への波及させるため、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ります。

取組内容① クルーズ船の受入環境の充実

取組内容② クルーズ船の誘致促進

【取組内容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ります。



伏木地区



新湊地区



富山地区

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

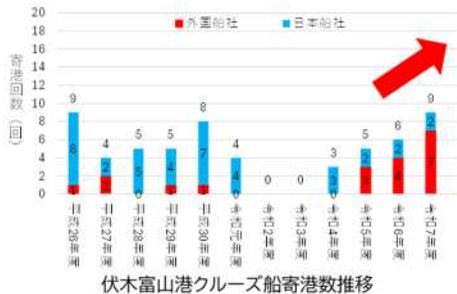
7万トン級クルーズ船※の受入を目指し、機能強化を図る

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

【取組内容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ります。また、ターミナル整備が視野に入るよう、寄港回数の増加、クルーズ旅客の満足度向上を図ります。



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)



3-3-2 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ります。

取組内容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

取組内容④ 海洋性レクリエーション環境の充実

【取組内容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ります。



伏木富山港は、世界遺産五箇山の合掌造り集落、立山黒部アルペンルート、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、賑わい創出を図ります。



伏木地区は、北前船で栄えた歴史と文化が色濃く残る港町であり、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の誘客、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ります。



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ります。



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ります。



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の活用を検討します。

【官民連携のイメージ】



【官民連携の制度】みなと緑地PPPの制度概要(令和4年12月創設)
港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付け(概ね30年以内)を可能とする認定制度

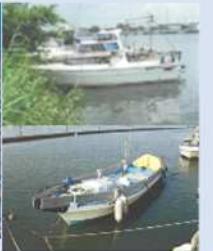
【取組内容④ 海洋性レクリエーション環境の充実】

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）を推進します。

◆新湊地区 海老江海浜公園の整備



◆不法係留対策の推進



3-4 【防災】 レジリエンスの高い強靭な港の形成

3-4-1 災害対応力の強化

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ります。

取組内容① 耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成

取組内容② 官民連携体制の構築(港湾 BCP)

取組内容③ 港湾施設の強靭化(県土強靭化)

【取組内容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

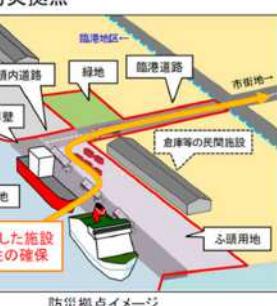
耐震強化岸壁、内陸へ繋がる道路、物資の仮置き等のための背後用地や緑地、航路・泊地等、一気通貫した施設の耐震化を図り、災害時の健全性を確保します。

○広域防災拠点の形成

一方、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ります。

■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。

出典：令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方答申(2024年7月8日 国土交通省港湾局)

