

北陸港湾ビジョン（案）

日本海北前船構想 2030

～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2面活用型国土の実現～



令和3年3月
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部

目次

| | |
|----------------------------------|----|
| I. はじめに | 1 |
| II. 北陸港湾を取り巻く情勢 | 2 |
| 1. 北陸港湾を取り巻く社会経済情勢の変化 | |
| 2. 北陸地域の特徴 | |
| 3. 北陸港湾の現状 | |
| III. 北陸港湾の目指すべき姿とその実現に向けて | 14 |
| 1. 北陸港湾の目指すべき姿 | |
| 2. 北前船から学ぶ持続可能な社会づくり | |
| 3. 日本海北前船構想 2030 | |
| IV. 北陸港湾における中長期施策の基本的な方向性 | 18 |
| 1. 課題と対応策 | |
| 2. 取組を推進する上で重要な観点 | |
| V. おわりに | 39 |
| 参考1. 北陸港湾ビジョン実現に向けたロードマップ | |
| 参考2. 北陸地域の主要港において想定される今後の取組 | |
| 参考3. 港湾におけるウィズ・コロナ、ポスト・コロナ社会への対応 | |
| 参考4. 東南アジア向けダイレクト航路創設に関する考察 | |
| 参考5. 用語解説 | |

I. はじめに

北陸地域は、古くは高句麗や渤海との交易、江戸時代の北前船就航等による物流拠点としての資本集積を基礎として形成された産業資本や、東アジア諸国や極東ロシアと近接する地理的優位性を有し、日本海側の玄関口としての役割を担っている地域である。近代では豊富な水や電力資源を背景に国際競争力のあるものづくり産業が集積するとともに、豊かな自然や歴史、食文化を活かした多くの観光資源を有しており、ヒト・モノの広域的な交流を支える港湾が、地域にとって重要な役割を果たしている。

他方、昨今の北陸地域の港湾を取り巻く情勢は、東南アジアへの生産拠点の南下、人口減少・少子高齢化に伴う物流業における労働力不足、地球環境問題、資源エネルギー需要の変化、第4次産業革命の進展等、大きな変化が生じている。また、切迫する太平洋側の大規模災害発生時において北陸港湾が代替機能を発揮することの重要性が高まっているとともに、管内における港湾施設の耐震強化や老朽化対策も急務となっている。

さらに、新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大し、社会経済に深刻な影響を与えており、我が国にも未曾有の危機をもたらしている。コロナ禍を機にサプライチェーンの変革やデジタル化の一層の推進、新たな生活様式の定着等の社会変容が想定され、国際・国内物流の結節点、産業や人流の拠点となる港湾がその機能を持続的に発揮し、国民生活や経済の安定確保・発展に貢献するため、ウィズ・コロナ、ポスト・コロナ社会に対応した取組を進める必要がある。

そのような状況の中、2018年7月に国土交通省港湾局において、2030年頃の将来を見据えた港湾政策の方向性等が「港湾の中長期政策『PORT2030』」としてとりまとめられたことを踏まえ、また、北陸地方整備局が2005年に策定した「北陸港湾・空港ビジョン」が2020年に目標年次を迎えたことから、今般、北陸の港湾について社会情勢の変化や未来像を検討し、概ね2030年頃を見据えた北陸における中長期的な港湾のあり方を示す「北陸港湾ビジョン」を策定した。

II. 北陸港湾を取り巻く情勢

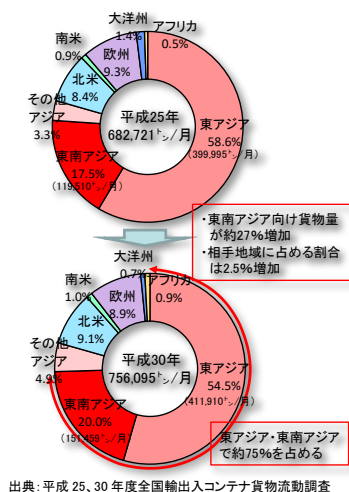
1. 北陸港湾を取り巻く社会経済情勢の変化

① 東南アジアをはじめとする新興市場の拡大と生産拠点の南下

アジア域内での国際分業が進展する中、引き続き、中国や東南アジア諸国等との貿易が拡大しており、北陸地域から発生する東アジア、東南アジア向け外貿コンテナ貨物も増加傾向である。

特に、東南アジア向け貨物の増加が顕著であり、北陸港湾を利用する企業の生産拠点が中国から東南アジア諸国へシフトする動きも見られる。東南アジア諸国における資本集約的な産業や消費市場としての重要性が高まっていくことが予想される中、今後も北陸港湾を利用する企業の東南アジア諸国への進出が増加し、さらなる貿易活性化、貨物の増加につながるものと考えられる。

