

伏木富山港長期構想

令和 8 年 9 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	51
3. 目指す方向性、取組方針と取組内容	52
3-1 【物流・産業】ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化 ...	60
3-2 【環境・エネルギー】未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成	67
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	71
3-4 【防災】富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成	77
4. 伏木富山港の将来の空間利用計画（ゾーニング）	81
5. 長期構想の実現に向けたロードマップ	85

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います。

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取りまとめるものです。

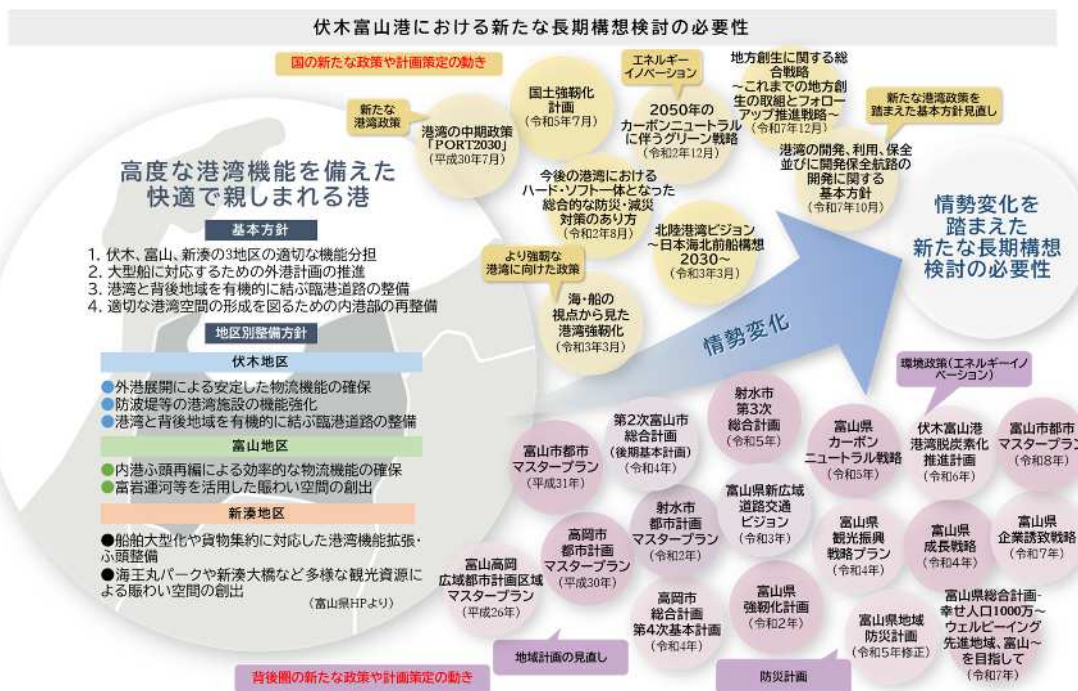


図 1 伏木富山港長期構想策定の必要性

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

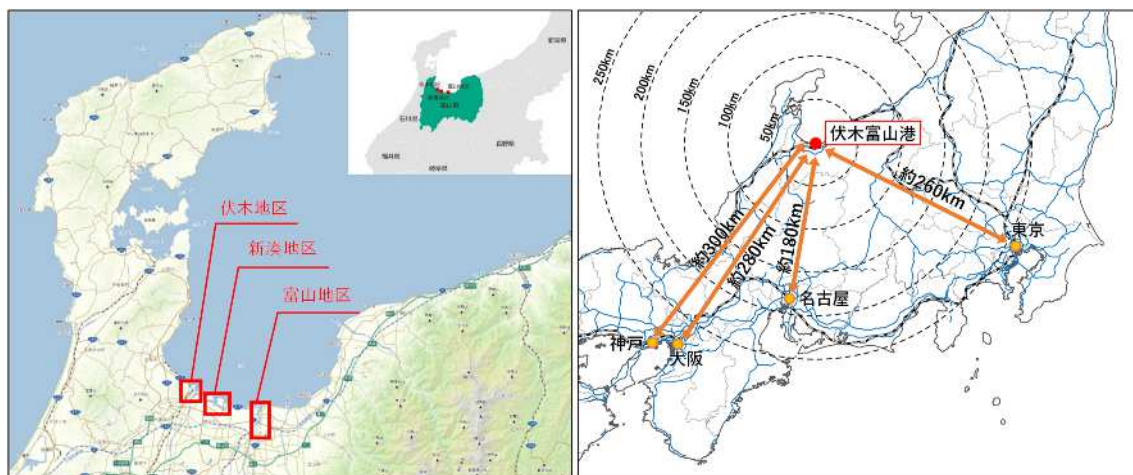
1) 概況

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

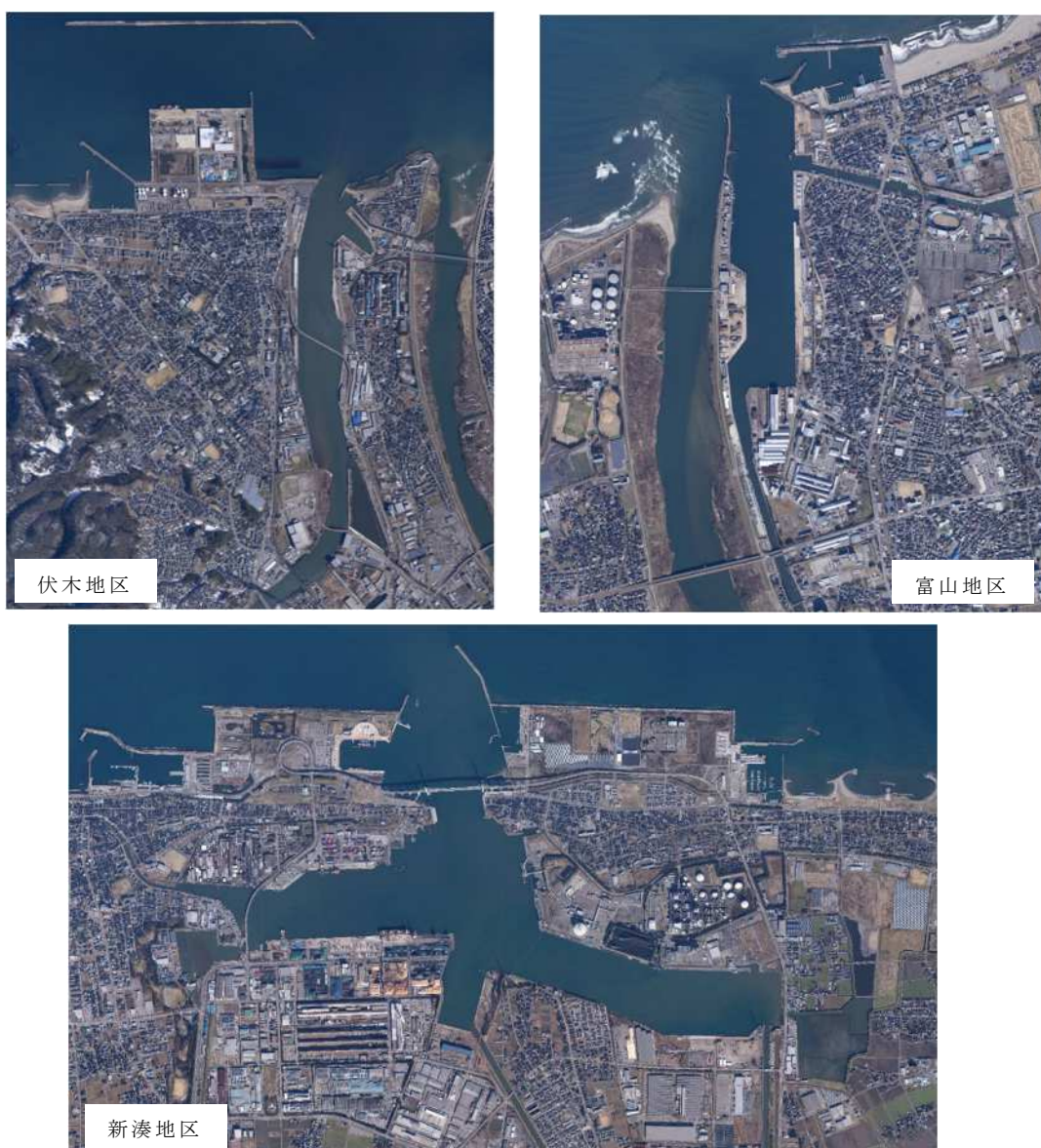
2) 整備の経緯

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、2006年（平成18年）に国際物流ターミナル（万葉3号岸壁）が供用開始しました。現在、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、港を核としたまち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

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、1,000TEU 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）からは国際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。

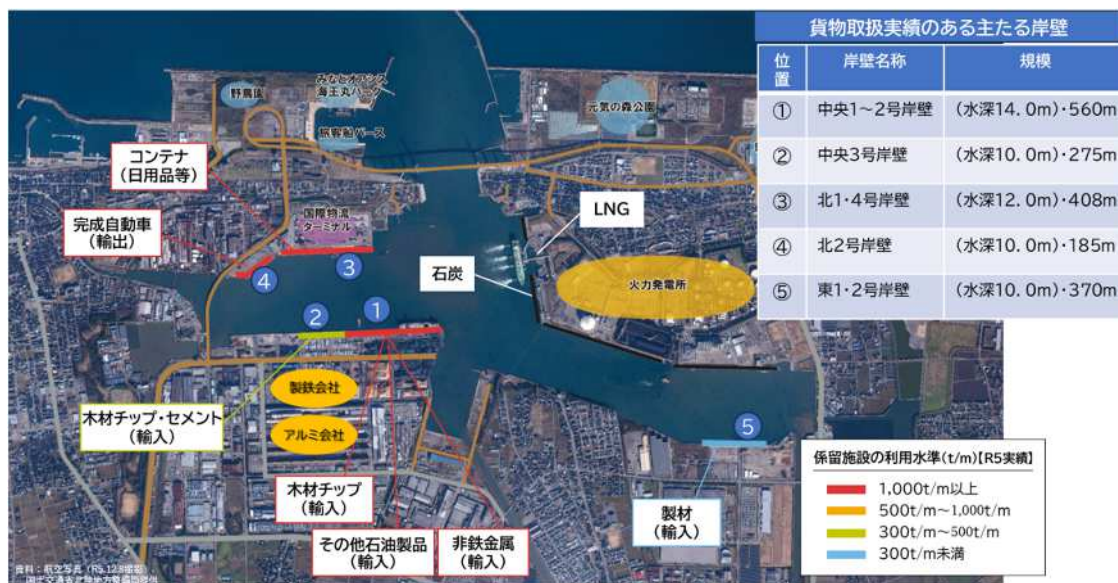
また、周辺には旅客船専用岸壁が整備されているほか、海王丸パークは「みなとオアシス」として登録されており、新湊マリーナや元気の森公園などの施設とともに、地域活性化の拠点として賑わい空間を創出しています。

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)	県営フェリーポート初就航(同型船海竜丸、越の湯丸)
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。

2026年（令和8年）には、災害時に備えて耐震強化岸壁（2号岸壁）が完成しました。

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、岩瀬カナル会館や富山港展望台とともに「みなとオアシス」に登録されているなど、地域の賑わい拠点が形成されています。

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

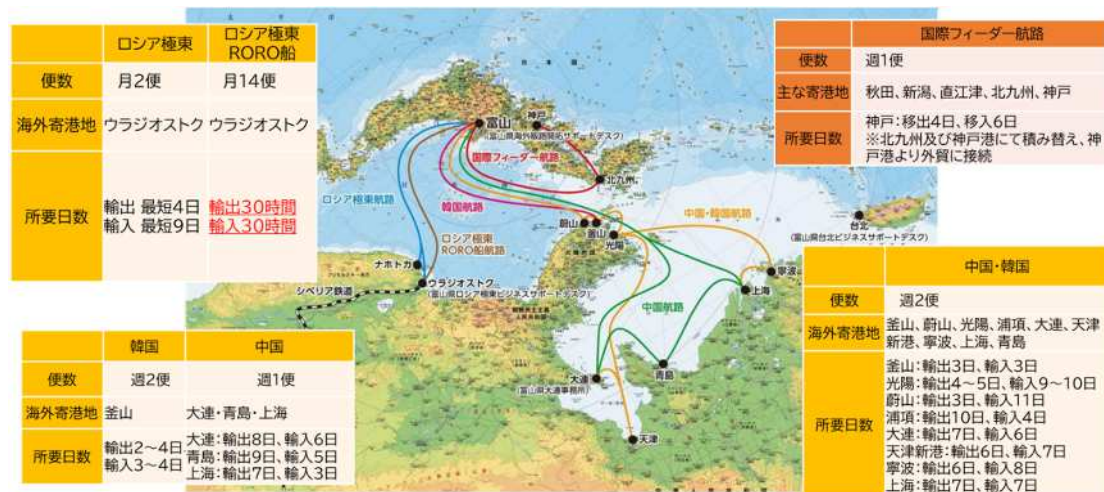
図 9 港湾施設の利用状況（富山地区）

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
2026(令和8年)	富山2号岸壁改良事業(耐震強化岸壁)の完成

(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、日本海側諸港と北九州港を結ぶ国際フィーダー航路が週1便就航しており、北九州港で積み替えをしたのち、神戸港にて外貿基幹航路に接続することができ、北米等との輸送に活用されています。



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、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。

2024年（令和6年）の伏木富山港の全体取扱貨物量の約68%は新湊地区が占めており、次いで伏木地区が約12%、富山地区が約20%となっています。

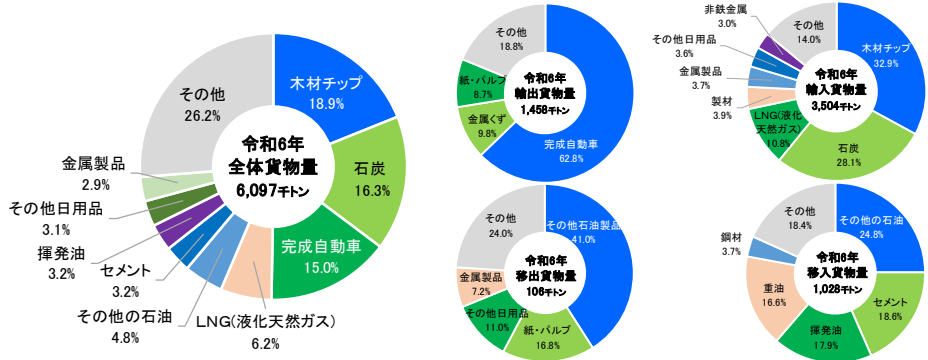


出典：伏木富山港港湾統計

図 11 取扱貨物量の推移および各地区の取扱貨物量の構成比（伏木富山港）

品目別にみると、2024 年（令和 6 年）の取扱貨物量の約 19%は木材チップが占め、次いで石炭(約 16%)、完成自動車(約 15%)、LNG(約 6%)、その他の石油(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 63%で最も多く、次いで金属くずが約 10%を占めています。輸入は木材チップが約 33%で最も多く、次いで石炭が約 28%を占めています。移出はその他石油製品が約 41%で最も多く、次いで紙・パルプが約 17%、その他日用品が約 11%を占めています。移入はその他の石油が約 25%で最も多く、次いでセメントが約 19%、揮発油が約 18%、重油が約 17%と化石燃料が約 6 割を占めています。



出典：伏木富山港港湾統計

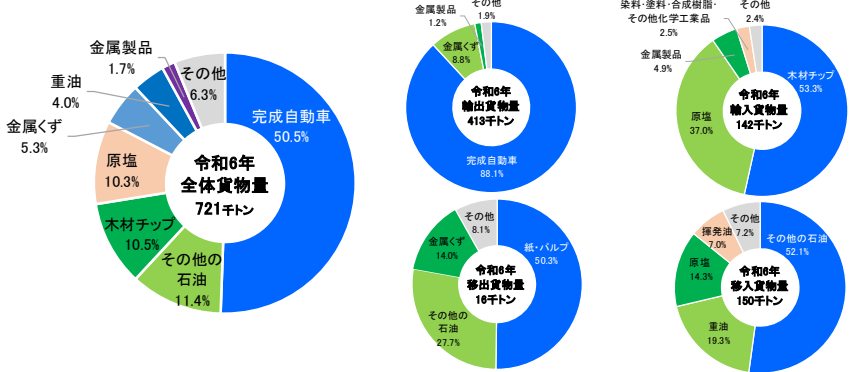
図 12 取扱貨物量の品目別および輸移出入別・品目別データ（伏木富山港）

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す。2021 年（令和 3 年）から 2023 年（令和 5 年）は 100 万トンを超えていますが、直近では 72 万トンとなっています。貨物全体に対しては輸出貨物の割合が高い傾向にあります。

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 51%、輸出貨物量の約 88%を占めています。次いで、その他の石油、木材チップが多く、移入貨物の約 52%、輸入貨物の約 53%を占めています。