さらに、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ります。

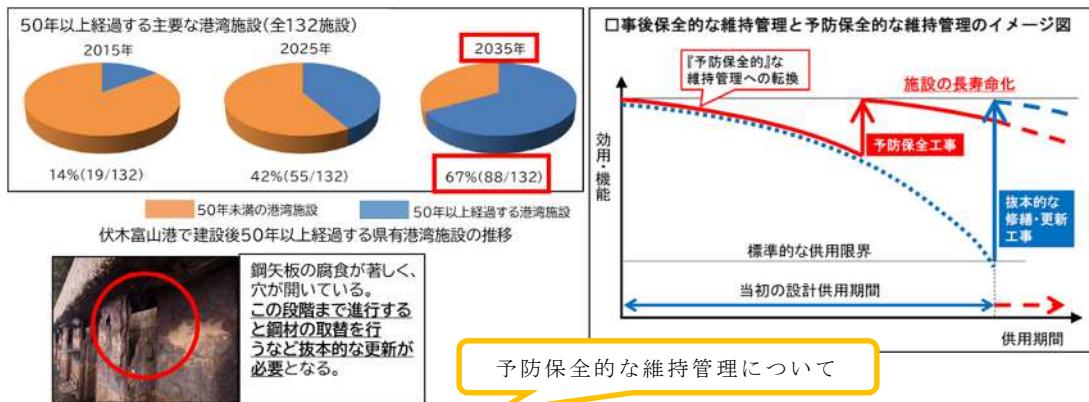


【取組内容② 官民連携体制の構築（港湾BCP）】

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、強化を図ります。

【取組内容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します。



- 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。

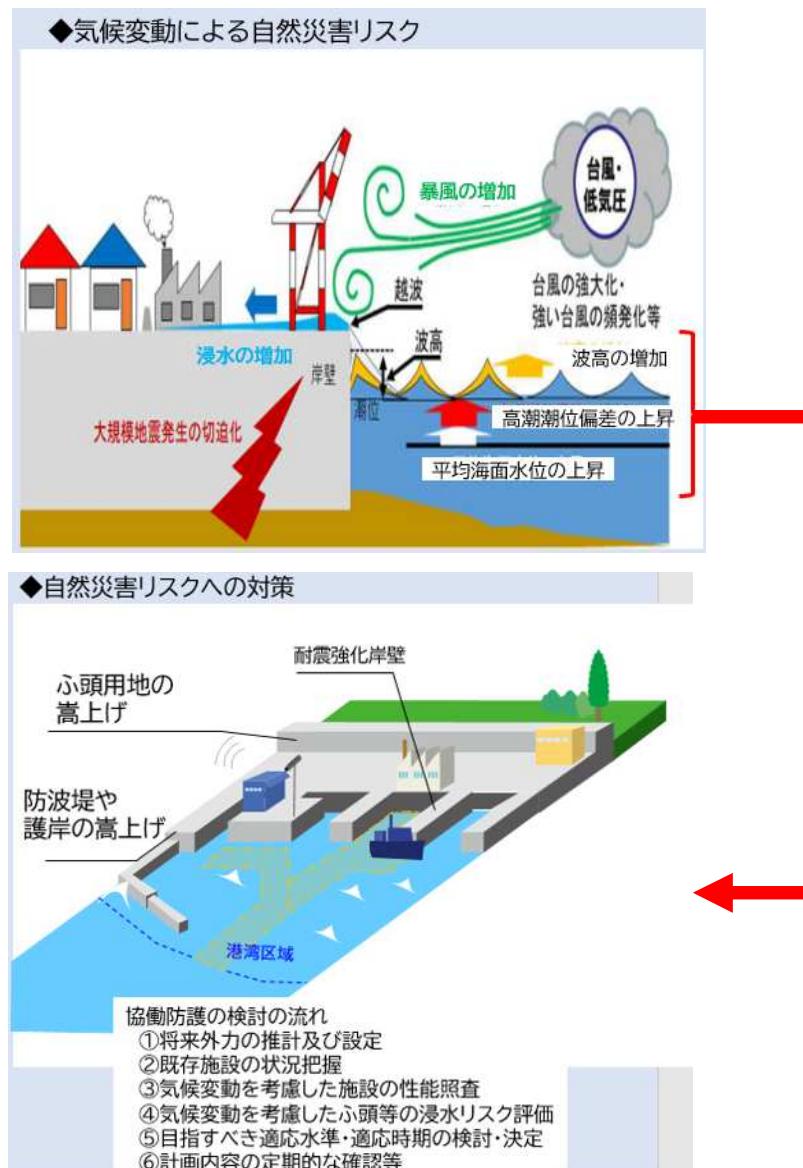
3-4-2 気候変動への対応

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」を推進します。

取組内容④ 協働防護の推進

【取組内容④ 協働防護の推進】

港湾には、公共・民間を問わず様々な関係者が関与しており、一部の主体が所有する埠頭用地や防波堤、護岸等の嵩上げが不十分な場合、局所的な対策では、浸水被害が港湾全体に波及し、物流機能や産業機能に深刻な影響を及ぼす恐れがあります。このため、関係者の合意のもと、気候変動への適応水準や適応時期に関する共通の目標を設定し、ハード対策・ソフト対策を一体的に推進する「協働防護」の取組を進めることで、将来的な港湾の安全性と、物流機能や産業機能の持続的な維持を目指します。



3-4-3 太平洋側のバックアップ機能の確保

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を図ります。

取組内容⑤ 大規模災害時の代替輸送ルートの確保

【取組内容⑤ 大規模災害時の代替ルートの確保】

万が一、太平洋側において大規模災害が発生し、名古屋港など中部圏の港湾において機能不能になった場合、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いる。

伏木富山港は、中京圏からアクセスが良好（西側ルート（北陸自動車道、東海北陸自動車道等）で約 242 km、東側ルート（国道 41 号、富山高山連絡道路等）で約 325 km）であり、中京圏のバックアップを図ります。