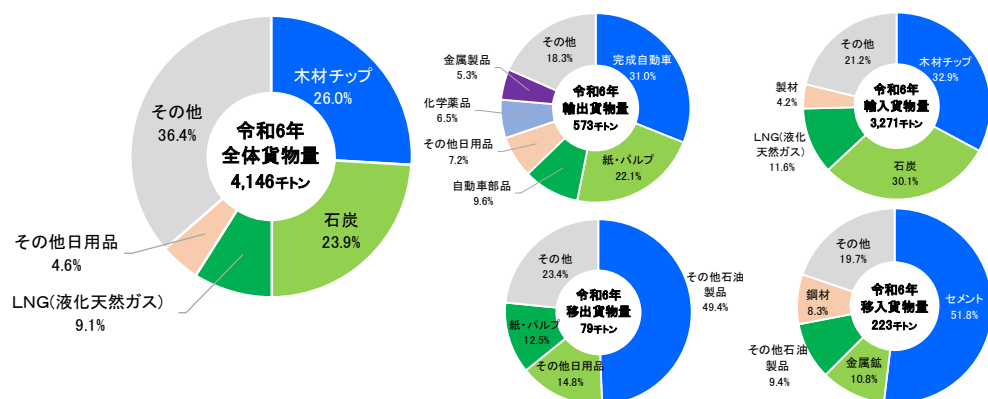
出典：伏木富山港港湾統計

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、2024 年（令和 6 年）は 415 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 26%、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 75%を占めています。



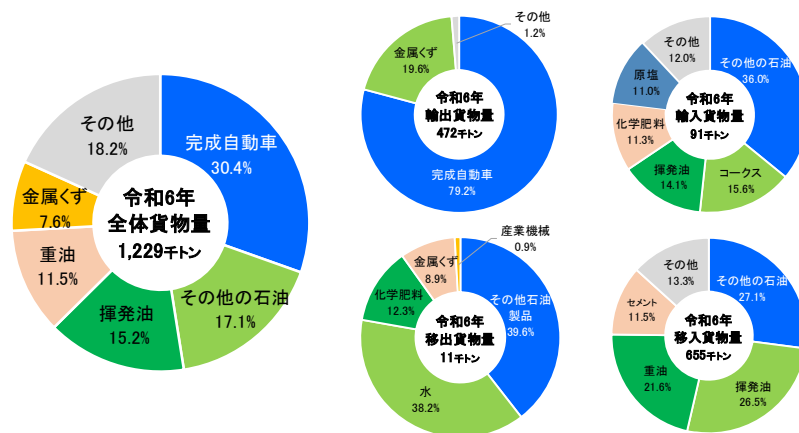
出典：伏木富山港港湾統計

図 14 地区別・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、2024 年（令和 6 年）は 123 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おり、取扱貨物量の約 53%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 30%、輸出貨物量の約 79%を占めています。次いで、その他の石油、揮発油、重油が多く、移入貨物量の約 75%を占めています。



出典：伏木富山港港湾統計

図 15 地区別・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

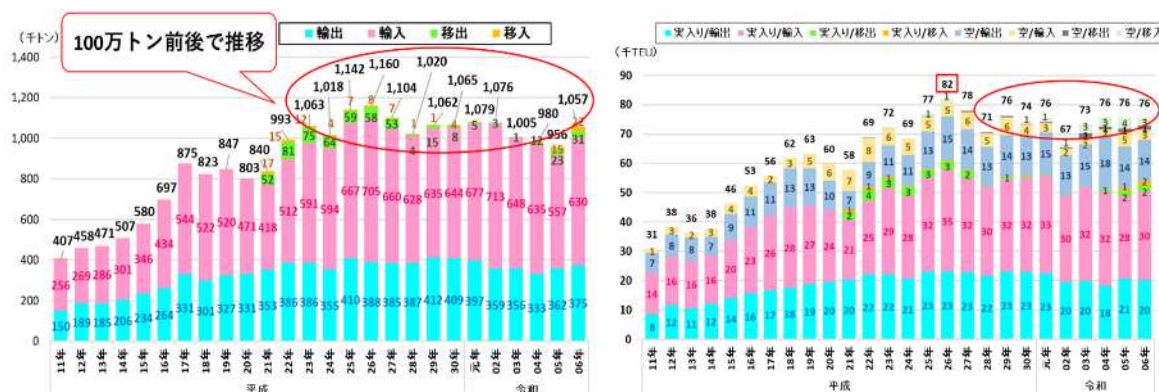
図 19 原木の取扱貨物量（輸入）

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、2024 年（令和 6 年）には回復傾向がみられ 7.6 万 TEU となっています。

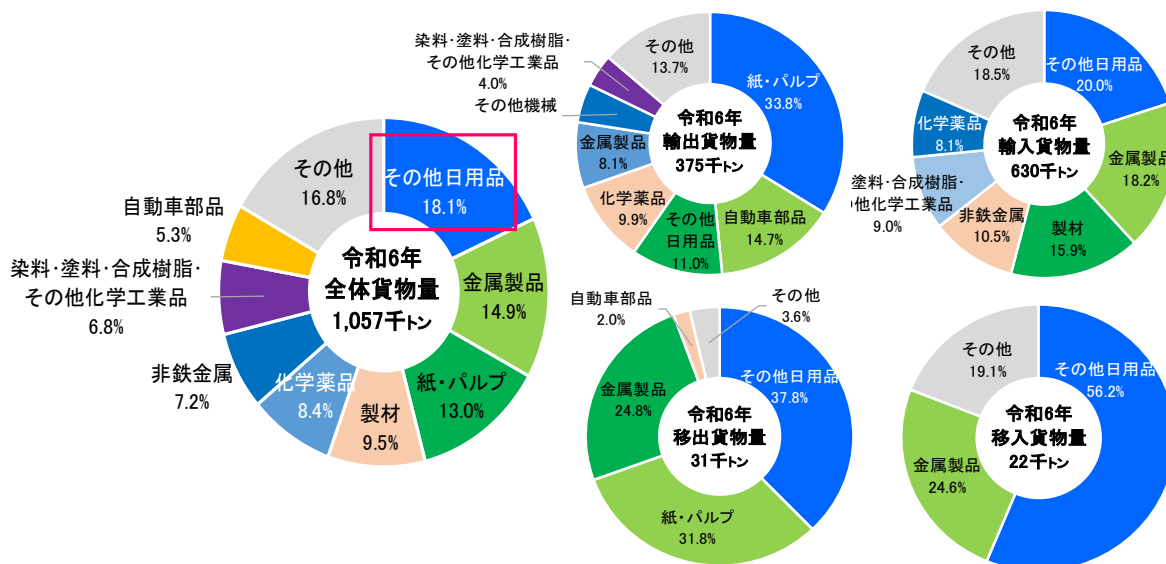
コンテナ貨物の品目構成は、その他日用品が最も多く、全体貨物量の約 18%、輸入貨物量の約 20%、移入貨物量の約 56%を占めています。次いで、金属製品が多く、輸入貨物量の約 18%、移入貨物量の約 25%を占めています。



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

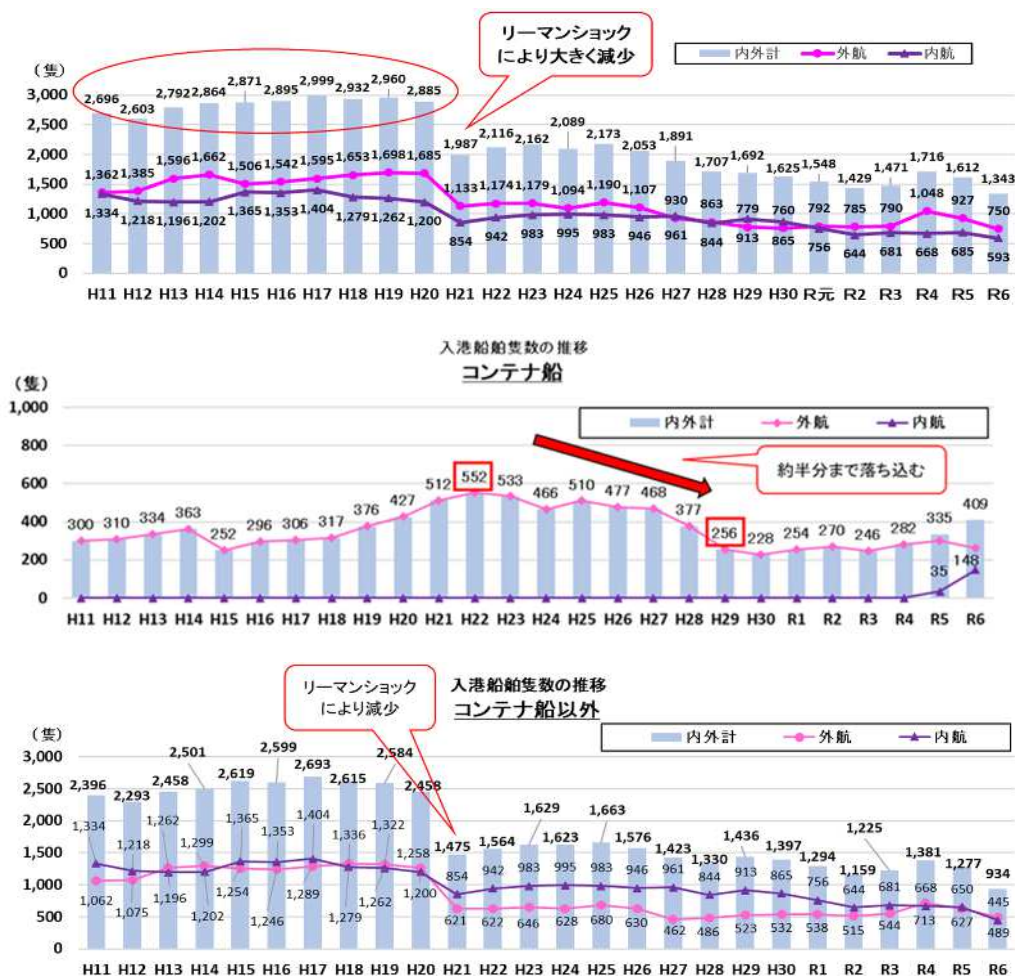
(5) 入港船舶の動向

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したが、2024年（令和6年）に1,000隻を下回っています。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）以降は同程度の隻数となっています。



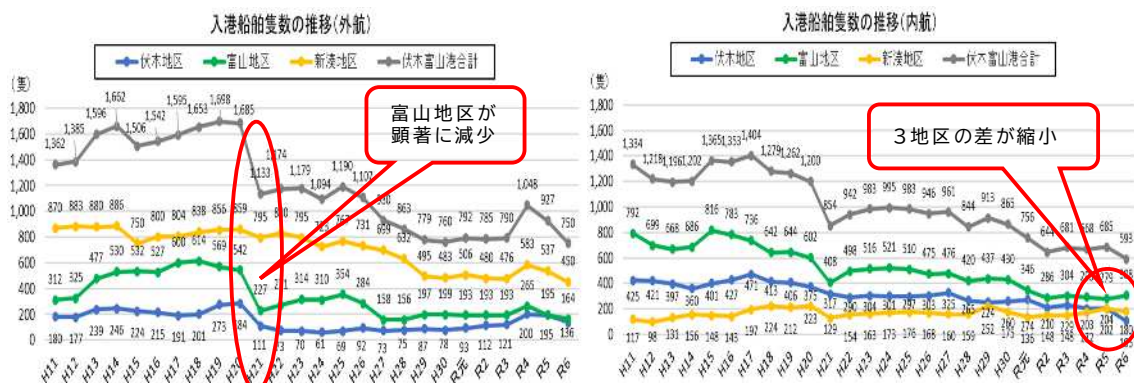
出典：伏木富山港港湾統計年報（H11～R6）

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傾向にあります。



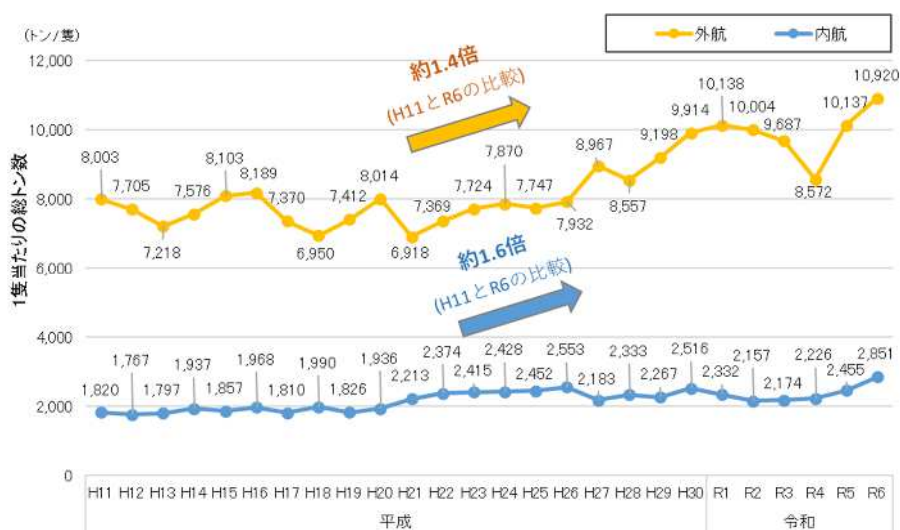
出典：伏木富山港港湾統計年報（H11～R6）

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 2024 年（令和 6 年）にかけて緩やかに増加傾向にあり、外航船については、2024 年（令和 6 年）は 1 隻あたり 10,920 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、2024 年（令和 6 年）は 1 隻あたり 2,851 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～R6）

図 24 1 隻あたりの総トン数の推移（伏木富山港）

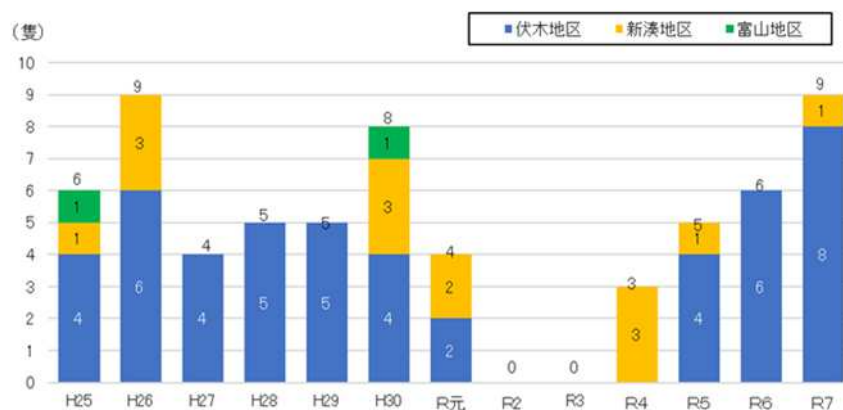
(6) クルーズ船の寄港

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 年（令和 2 年）、2021 年（令和 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、ウェステルダム、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 隻と過去最高に並ぶなど増加傾向が続いています。

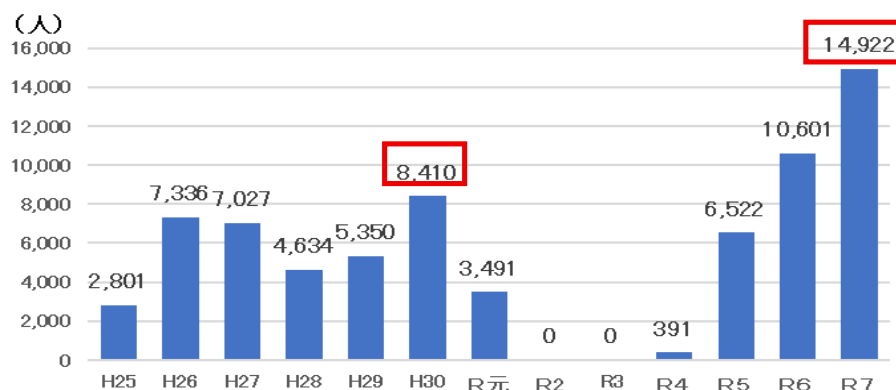
地区別の寄港状況は、伏木地区への寄港が多くなっています。

乗船客数は、13 万トン級の MSC スプレディダや飛鳥Ⅱなど合計 8 隻が寄港した 2018 年（平成 30 年）には、8,410 人に達しています。直近の 2025 年（令和 7 年）には、9 隻の寄港で 14,922 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。



立山黒部アルペンルート



黒部峡谷



世界遺産五箇山合掌造り集落

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

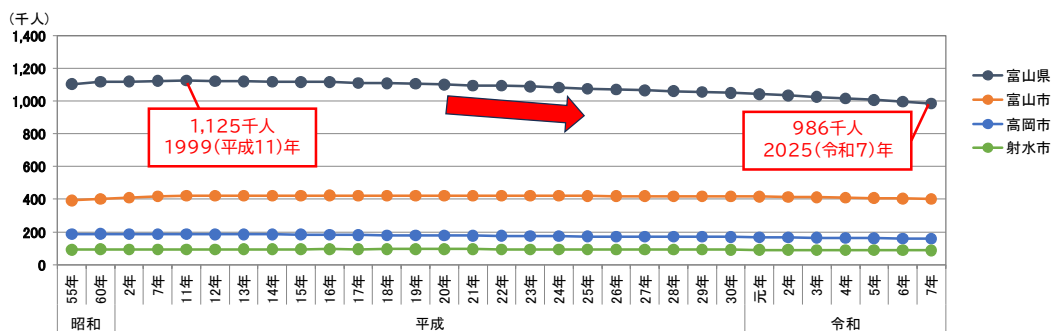
(2) 人口及び就業人口

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、2024年（令和6年）10月には100万人を下回り99.6万人、2025年（令和7年）には98.6万人、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。