広域的なバックアップ体制のイメージ



代替輸送モデルルート

4. 伏木富山港の将来の空間利用計画（ゾーニング）

前章で整理した目指す方向性及び取組方針・取組内容を踏まえ、伏木富山港長期構想における空間利用計画（ゾーニング）を以下のように設定しました。各分野のゾーニングの色分けについては以下の通りです。防災分野のゾーニングについては、地区全体で取組むこととしています。



- ・「物流・産業」のゾーニングを紫色とします。
- ・「環境」のゾーニングを緑色とします。
- ・「観光・賑わい」のゾーニングを青色とします。
- ・「防災」のゾーニングをオレンジ色とし、3地区ともにエリア全体で、災害対応力の強化、気候変動への対応、太平洋側港湾のバックアップ機能の確保に取組みます。

伏木地区では、伏木外港において、アジア等との交易拡大を目指した機能強化、効率的で高度な物流拠点の形成に取組みます。（物流・産業のゾーニング：紫）また、次世代エネルギーの受入拠点の形成や資源循環の推進に取組みます。（環境のゾーニング：緑）

雨晴海岸や国分浜においては、ブルーカーボンの推進に取組みます。（環境のゾーニング：緑）

万葉ふ頭や外港緑地周辺においては、クルーズ船の受入の推進やベイエリアの賑わい空間の形成に取組みます。また、国分港周辺、内港周辺においては、ベイエリアの賑わい空間の形成に取組みます。（観光・賑わいのゾーニング：青）



新湊地区では、国際物流ターミナルや中央ふ頭、東ふ頭において、アジア等との交易拡大を目指した機能強化、効率的で高度な物流拠点の形成に取組みます。
(物流・産業のゾーニング：紫)

国際物流ターミナルや発電所を含む東ふ頭周辺については、次世代エネルギーの受入拠点の形成や資源循環の推進に取組みます。(環境のゾーニング：緑)

また、海老江海浜公園や新湊海岸においては、ブルーカーボンの推進に取組みます(環境のゾーニング：緑)

海王丸パークや海王岸壁が位置する西埋立地及び東埋立地においては、クルーズ船の受入の推進やベイエリアの賑わい空間の形成に取組みます。(観光・賑わいのゾーニング：青)



富山地区では、内港及び富山外港において、アジア等との交易拡大を目指した機能強化、効率的で高度な物流拠点の形成に取組みます。（物流・産業のゾーニング：紫）また、現在のエネルギー受入れ地点や発電所、富山外港においては、次世代エネルギーの受入拠点の形成や資源循環の推進に取組みます。（環境のゾーニング：緑）

岩瀬浜及び八重津浜においては、ブルーカーボンの推進に取組みます。（環境のゾーニング：緑）

富岩運河、住友運河、岩瀬運河ならびに内港（一部）については、クルーズ船の受入の推進やベイエリアの賑わい空間の形成に取組みます（観光・賑わいのゾーニング：青）



5. 長期構想の実現に向けたロードマップ

伏木富山港長期構想に掲げる取組方針・取組内容の実現に向け、各取組に対して短中期・長期の目標時期を設定し、優先順位の高いものから計画的に実施していきます。

物流・産業

目指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
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	➡	➡
		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	➡	➡
	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	➡	➡
		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	➡	➡
		⑨安定的な港湾サービスの提供	➡	➡
	1-3 集荷促進と定期航路の維持・拡充	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	➡	➡
		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	➡	➡

環境

目指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
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	➡	➡
		②次世代エネルギーの受入拠点の形成	➡	➡
		③LNGの確実な供給体制の確保	➡	➡
		④燃料転換の推進を図る企業への支援	➡	➡
	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】	➡	➡
		⑥自然海浜・藻場の造成	➡	➡
	2-3 ブルーカーボンの推進			

観光・賑わい

短中期:10~15年後 長期:20~30年後

自指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
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	①クルーズ船の受入環境の充実	→	→
		②クルーズ船の誘致促進	→	→
	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	→	→
		④海洋性レクリエーション環境の充実	→	→

防災

短中期:10~15年後 長期:20~30年後

自指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
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	①耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成	→	→
		②官民連携体制の構築(港湾BCP)	→	→
		③港湾施設の強靭化(国土強靭化)	→	→
	4-2 気候変動への対応	④協働防護の推進	→	→
	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	→	→