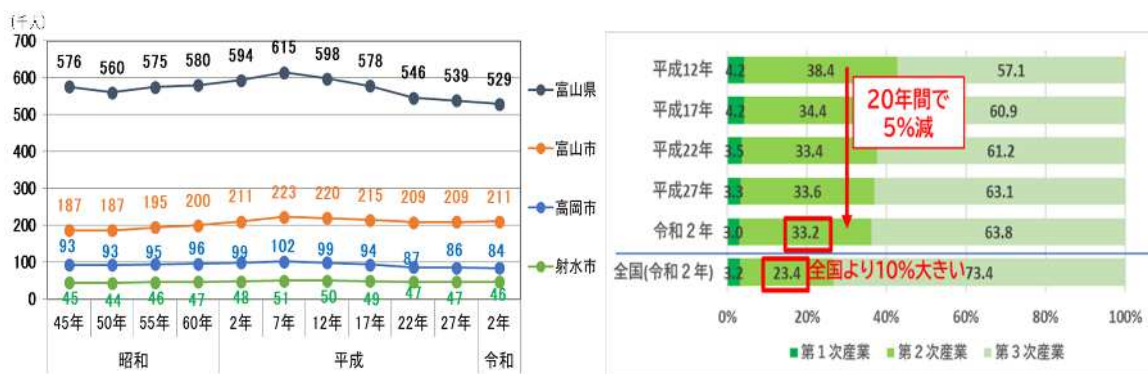
産業3部門別の就業者割合をみると、2020年（令和2年）で第1次産業は約3%、第2次産業は約33%、第3次産業は約64%となっています。特に第2次産業（鉱業・建設業・製造業）に占める割合は、全国に比べ10%程度大きくなっています。

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%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）

図 28 人口推移（1980（昭和55）年～2025（令和7）年）



出典：国勢調査、とやま統計ワールド

出典：国勢調査 富山県ホームページ

図 29 就業者数推移

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。

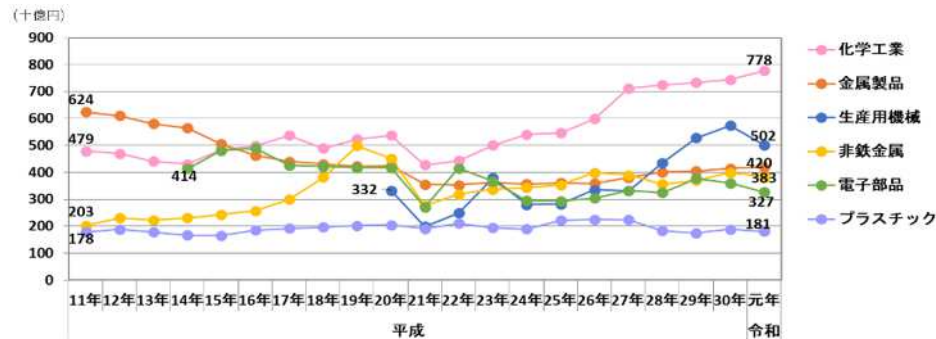
富山県における製造品出荷額上位6産業は「化学工業」「金属製品」「生産用機械」「非鉄金属」「電子部品」「プラスチック」であり全体の66%を占めています。

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：工業統計調査

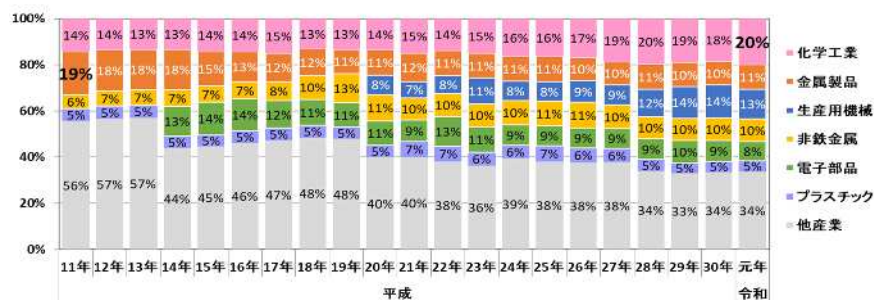
図 31 製造品出荷額の推移（平成11年～令和2年）



出典：工業統計調査

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

（平成11年～令和元年）



出典：工業統計調査

図 33 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）

(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。



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 36 主要企業の位置図（富山地区）

(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、2024年(令和6年)の観光客入込数は3,842万人となり、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、射水市、富山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：世界遺産五箇山合掌造り集落、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、岩瀬の町並み、国分海浜公園、射水ベイエリア 等
- 食の魅力：富山湾鮭、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



雨晴海岸と立山連峰(伏木地区)



海王丸パーク(新湊地区)

富山県観光入込客数：第5位
(令和6年：83万人)

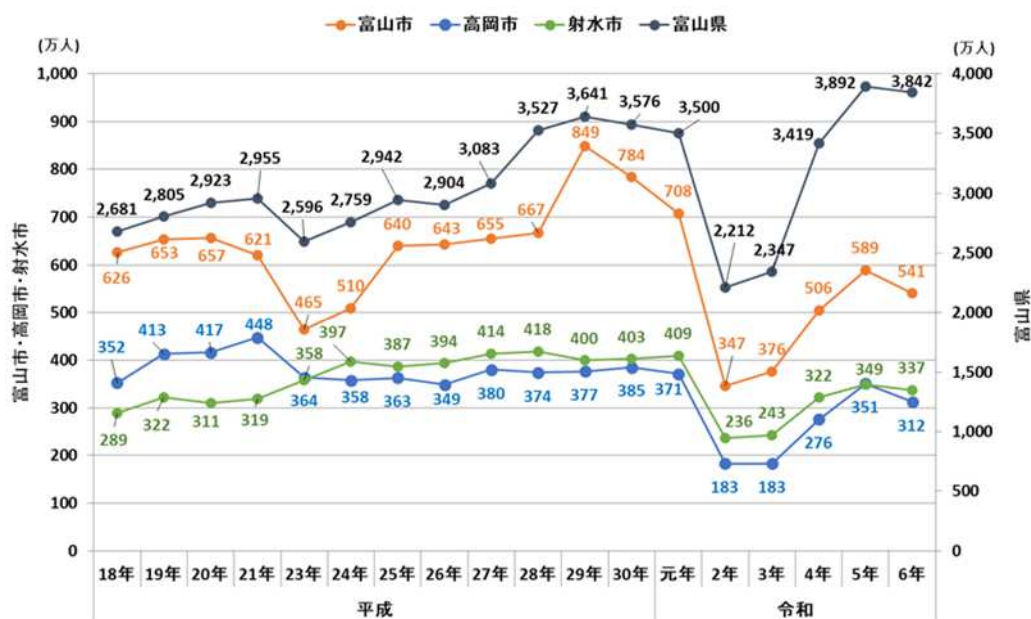


富岩運河環水公園

富山県観光入込客数：第1位
(令和6年：149万人)

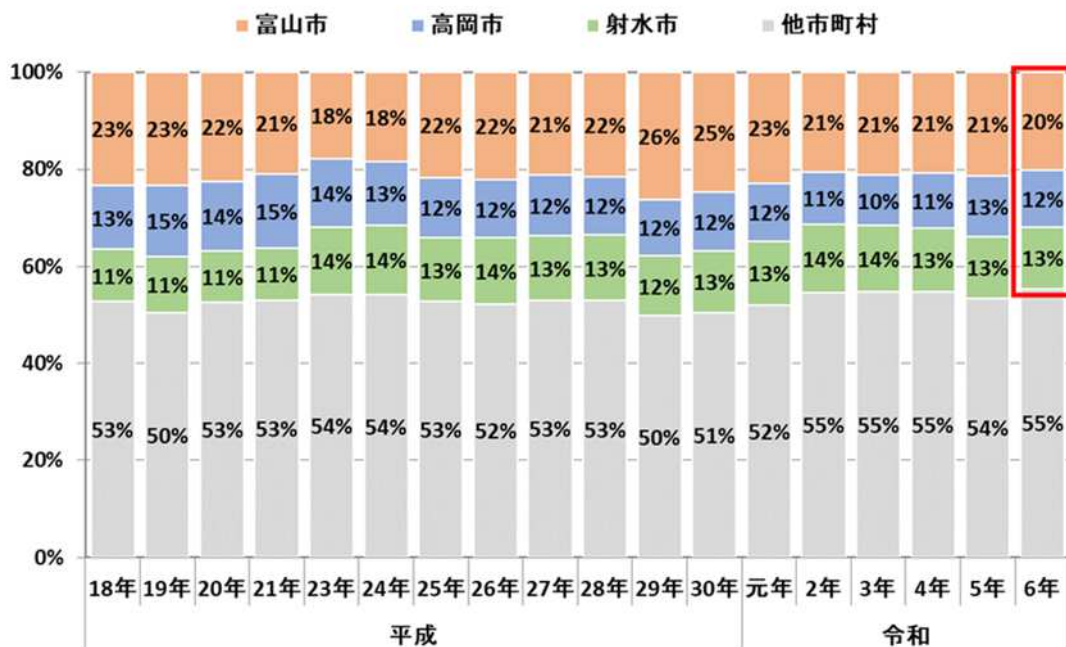


岩瀬の町並み(富山地区)



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
 ※市町村別内訳は、入込数の公表が了承された観光地点・イベントのみ計上

図 37 観光客入込数の推移（2006(平成 18)年～2024(令和 6)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～2024(令和 6)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 79 cm 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 箇所被害が発生しています。

地震災害以外にも、2008 年（平成 20 年）2 月に日本海で急速に発達した低気圧により、富山県沿岸に「寄り回り波」と呼ばれる長周期のうねり性の波浪が来襲しました。伏木富山港（伏木地区）において北防波堤の消波ブロックが沈下するなど被害が発生しました。

【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。
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

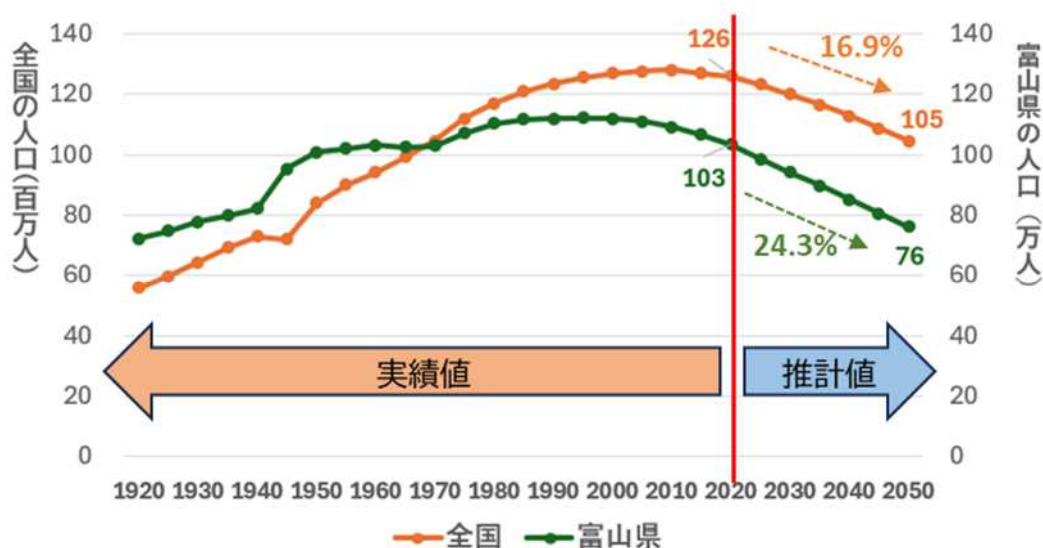
1-2-1 社会経済動向の変化

(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 128 百万人をピークとして減少傾向が続いており、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。



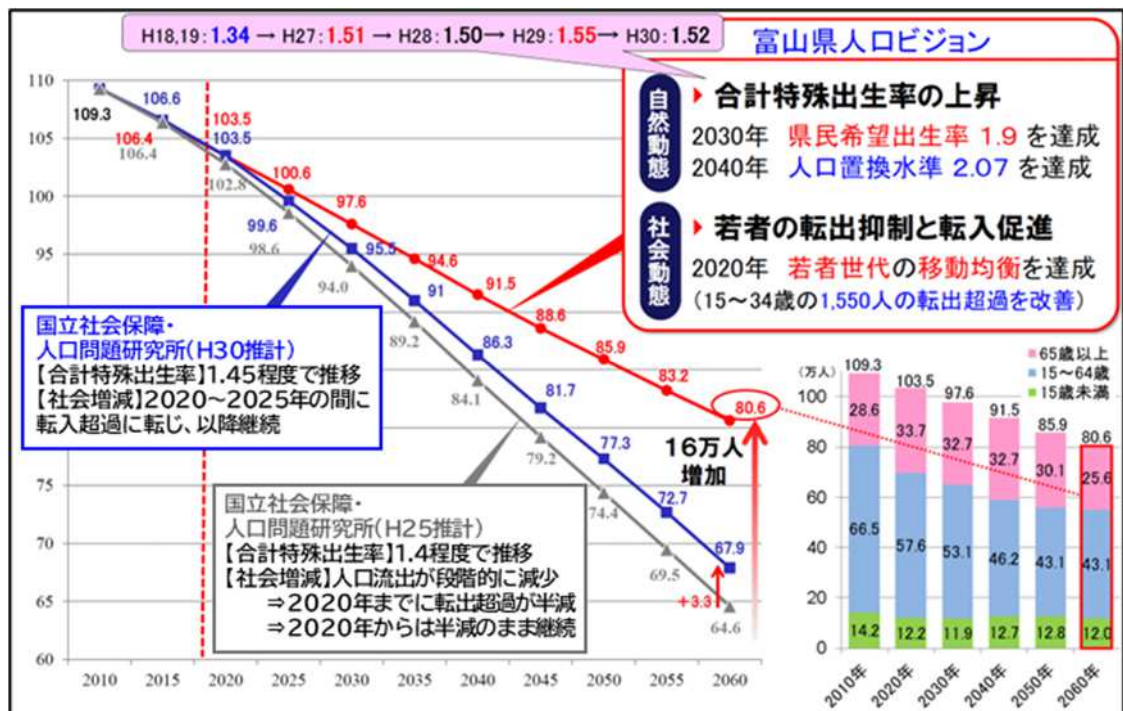
出典：① (1920-2020) e-stat (国勢調査)

② (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



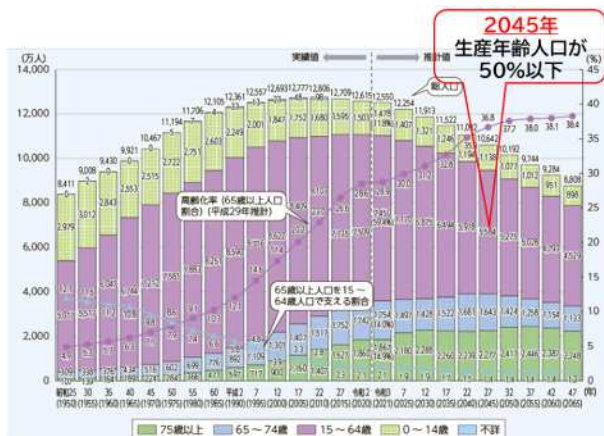
出典：富山県 HP（富山県人口ビジョン改訂進捗状況より）

図 40 富山県における人口の長期的な見通し

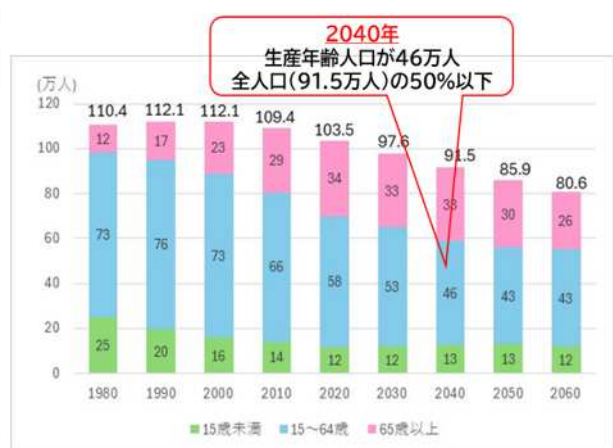
2) 人口構成の推移

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

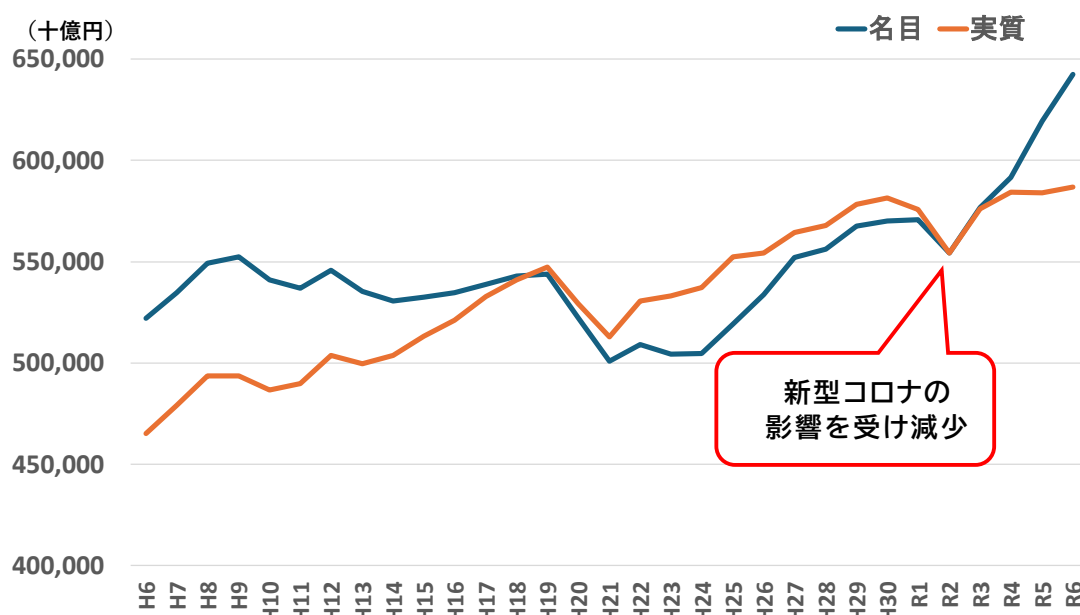
図 42 富山県の年齢区分別人口の推移

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。

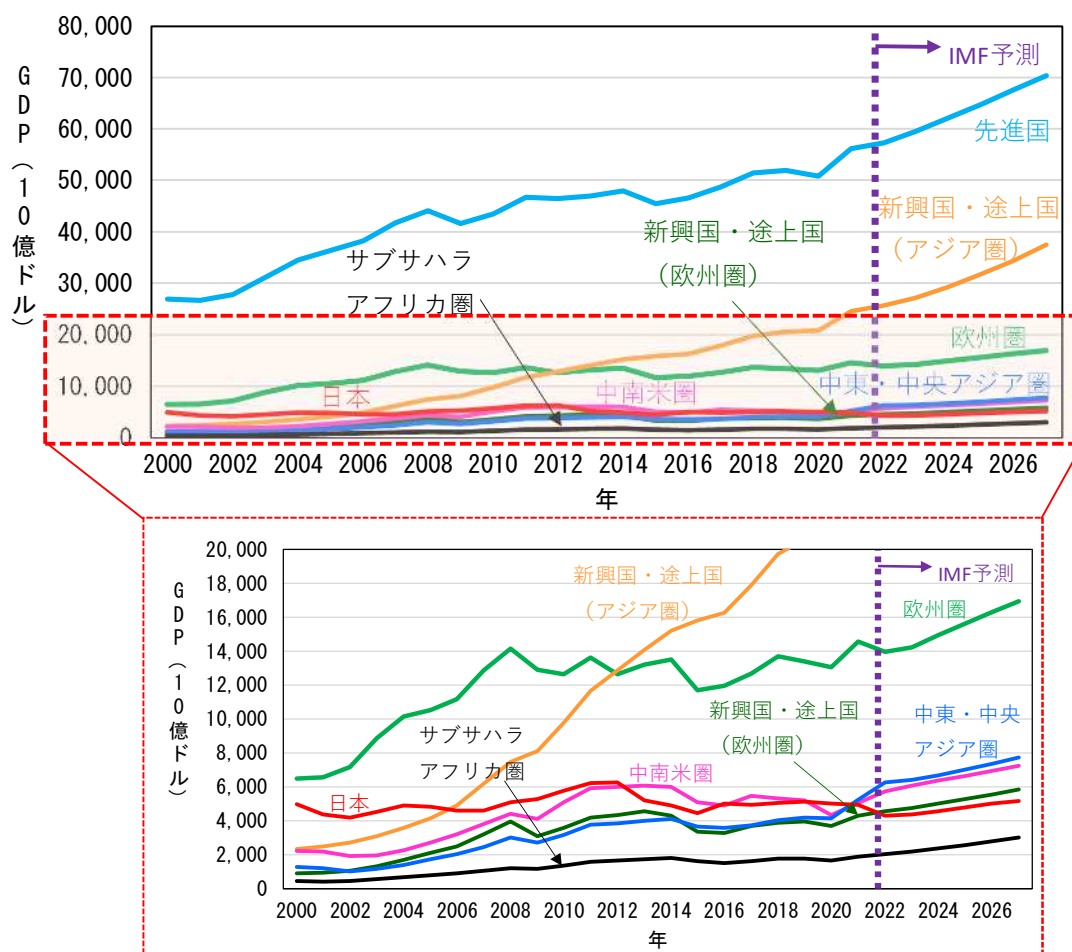
これに対し、世界各国の GDP の推移をみると、多くの国で顕著な増加傾向であり、2022 年（令和 4 年）以降も増加すると予測されます。先進国、新興国・途上国（アジア圏）の名目 GDP は、2025 年（令和 7 年）には 30 兆ドルを超えるほどの増加が予測されています。他地域のほとんどが 2022 年（令和 4 年）以降、日本の名目 GDP を上回る傾向が続くと予測されています。

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 0.88% から 2022 年度（令和 4 年度）の 0.87% まで概ね同じ割合で推移しています。



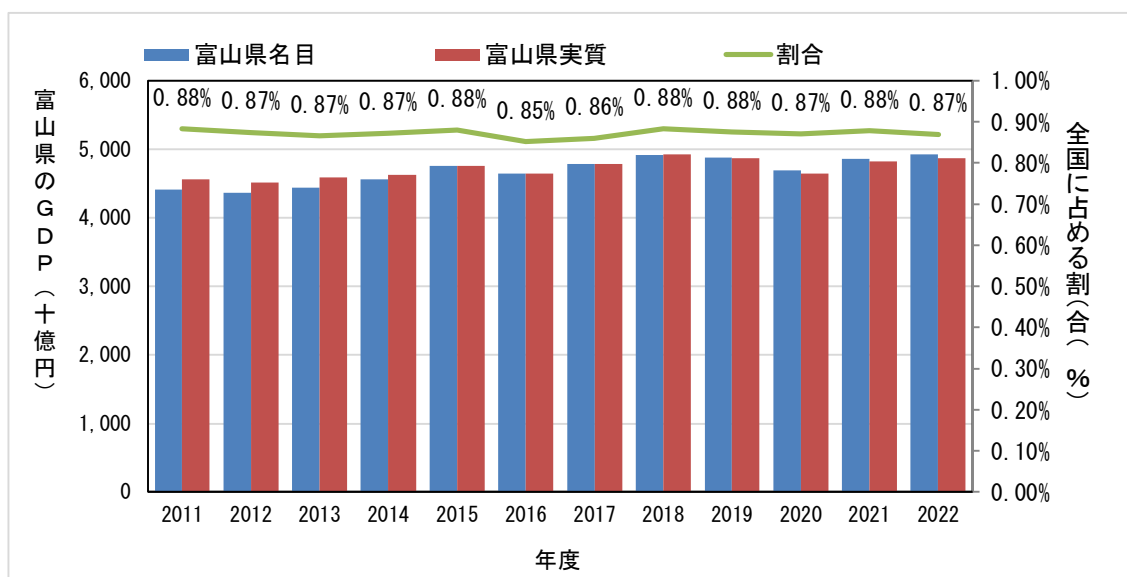
出典：内閣府 HP（国民経済計算（GDP 統計））

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

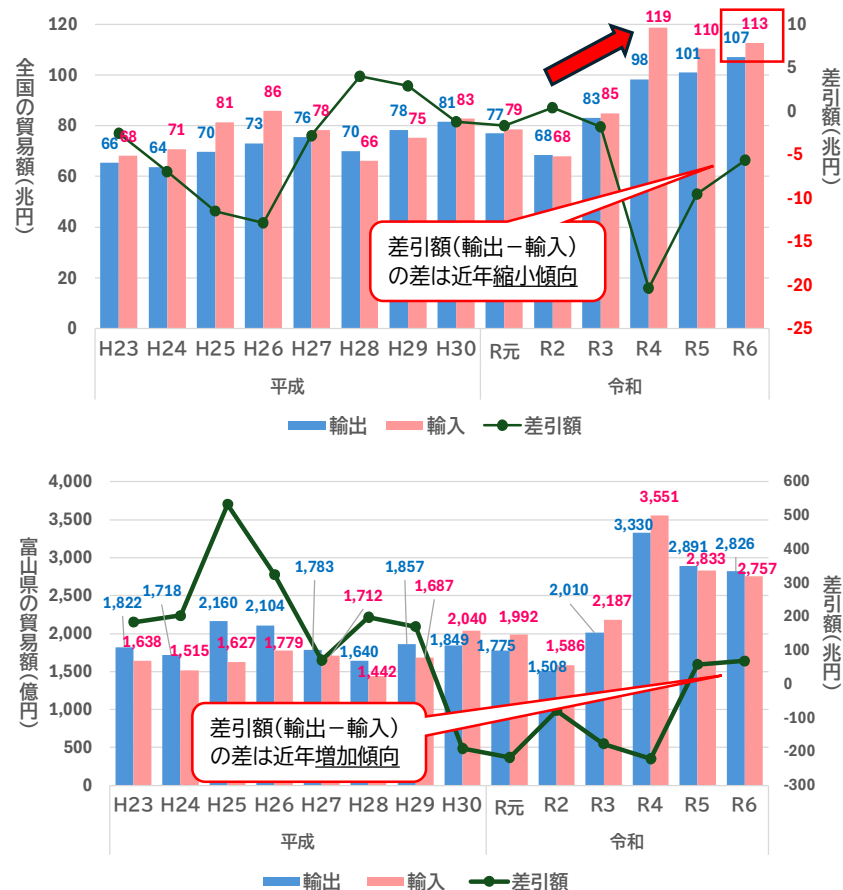
(3) 貿易

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、2024 年（令和 6 年）は 107 兆円まで増加しています。2024 年（令和 6 年）は輸入でも前年よりも増加し、113 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、2024 年（令和 6 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 2022 年（令和 4 年）の 3.6 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、直近 2 年は輸出超過となっています。



出典：財務省貿易統計

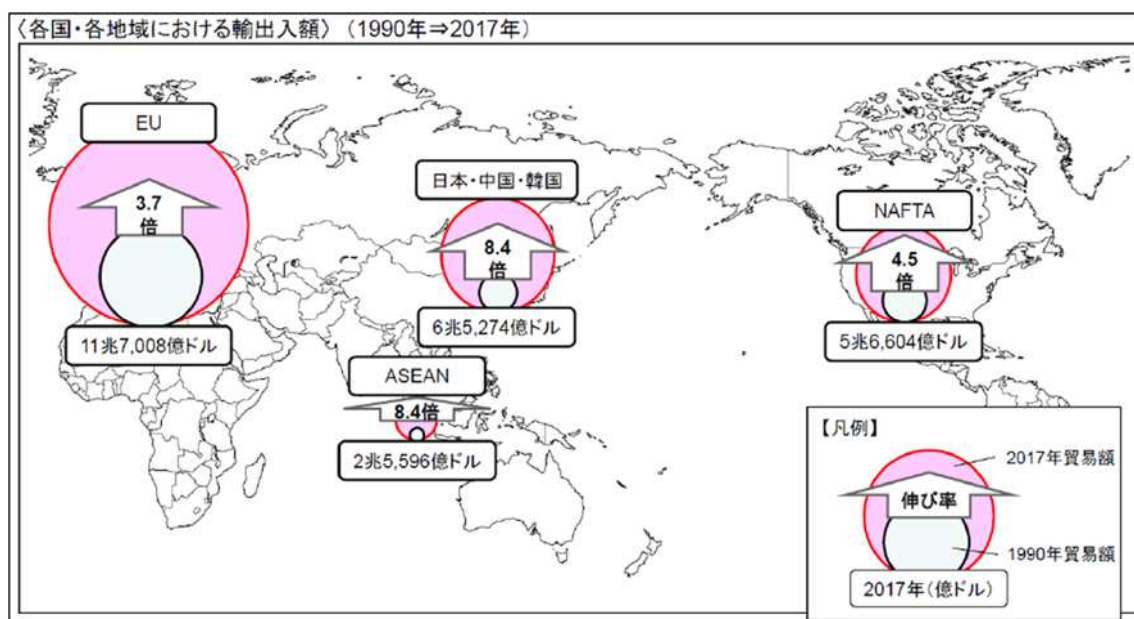
図 46 貿易額の推移（上段：日本全体、下段：富山県）

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

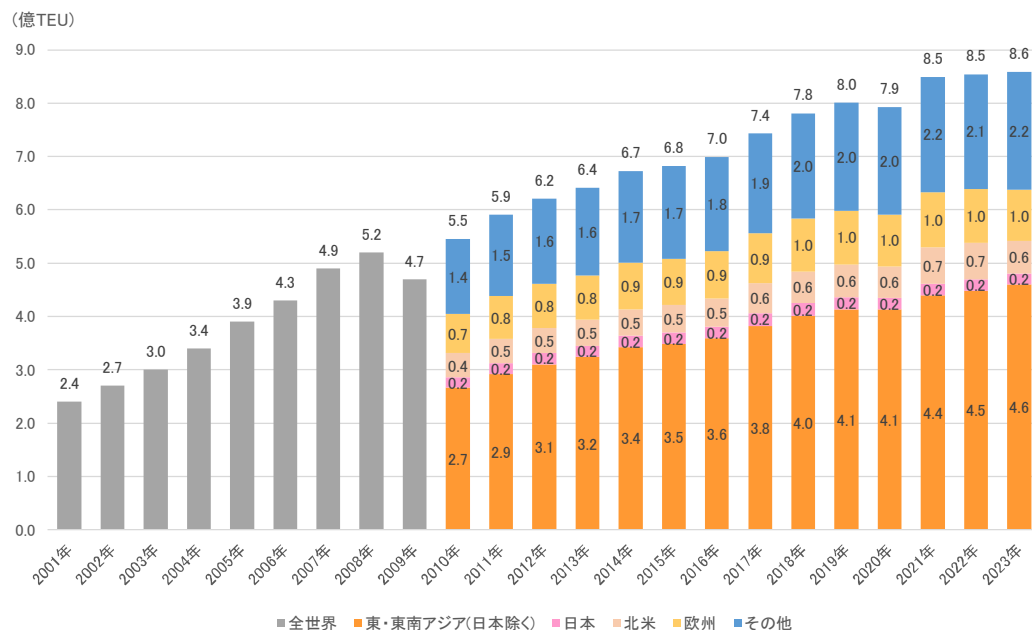
出典：UNCTADstat を基に国土交通省港湾局作成

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

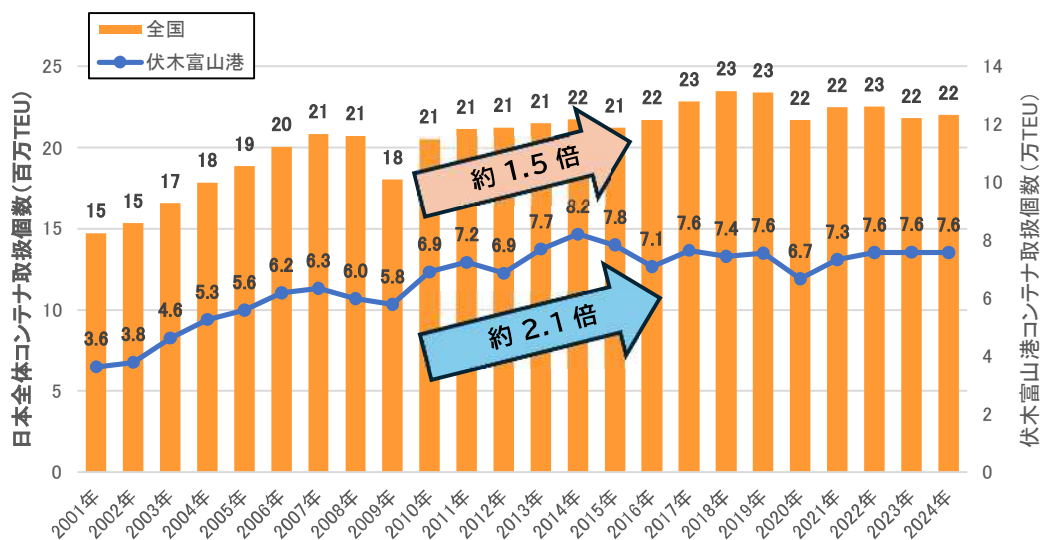
2001 年（平成 13 年）から 2023 年（令和 5 年）までの 23 年間で、世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は 3.6 倍に増加しています。

伏木富山港においても、2001 年（平成 13 年）から 2023 年（令和 5 年）までの 23 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 世界各地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

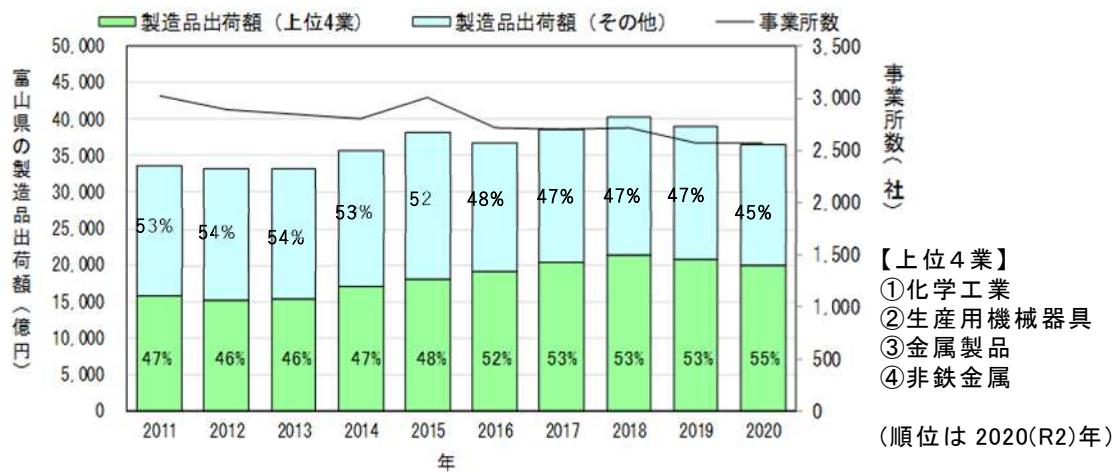
我が国の製造業の事業所数は2011年（平成23年）の23万社から2020年（令和2年）の18万社と減少傾向にあります。製造品出荷額は2011年（平成23年）の285兆円から2018年（平成30年）の332兆円まで増加傾向となっています。

全国と同様に富山県における製造業の事業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) 訪日外国人観光客数の推移

訪日外国人観光客数は、2007 年（平成 19 年）の 835 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。

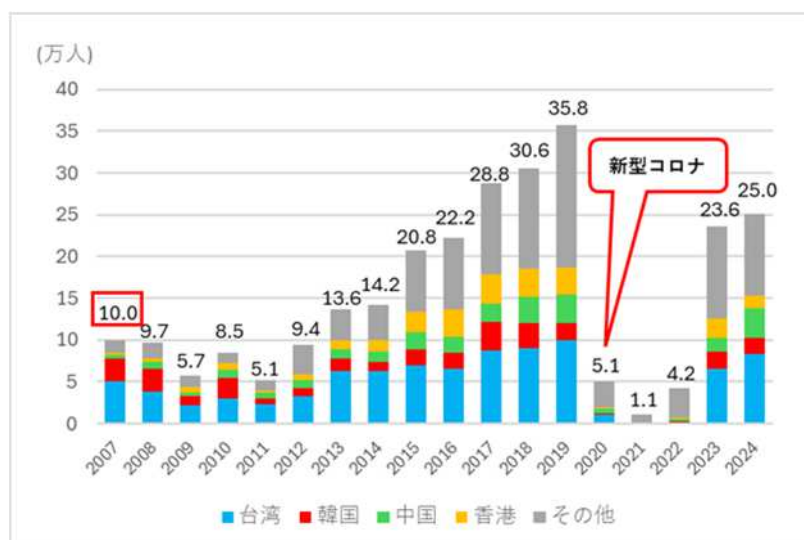
しかしながら、2020 年（令和 2 年）からコロナ禍の影響を受け、2021 年（令和 3 年）には 2019 年（令和元年）の 3,188 万人から 25 万人（2019 年（令和元年）比の 0.8%）まで減少しましたが、近年は回復傾向にあります。

訪日外国人観光客数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、2007 年（平成 19 年）の 10.0 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）「訪日外客統計」

図 52 訪日外国人数の推移



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

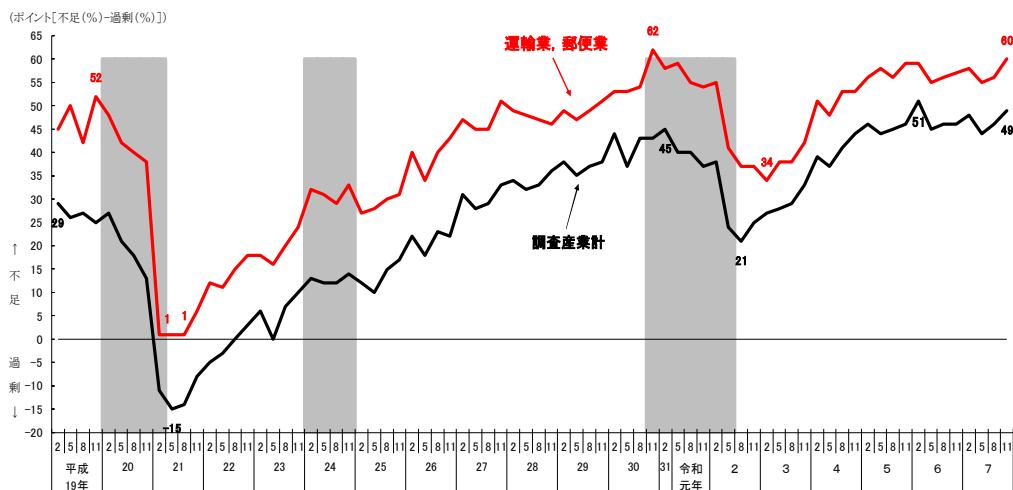
図 53 富山県における外国人延べ宿泊者数

(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2025年（令和7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6割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したが、2020年（令和2年）8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。

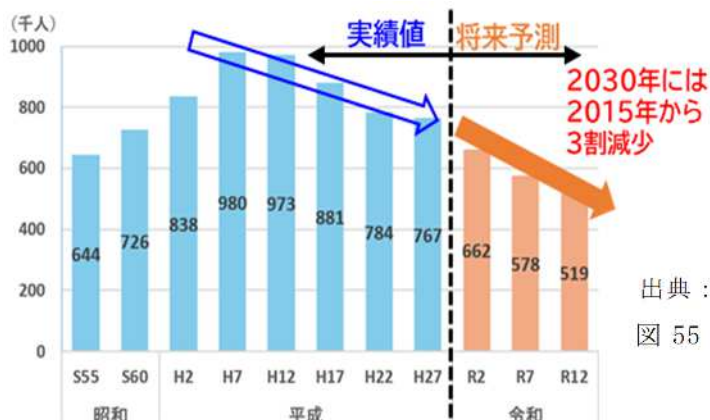


出典：労働経済動向調査

※「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。

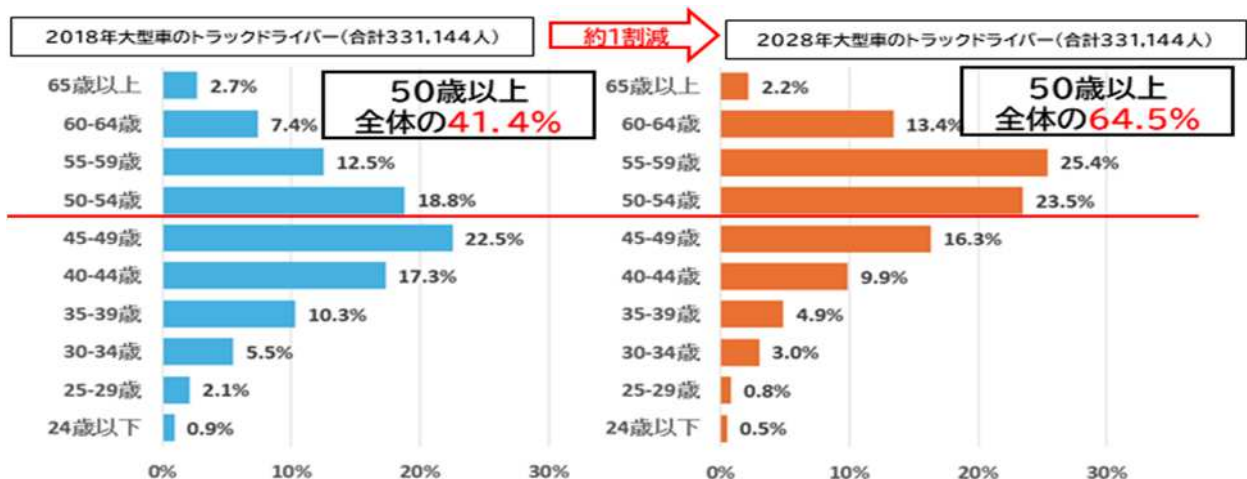
※網掛け部分は内閣府の景気基準日付（四半期基準日付）による景気後退期を示す。

図 54 我が国の雇用形態別労働者過不足判断D.I.の推移



出典：経済産業省 HP (R5.3)

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 2025 年（令和 7 年）10 月の約 1.9 万人まで減少しています。このまま減少傾向が続けば、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。

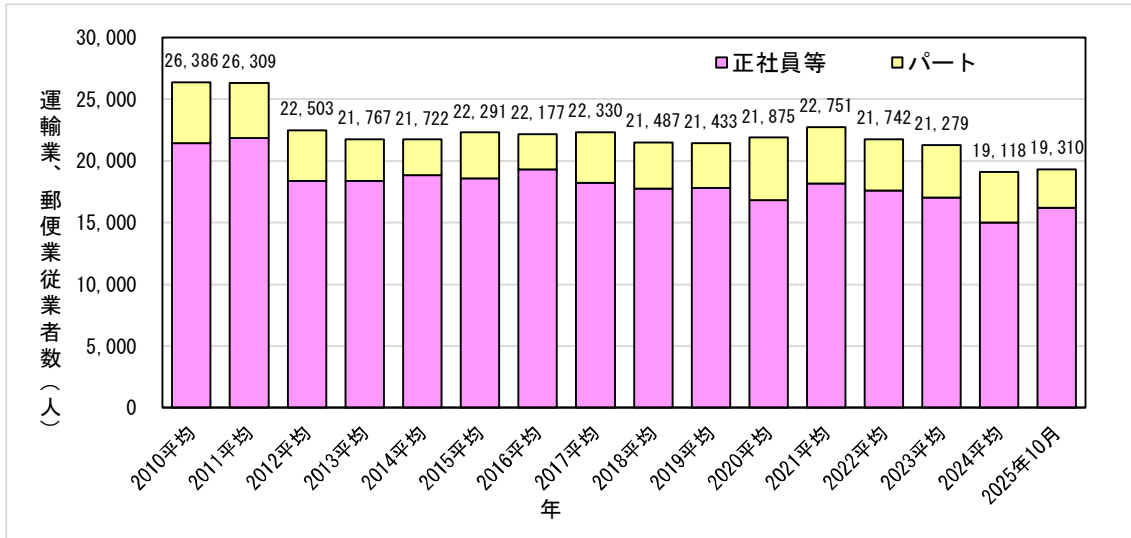
我が国の港湾労働者においても減少傾向にあり、2019 年（令和元年）は約 5.1 万人であり、1998 年（平成 10 年）の約 5.7 万人と比較して 1 割程度減少しています。労働力人口の将来推計をもとに港湾労働者数を試算すると、2019 年（令和元年）の 51,391 人から 2040 年（令和 22 年）の 39,549 人と約 20 年間で最大 1.2 万人程度減少すると予測されています。



出典：中部圏社会経済研究所

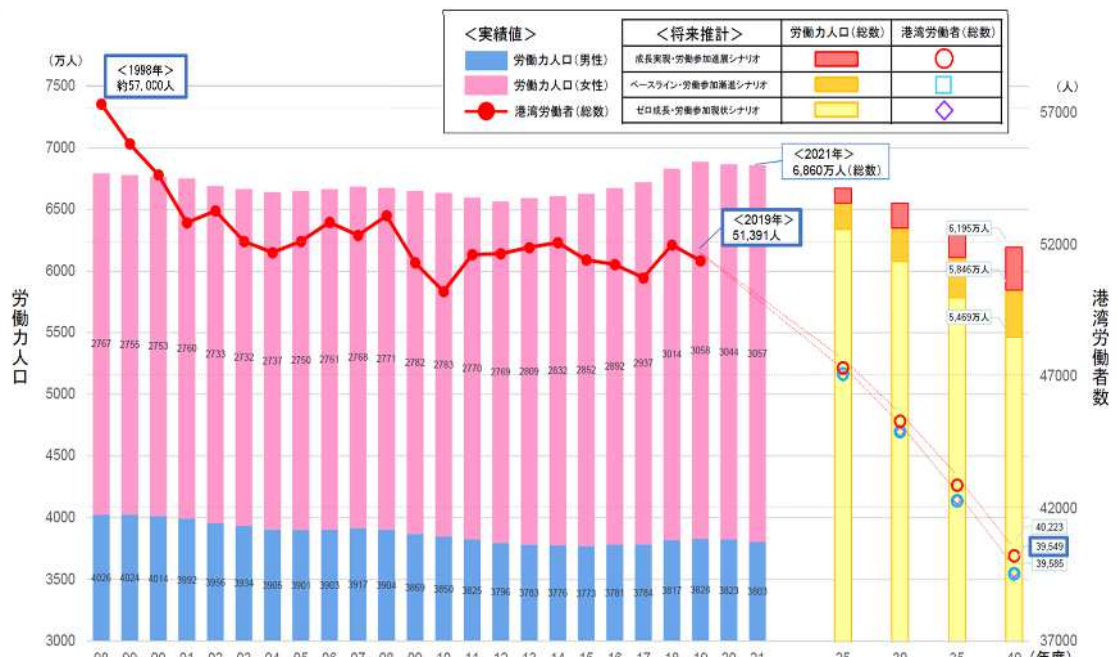
中部社研 経済レポート No.20-2 (2018.12.21)

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

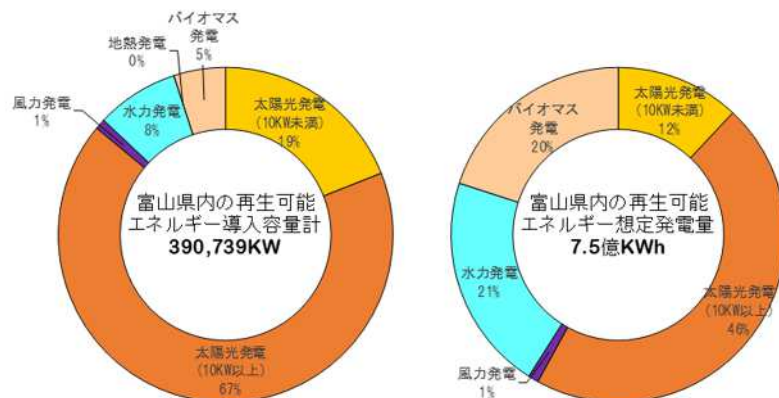
(8) 再生可能エネルギー

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。

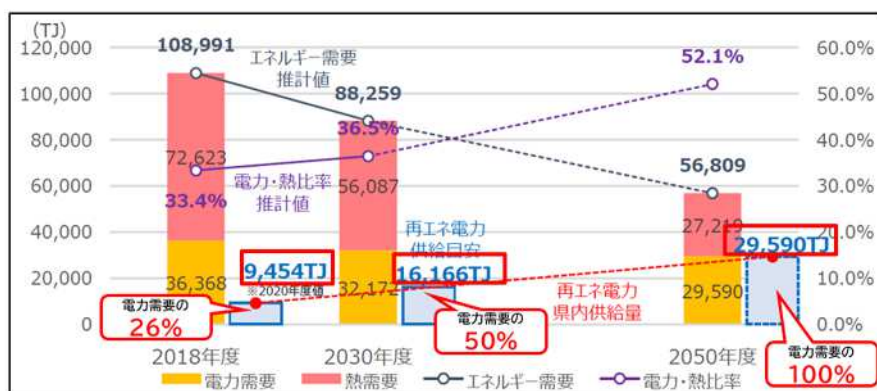
電力需要に対して再生可能エネルギーが担う割合については、2020年度(令和2年度)は26%であったが、2030年度(令和12年度)に50%、2050年度(令和32年度)に100%を目指しています。



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 富山県における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 富山県における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

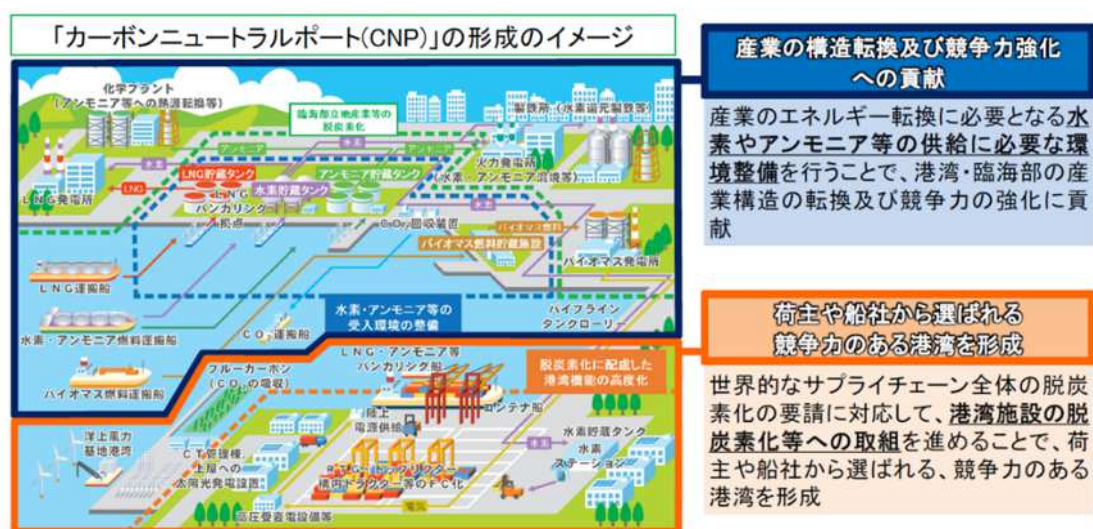
(9)カーボンニュートラルの実現に向けた動向

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・海上輸送へのモデ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めます。また、港湾地域における取り組みとしては、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。

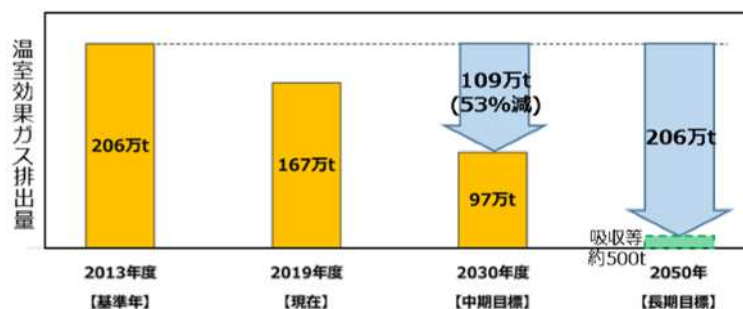
3) 伏木富山港におけるカーボンニュートラルポートの動向

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 0 t-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）

(10) 富山県におけるサーキュラーエコノミーの動向

県では、環境負荷の低減と経済成長の両立を図る循環経済（サーキュラーエコノミー）を推進するため、「富山県サーキュラーエコノミー推進ロードマップ」を策定し、アルミ分野などにおけるサーキュラーエコノミーの実現に向けた研究開発の支援や人材育成、県民の理解促進や意識醸成などに取り組んでいます。

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”楽しいみなと”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)
	高岡市都市計画マスタープラン 【高岡市】 ●2035 年	＜都市整備方針＞ 伏木外港・内港地区の整備、ウォーターフロントの形成促進などによる日本海側の「総合拠点港」の形成
	射水市都市計画マスタープラン 【射水市】 ●令和2～21 年度	＜都市整備の方針＞ 港湾施設の整備促進を図り、国際貿易や観光、環日本海交流の拠点としての充実 ＜将来都市構造＞ 交流拠点、産業拠点
	富山市都市マスタープラン 【富山市】 ●2045 年	＜将来都市構造＞ 国際拠点港湾としての機能充実、富山外港の整備、内港の整備促進、港湾を核とした観光拠点形成
防災	富山県地域防災計画 【富山県】 ●最新状況に応じて随時見直し	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
観光	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の創出、海外誘客の推進、外航クルーズ客船の寄港の促進
	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。【全地区】
- ・ 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。【全地区】

《埠頭用地》

- ・ 中古車の取扱いは主にロシア向けであるが、取扱いに必要なふ頭用地が不足している。【全地区】
- ・ 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。【全地区】

《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。【全地区】
- ・ 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。【全地区】

《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。【全地区】

《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。【全地区】

《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。【全地区】
- ・ 2024 年問題の影響で陸送運賃は高くなってきている。【全地区】
- ・ 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。【全地区】
- ・ 伏木富山港にフェリー・RORO 船が就航すれば利用したい。【全地区】
- ・ 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。【全地区】
- ・ 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。【全地区】

環境・エネルギー

《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。【全地区】
- ・ 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。【全地区】
- ・ 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】

《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。【全地区】
- ・ 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。【全地区】
- ・ 整備を進めるにあたり、環境アセスメントに配慮すべき。【全地区】

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り、対応のためのバースが不足している。【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。【全地区】

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。【全地区】
- ・ 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。【全地区】

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。

周辺地域(背後圏)と伏木富山港の現況特

周辺地域(背後圏)の現況

- ・ 主要経済圏(関東・関西・中京)に等距離で接しており、地理的優位性を有する
- ・ 富山県は、人口減少が進み、2060年に約10万人の労働不足が見込まれる
- ・ 臨海部に主要産業が集積し、地域産業の中核を形成している
- ・ 訪日客が増加傾向、世界遺産五箇山や立山黒部など観光資源が豊富
- ・ 令和6年能登半島地震で震度5強を記録し、港湾施設約90箇所が被災

伏木富山港の現況

- ・ 北陸地方の物流拠点、特定重要港湾(S61)、国際拠点港湾(H23)に指定

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・途上国で名目GDPが増加の予測、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、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年に向け、カーボンニュートラルポートの形成を目指す

上位計画・関連計画

- ・ 物流・産業、環境・エネルギー、観光・賑わい、防災の各分野で、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

港湾利用者からのニーズ

【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
- ・ トラックドライバー不足への対応としてフェリー・RORO船の就航
- ・ 今後、遠方輸送を鉄道へ転換する方針

【環境・エネルギー】

- ・ 水素等の受入・貯蔵環境の整備
- ・ 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

【観光・賑わい】

- ・ クルーズ船の受け入れ増加による、貨物船の滞船の解消

【防災】

- ・ BCPの観点から中京圏など背後圏として捉えた機能確保

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・エネルギー

- 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の形成
- 老朽化施設への対応
- 気候変動を考慮した臨海部の強靱化
- 太平洋側のバックアップ機能確保

伏木富山港への要望と課題（地区別）



図 65 伏木富山港への要望と課題（新湊地区）

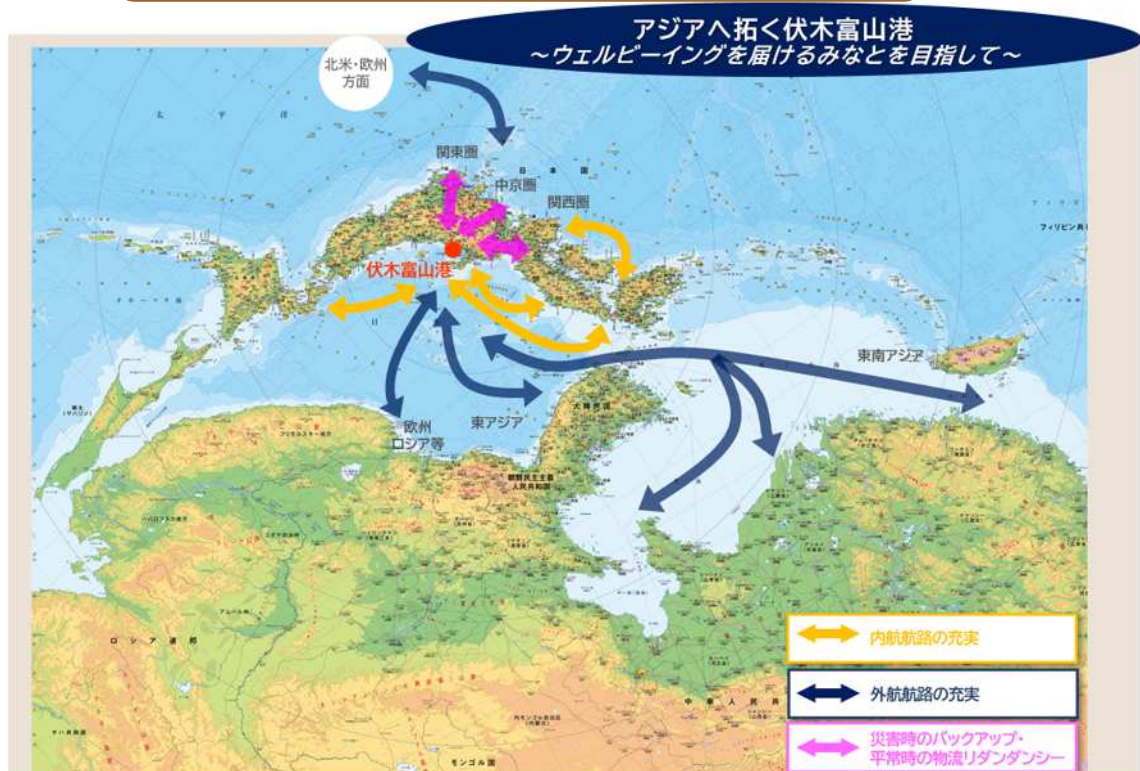
2. 伏木富山港の将来像

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どを目指して～**」とします。

そして、将来像の実現のため、「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「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。

伏木富山港の将来像



伏木富山港の目指す方向性

- | | | |
|---|------------|---------------------------|
| 1 | 【物流・産業】 | ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化 |
| 2 | 【環境・エネルギー】 | 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、バイエリアの賑わい空間の創出 |
| 4 | 【防災】 | 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成 |

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・エネルギー」、「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】ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

日本海側の中央に位置する地理的優位性を活かし、対岸諸国を含む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・エネルギー】未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成

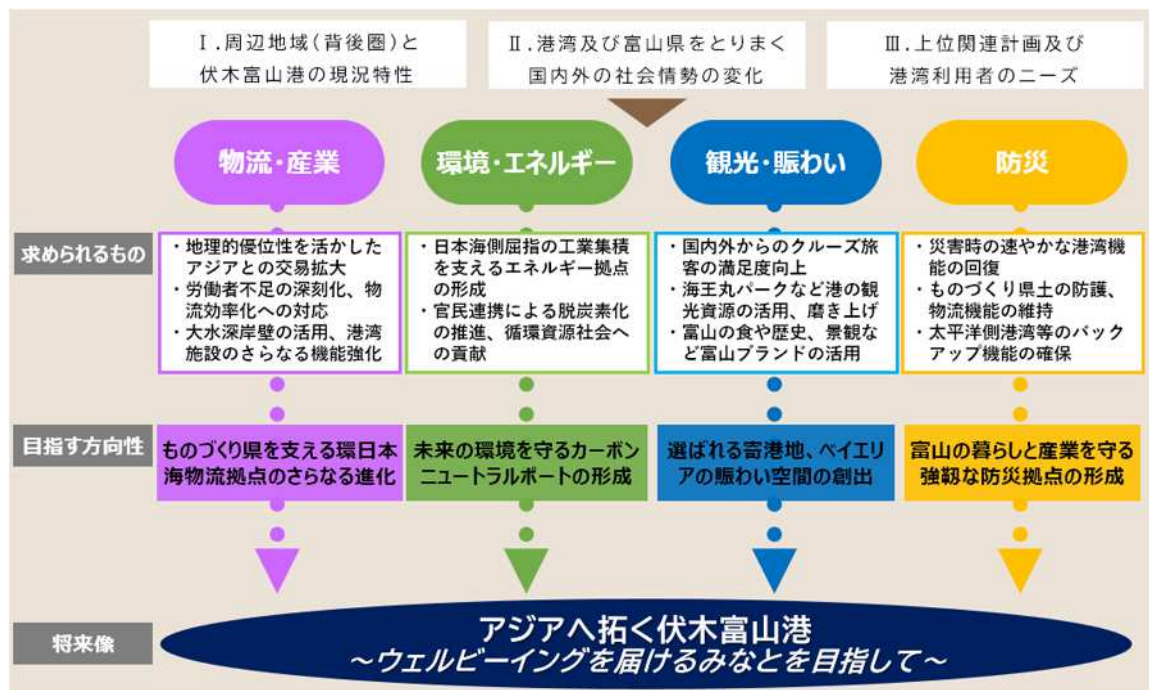
日本海側屈指の工業集積を支えるエネルギー拠点の形成を図り、官民連携で港湾の脱炭素化（水素等の次世代エネルギー受入等）を推進し、循環資源による環境負荷の低減に貢献します。

【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、地域経済の活性化を目指します。

【防災】富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

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。



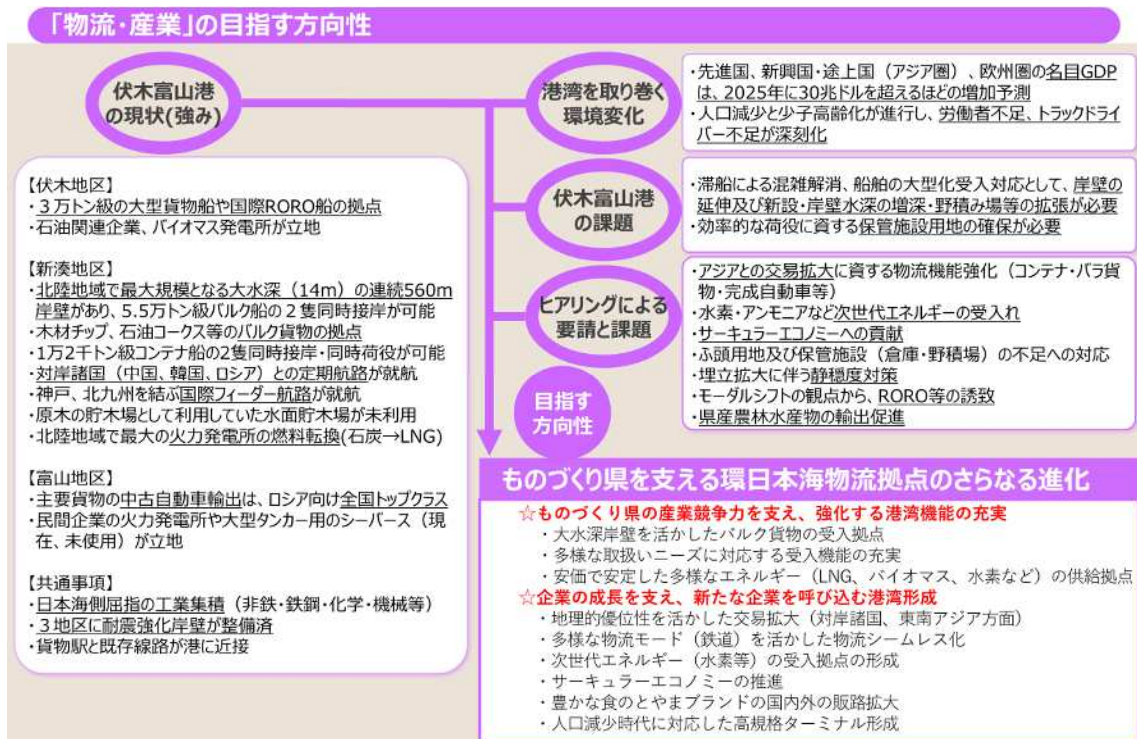
[参考]

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。

「物流・産業」の目指す方向性

伏木富山港は、北陸最大規模となる大水深岸壁を有し、日本海側有数の工業集積を支えています。近年、世界的な経済成長や人手不足を背景に、物流の効率化や船舶の大型化への対応が求められています。一方で、岸壁や保管用地の不足、混雑といった課題もあります。

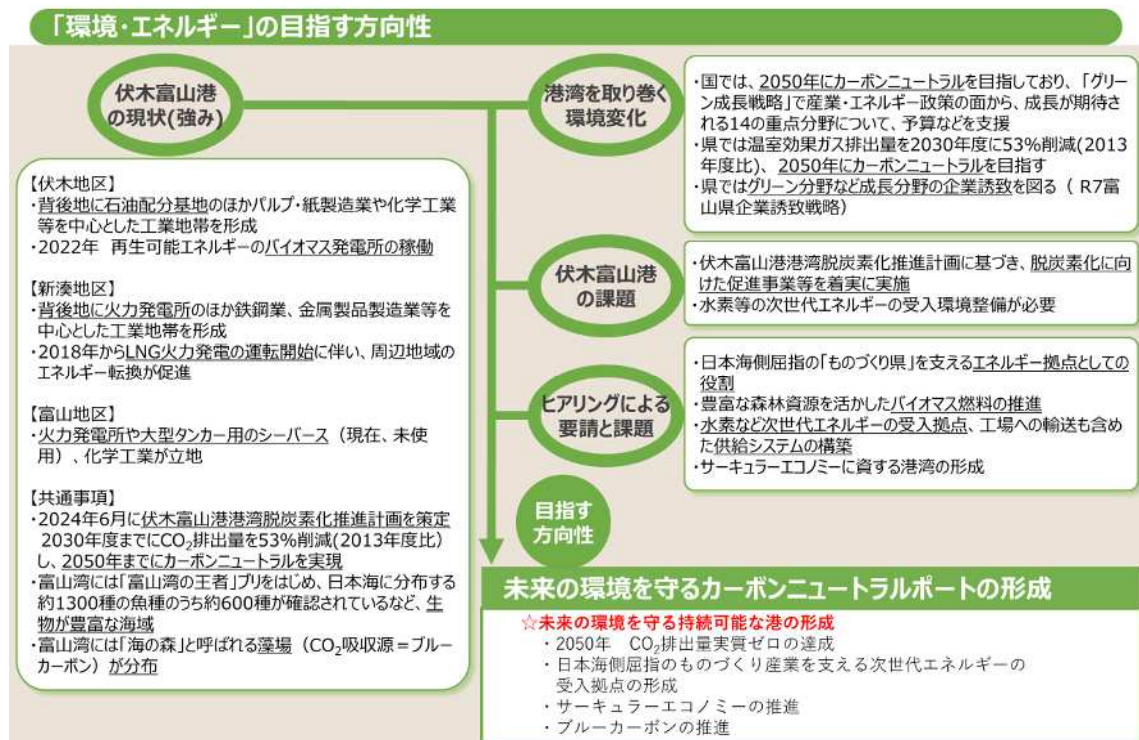
対岸諸国をはじめアジア等との交易拡大や県産品の輸出促進など、ものづくり県を支え環日本海物流拠点のさらなる進化を目指します。



「環境・エネルギー」の目指す方向性

伏木富山港は、伏木・新湊・富山の各地区に工業地帯や発電所が集積し、県内産業とエネルギー供給を支えています。近年はバイオマス発電や LNG 火力発電の導入が進み、脱炭素への転換が始まっています。また、富山湾は多様な魚種や藻場を有する豊かな自然環境も大きな特長です。一方で、脱炭素化の推進に向け、水素など次世代エネルギーの受入環境整備が課題となっています。

ものづくり県を支えるエネルギー拠点として、環境と産業が調和した未来の環境を守るカーボンニュートラルポートの形成を目指します。

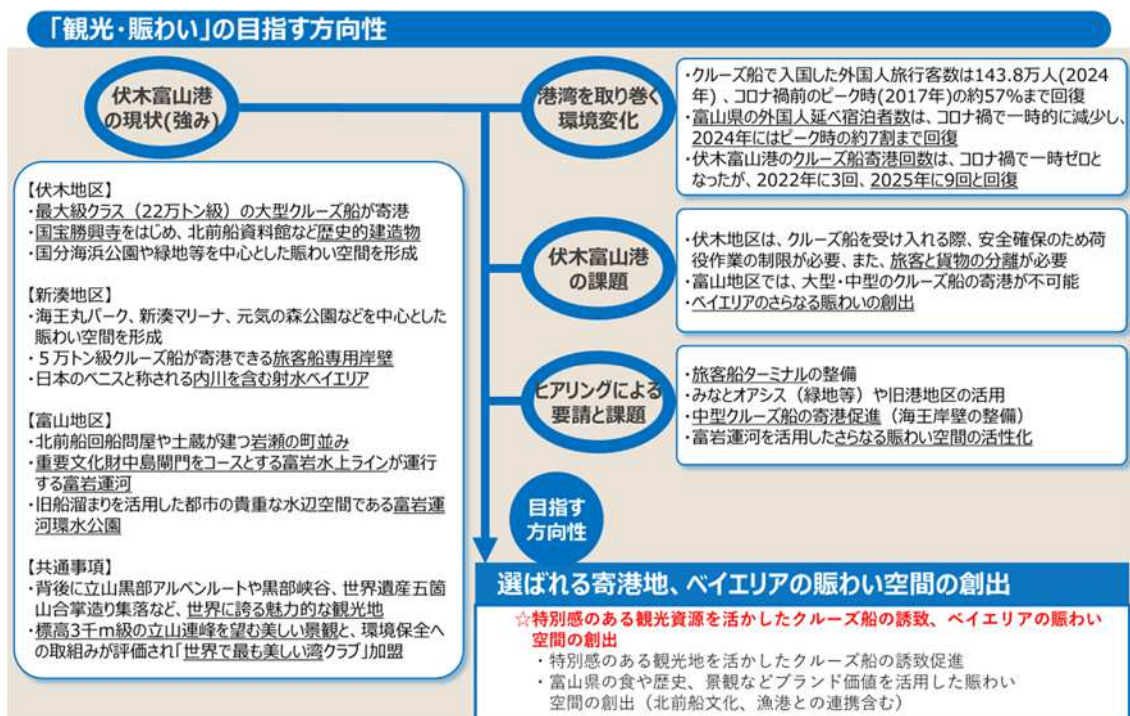


「観光・賑わい」の目指す方向性

伏木富山港は、伏木・新湊・富山の各地区でクルーズ船が寄港し、ベイエリアには歴史的な町並みや富山湾越しの立山連峰、海王丸パーク、富岩運河環水公園など多彩な観光資源を有しています。また、背後には世界遺産五箇山合掌造りや立山黒部アルペンルートなど特別感のある観光地があります。

近年はコロナ禍からの回復が進み、クルーズ船寄港や外国人観光客も戻りつつありますが、旅客と貨物の動線分離や旅客船ターミナル整備、さらなる賑わい創出が課題です

選ばれる寄港地として、ベイエリアにおいて、港とまちが一体となった魅力ある賑わい空間の形成を目指します。



「防災」の目指す方向性

伏木富山港は、3 地区に耐震強化岸壁を有しており、災害時の物流拠点として重要な役割を担っています。2024 年の能登半島地震では被害を受けながらも、被災地へ支援物資を海上輸送しました。一方、災害が頻発化、激甚化し、施設の老朽化も進んでいます。

港湾施設の機能強化を図るとともに計画的な維持管理を進め、富山の暮らしと産業を守るとともに日本海側や太平洋側の大規模災害時にも物流を支える強靱な防災拠点の形成を目指します。

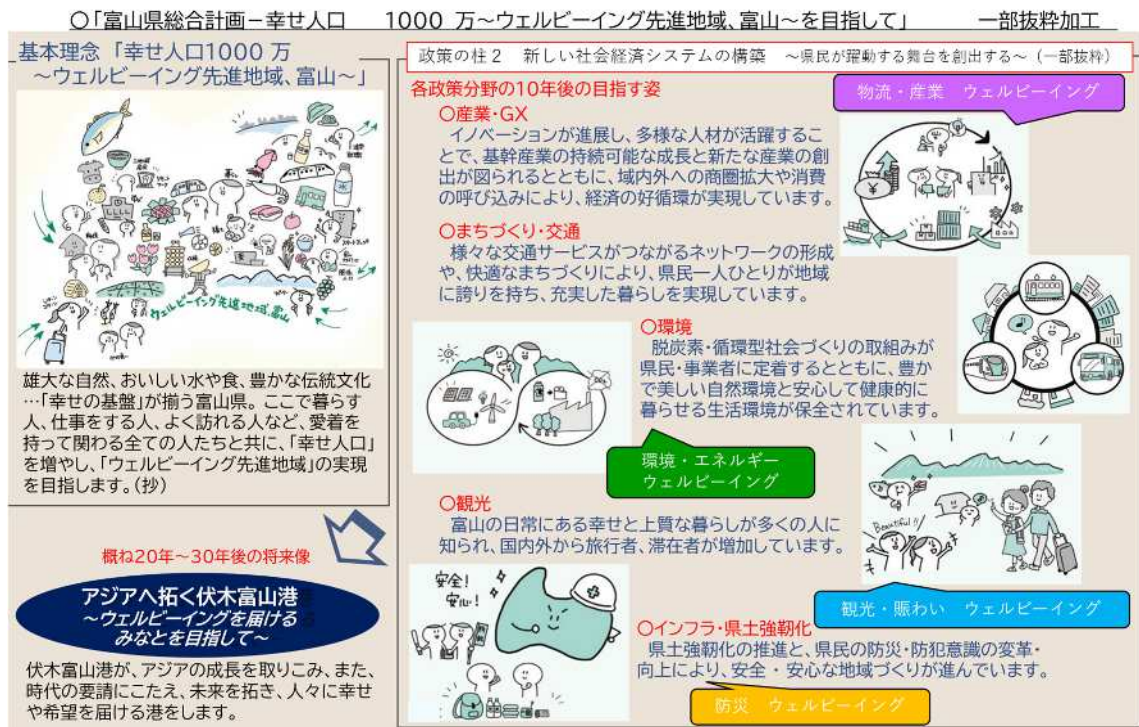


ウェルビーイングについて

伏木富山港の将来像を実現することで、物流・産業の分野では、生産活動を支える物流を安定させ、県内産業の強化につながり、環境・エネルギー分野では脱炭素と自然共生が進みます。

また、観光・賑わいの創出により交流人口が増え、地域への誇りと活力が高まります。

さらに防災機能の強化で非常時の安心が確保され、県民一人ひとりが安全・安心と豊かさを実感できるウェルビーイングの向上につながります。



【物流・産業 ウェルビーイング】

企業活動を支える物流の安定や県内産業の強化（企業立地や新事業展開の促進）により、経済の好循環が実現し、若者も将来に希望を持てる暮らしにつながります。

【環境・エネルギー ウェルビーイング】

脱炭素化が進み、環境負荷の少ない産業活動が実現します。豊かな自然と経済活動が両立し、安心して暮らし続けられる環境が守られます。

【観光・賑わい ウェルビーイング】

クルーズ船や水辺空間の活用で交流人口が増加します。港を起点に地域の魅力が発信され、まちに賑わいと誇りが生まれ、県民が地域の良さを実感できます。

【防災 ウェルビーイング】

耐震強化岸壁や物流機能の強化により、災害時の物資輸送拠点としての信頼性が向上します。非常時でも命と暮らしが守られ、安心して住み続けられる基盤となります。

○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. ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化	1-1 アジア等との交易拡大を目指した機能強化 産業基盤の強化、新たな企業集積等の促進	①大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化 ②安価で安定した多様なエネルギー（LNG、バイオマス、水素等）の供給拠点の強化 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サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成 ⑧遊休水面の利活用による物流拠点の整備 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・エネルギー		
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港湾活動等の脱炭素化の推進 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 サーキュラーエコノミーの推進 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港湾の形成【再掲 物流・産業⑦】
	2-3 ブルーカーボンの推進 気候変動対策と地域環境の保全	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、 バイエリアの賑わ い空間の創出	3-1 クルーズ船の受入 の推進	①クルーズ船の受入環境の充実
	3-2 バイエリアの賑わい 空間の形成	②クルーズ船の誘致促進
		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
	人と経済が潤う観光地 域づくりへの貢献	
	観光振興や地域の活性 化への貢献	

防災		
目指す方向性	取組方針	取組内容
4. 富山の暮らしと 産業を守る強靱 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
	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	②官民連携体制の構築(港湾BCP)
		③港湾施設の強靱化(県土強靱化)
	4-3 太平洋側のバック アップ機能の確保	④協働防護の推進
		⑤大規模災害時の代替輸送ルートの確保
	太平洋側での大規模災害時 における物流機能の維持	

3-1 【物流・産業】ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化

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、対岸諸国を含む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めます。

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【伏木地区・新湊地区】

取組内容② 安価で安定した多様なエネルギー（LNG、バイオマス、水素等）の供給拠点の強化
【伏木地区・新湊地区】

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【全地区】

取組内容④ 臨港交通ネットワークの強化【全地区】

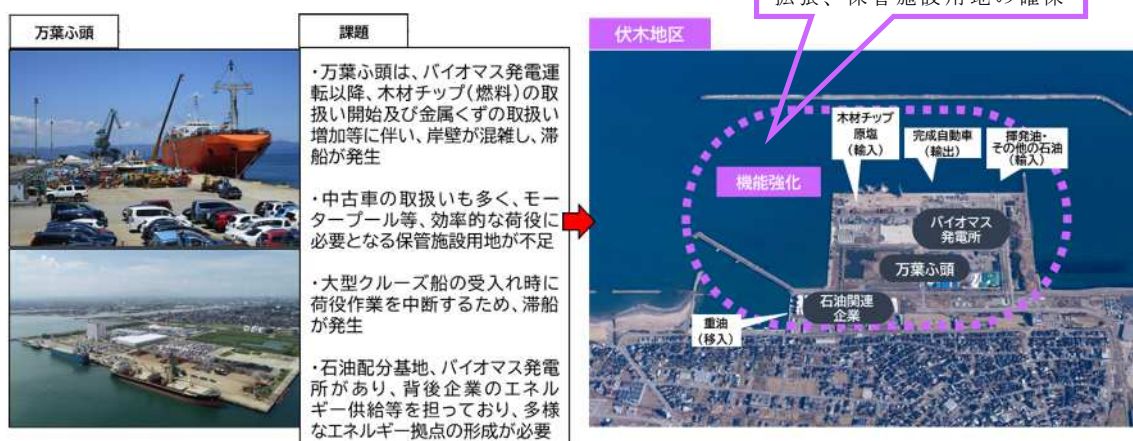
取組内容⑤ 多様な物流モードを活かした物流シームレス化【全地区】

【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エネルギー（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】

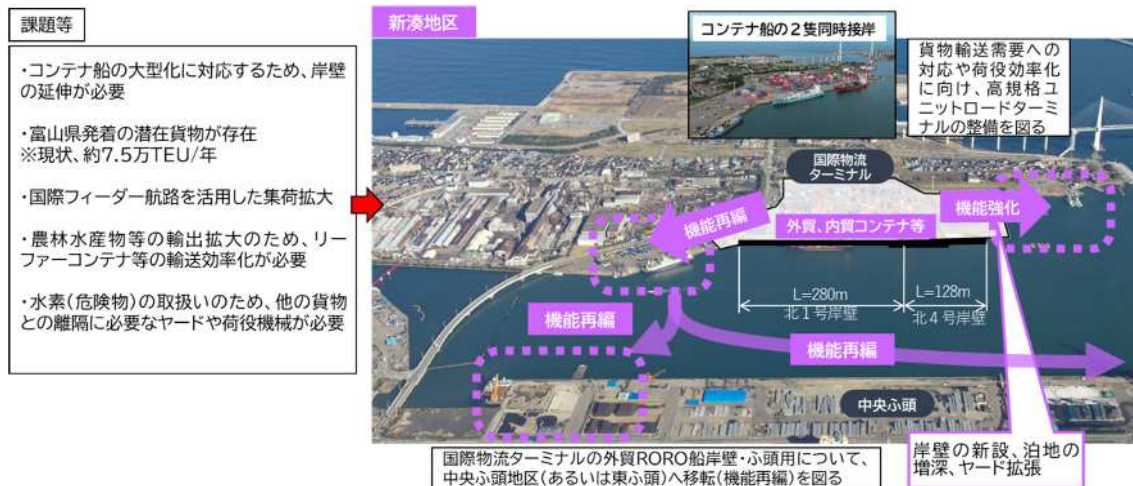
伏木地区では、大型船の受入、増加する貨物（バルク、完成自動車等）、エネルギー供給、荷役の効率化等への対応のため、岸壁の新設（増深）、ヤードの拡張、保管施設用地の確保等を図ります。



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。



また新湊地区では、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、富山県産農林水産物等の輸出拡大、次世代エネルギーの取扱い等への対応のため、コンテナターミナルの岸壁の延伸、泊地の増深、ヤード拡張、用地確保（機能再編 RORO船の岸壁・ふ頭用地）など機能強化（リーファーコンテナの受入環境の強化を含む）を図ります。



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

取組内容⑥ 高規格ターミナルの整備【全地区】

取組内容⑦ サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成【全地区】

取組内容⑧ 遊休水面の利活用による物流拠点の整備【新湊地区】

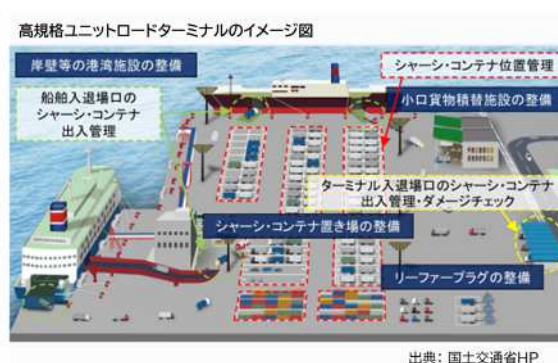
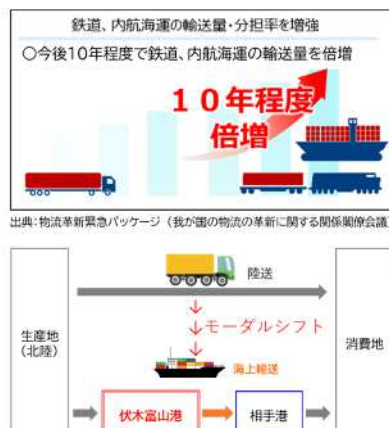
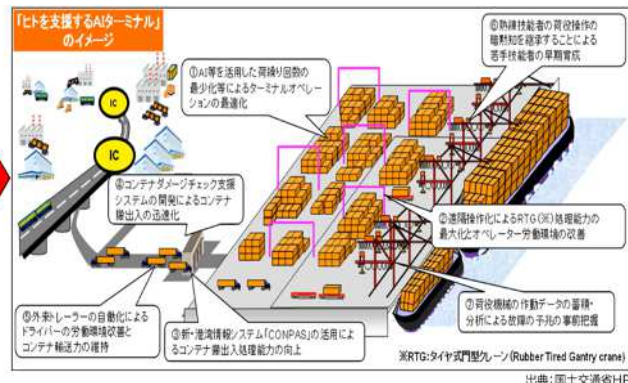
取組内容⑨ 安定的な港湾サービスの提供【全地区】

【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、新湊地区のコンテナターミナルにおいて、「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。

また、サイバーポート（貨物に関する民間事業者の手続き等の電子化）など港湾物流業務のD X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（シャシー・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 サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成】

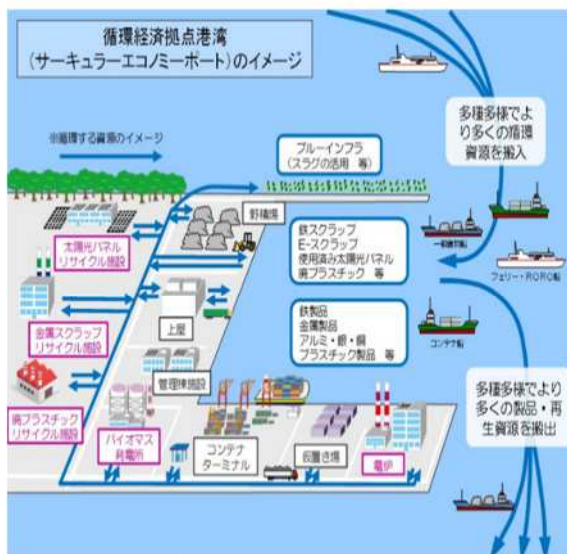
富山県の基幹事業であるアルミ産業分野では、建材（サッシ）などの廃棄物をリサイクルする、サーキュラーエコノミーモデルが構築（鉄、非鉄金属等を再製品化し、港を利用して国内外への搬出）されています。また、富山県は全国的にも際立って高い自動車リサイクルの破碎処理能力を有するなど、リサイクル関連産業が集積しています。

伏木地区には、鉄道や自動車等を再資源化する企業が立地し、新湊地区には、アルミや金属くず等を再資源化する企業が立地しています。また、富山地区には、近隣に富山市エコタウンが立地しています。例えば、伏木地区や富山地区では循環資源（使用済自動車等）をトラック輸送で受入れ、自動車リサイクル施設で再資源化（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。

◆港を利用した循環資源の受入イメージ

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



出典:循環経済拠点港湾のあり方について(国土交通省)

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



【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、3地区の機能分担（取扱い品目等）の整理など効率的な運営について検討し、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【全地区】

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【新湊地区】

【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、さらなる集荷促進のため、インセンティブ制度の周知を図ります。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 輸出入諸経費 海上輸送費 ※小口混載枠(物流企業) については、サービス 実施に係る経費	通常枠 伏木富山港を利用した試験的な輸出入を行うこと（新規利用、他港からのシフト、新たなルートによる輸送等を対象とする）	試験輸送の 初年度	対象経費の 2分の1	(外貨) 100万円
		(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	(内貨) 20万円
		(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		※2 サービス実施 収支(損失分)の 2分の1	(外貨) 20万円 (内貨) 4万円 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



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

具体的な取組事例

○地域商社を中心とした輸出プラットフォームの構築(R4~)

地域商社による伏木富山港を活用した物流調整・実証など

○北米等の新市場開拓(R7~)

オレゴン、ニューヨーク、ハワイでの富山・北陸フェアなど



富山県の農林水産物等の輸出実績および目標額



3-2【環境・エネルギー】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 港湾活動等の脱炭素化の推進【全地区】

取組内容② 次世代エネルギーの受入拠点の形成【全地区】

取組内容③ LNG の確実な供給体制の確保【新湊地区】

取組内容④ 燃料転換の推進を図る企業への支援【全地区】

【取組内容① 港湾活動等の脱炭素化の推進】

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)

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)

◆脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化(事例)



出典：TERASAKI岸上電力供給システムカタログ

停泊中船舶への
岸上電力供給

LNGバンカリングのイメージ



出典：セントラルLNGマリンフューエル

船舶への
低・脱炭素燃料の供給

水素燃料電池搭載型RTG

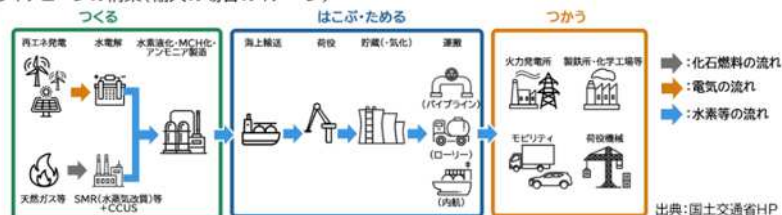


出典：三菱ロジスネクスト

荷役機械の
低・脱炭素化

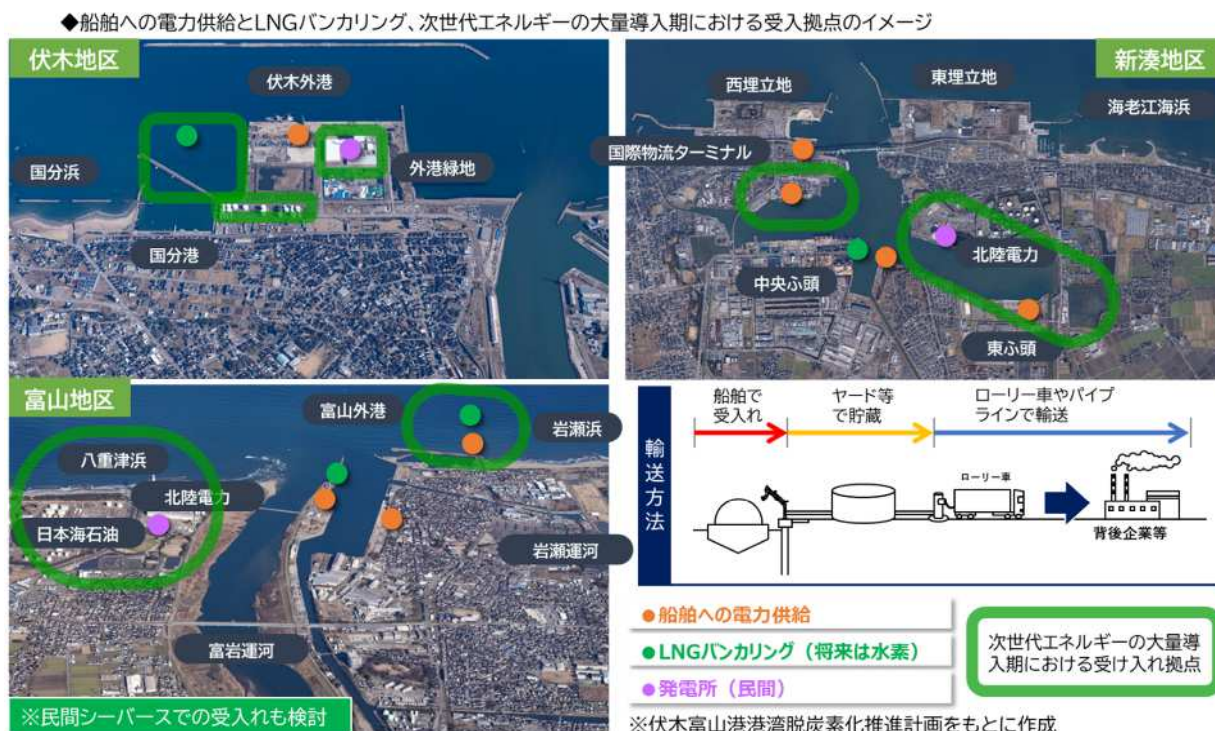
出典：国土交通省HP

◆水素等のサプライチェーンの構築(輸入の場合のイメージ)



【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船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、ボイラー等のエネルギーの転換のため、安全性に配慮しつつ、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
LNG1号機	42.47万kW	LNG	42.47万kW	LNG
LNG2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慮しており、受入拠点整備による安定的なエネルギー供給が必要である。

【参考】燃料転換を考えている企業
（港周辺の企業14社へのヒアリング結果）

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

※複数燃料を使用しているため、合計数は一致しない。

3-2-2 サークュラーエコノミーの推進

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 サークュラーエコノミーに資する港湾の形成【物流・産業⑦の再掲】【全地区】

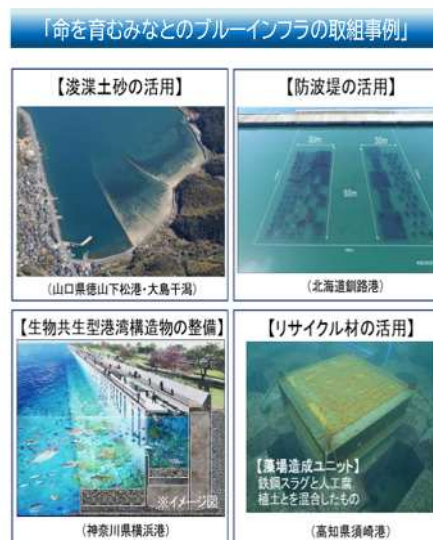
3-2-3 ブルーカーボンの推進

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を吸収・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【全地区】

【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。



出典:命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト(国土交通省)



藻場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



ワニの大量発生により砂浜敷けが発生した海浜。漁業網による誤食発生したワニの駆除活動

出典:高岡市HP



3-3【観光・賑わい】選ばれる寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出

3-3-1 クルーズ船の受入の推進

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

取組内容① クルーズ船の受入環境の充実【全地区】

取組内容② クルーズ船の誘致促進【全地区】

【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。



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。



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

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【全地区】

取組内容④ 海洋性レクリエーション環境の充実【全地区】

【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】

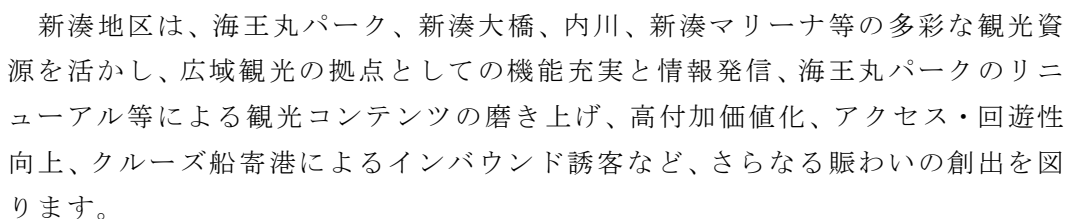
みなとオアシスを活かし、民間活力も導入し、港の賑わい創出を図ります。



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、富山湾越しの立山連峰の景観などといった地域資源を活かした高付加価値な観光コンテンツの提供や二次交通の利便性向上等により、賑わい創出を図ります。



伏木地区における観光資源の魅力創出・磨き上げ



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、アクセス向上など、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。また、釣り人が安全に利用できる環境の確保を図るため、釣り場の整備を検討します。

◆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】富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成

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【全地区】

取組内容② 官民連携体制の構築(港湾 BCP)【全地区】

取組内容③ 港湾施設の強靱化(県土強靱化)【全地区】

【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

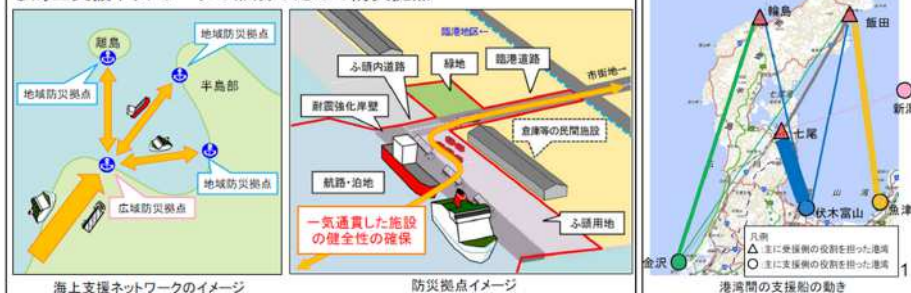
耐震強化岸壁、内陸へつながる道路、物資の仮置き等のための背後用地や緑地、航路・泊地等、一気通貫した施設の耐震化を図り、災害時の健全性を確保します。

○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



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)

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。

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。

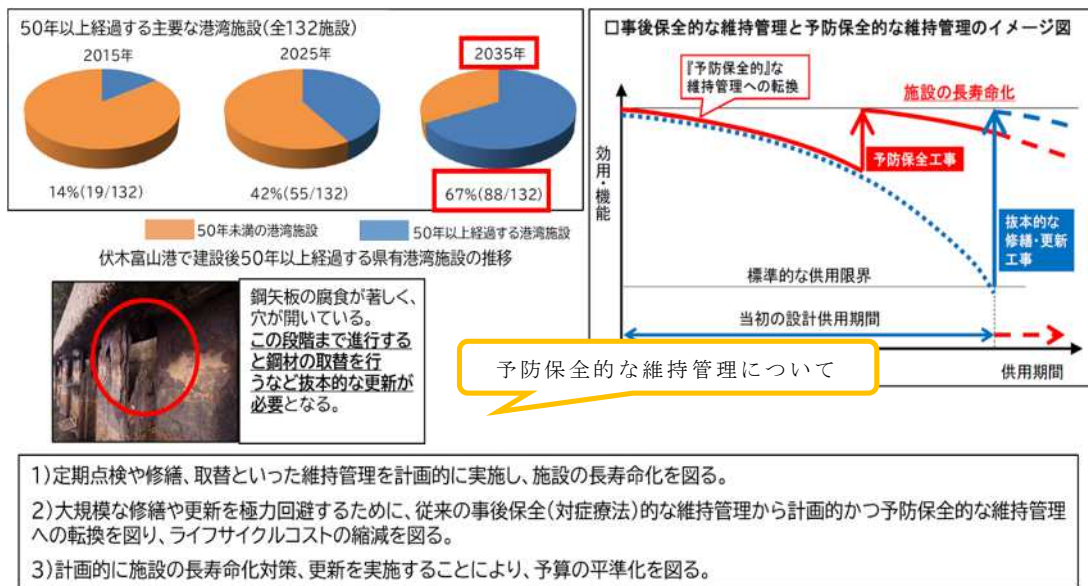


【取組内容② 官民連携体制の構築（港湾 BCP）】

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 港湾施設の強靱化（県土強靱化）】

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



3-4-2 気候変動への対応

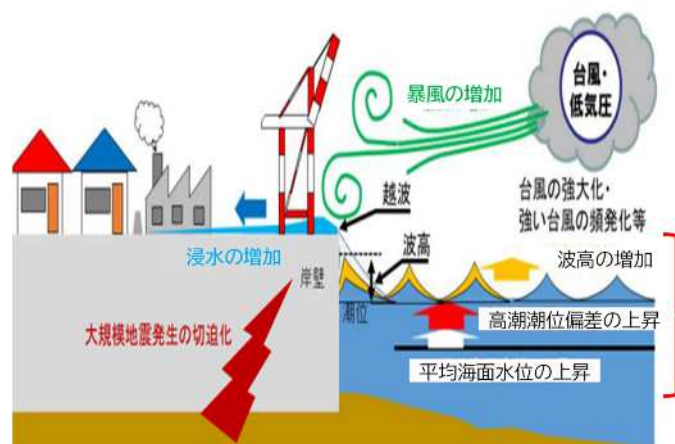
気候変動に伴う海面上昇等への適応のため、官民連携し、統一的・計画的に対策を実施する「協働防護」を推進します。

取組内容④ 協働防護の推進【全地区】

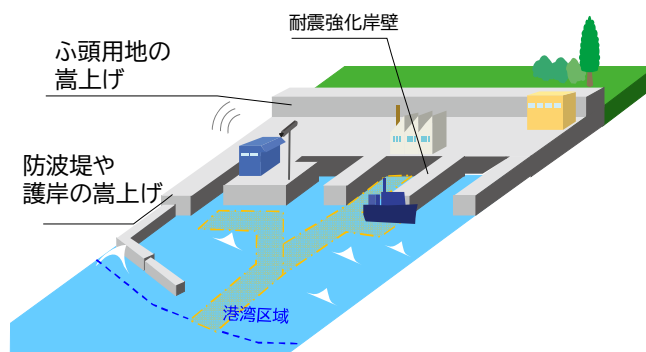
【取組内容④ 協働防護の推進】

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、寄り回り波等による過去の災害を踏まえつつ、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。

◆気候変動による自然災害リスク



◆自然災害リスクへの対策



- 協働防護の検討の流れ
- ①将来外力の推計及び設定
 - ②既存施設の状況把握
 - ③気候変動を考慮した施設の性能照査
 - ④気候変動を考慮した埠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

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【全地区】

【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。

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



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とおりです。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・エネルギー」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り組めます。

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り組めます。（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サーキュラーエコノミーの推進に取り組めます。（環境・エネルギーのゾーニング：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り組めます。（環境・エネルギーのゾーニング：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り組めます。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り組めます。（観光・賑わいのゾーニング：青）

伏木地区



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り組めます。
(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サーキュラーエコノミーの推進に取り組めます。(環境・エネルギーのゾーニング：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り組めます(環境・エネルギーのゾーニング：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り組めます。(観光・賑わいのゾーニング：青)

新湊地区



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

短中期:10～15年後 長期:20～30年後

目指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
1. ものづくり県を支える環日本海物流拠点のさらなる進化	1-1 アジア等との交易拡大を目指した機能強化	①大水深岸壁を活かしたバルク貨物等のための機能強化【伏木地区・新湊地区】		
		②安価で安定した多様なエネルギー(LNG、バイオマス、水素等)の供給拠点の強化【全地区】		
		③多様な取扱いニーズに対応する受入機能の強化【全地区】		
		④臨港交通ネットワークの強化【全地区】		
		⑤多様な物流モードを活かした物流シームレス化【全地区】		
	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【全地区】		
		⑦サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成【全地区】		
		⑧遊休水面の利活用による物流拠点の整備【新湊地区】		
		⑨安定的な港湾サービスの提供【全地区】		
	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【全地区】		
		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【新湊地区】		

環境・エネルギー

短中期:10～15年後 長期:20～30年後

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港湾活動等の脱炭素化の推進【全地区】		
		②次世代エネルギーの受入拠点の形成【全地区】		
		③LNGの確実な供給体制の確保【新湊地区】		
		④燃料転換の推進を図る企業への支援【全地区】		
	2-2 サーキュラーエコノミーの推進	⑤サーキュラーエコノミーに資する港湾の形成【再掲 物流・産業⑦】【全地区】		
	2-3 ブルーカーボンの推進	⑥自然海浜・藻場の造成【全地区】		

観光・賑わい

短中期:10～15年後 長期:20～30年後

目指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
3. 選ばれた寄港地、バイエリアの賑わい空間の創出	3-1 クルーズ船の受入の推進	①クルーズ船の受入環境の充実【全地区】		
		②クルーズ船の誘致促進【全地区】		
	3-2 バイエリアの賑わい空間の形成	③富山の食や歴史、景観など観光資源を活かした賑わい創出【全地区】		
		④海洋性レクリエーション環境の充実【全地区】		

防災

短中期:10～15年後 長期:20～30年後

目指す方向性	取組方針	取組内容	目標時期	
			短中期	長期
4. 富山の暮らしと産業を守る強靱な防災拠点の形成	4-1 災害対応力の強化	①耐震強化岸壁やヤードを活用した防災拠点の形成【全地区】		
		②官民連携体制の構築(港湾BCP)【全地区】		
		③港湾施設の強靱化(県土強靱化)【全地区】		
	4-2 気候変動への対応	④協働防護の推進【全地区】		
	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【全地区】		

本構想の実現に向けて

- ・ 今後、港湾計画の改訂作業において、環境影響調査を実施し、具体的な施設配置など機能強化や機能再編について検討します。
- ・ 県の関係部局、地元自治体ならびに国等の関係行政機関、民間事業者等と連携し、ハード、ソフトの両面から取り組みます。
- ・ 計画の実施にあたり、県民のウェルビーイング向上にどのように繋がるかなど産業や暮らし、安全を支える港湾の必要性や役割について、理解の醸成に努めていきます。
- ・ 今後の社会情勢の変化や新たな課題に柔軟に対応し、伏木富山港が荷主や船社等に「選ばれ続ける港」となるよう取り組みます。