■北陸地域の外貿コンテナ貨物量
輸出入相手国別割合

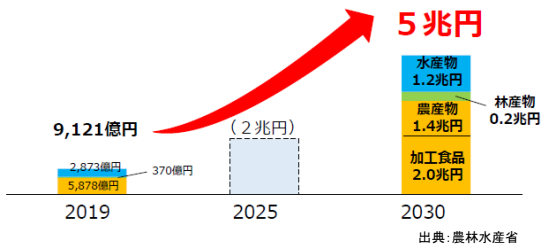


② 農林水産物・食品の輸出拡大

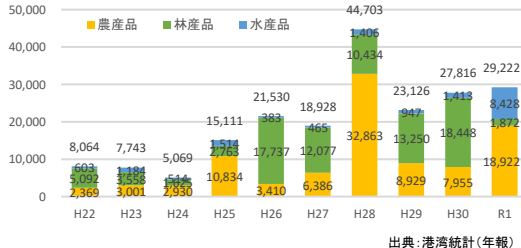
我が国の農林水産物・食品の輸出額は 2019 年まで 7 年連続で過去最高額を更新しており、現在は政府目標として 2030 年までに農林水産物・食品の輸出額を 5 兆円とすることを目指し取組が進められている。

世界各国における日本食や日本酒の人気の高まりも後押しし、北陸港湾における農林水産物の輸出額は近年増加傾向であり、2019 年には東日本大震災以降停止されていた日本産米輸出量シェア 1 位を誇る新潟県産米の中国への輸出が再開される等、北陸地域の豊かな農林水産物・食品のさらなる輸出拡大が期待される。

■農林水産物・食品の輸出額の政府目標



■北陸港湾における農林水産物の輸出実績

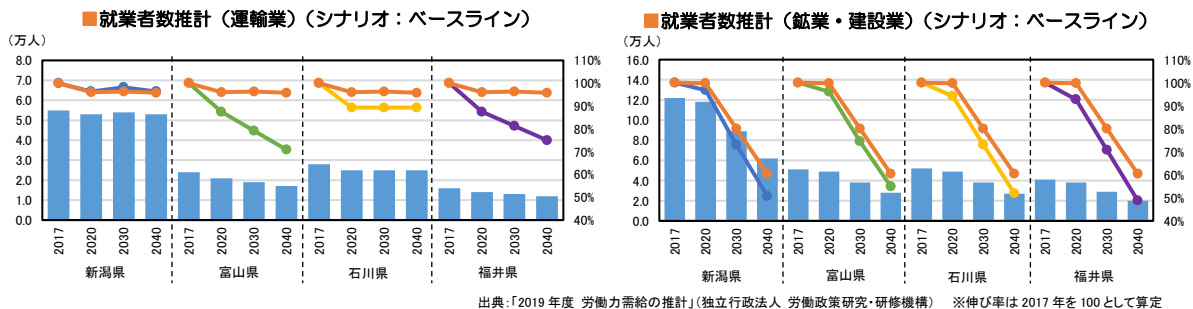
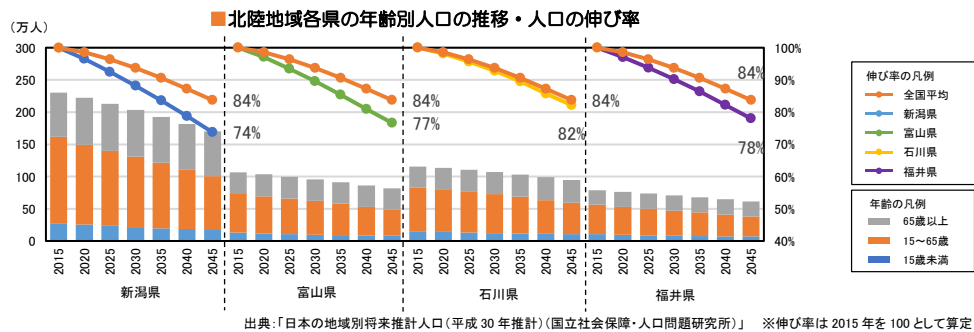


③ 第4次産業革命の進展と Society5.0 の実現

近年、急速な技術革新により第4次産業革命が進展し、IoT や AI 等の活用により産業や社会のあり方に変革が起きている。政府としては、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会である「Society5.0」の具体化を推進しており、港湾分野においてもデジタルトランスフォーメーション（DX）等の取組を進めていくことが求められている。

④生産年齢人口の減少と物流における労働力不足

全国的な人口減少・少子高齢化が進む中、北陸地域では人口や運輸業・建設業における就業者数が全国平均を上回る速さで減少することが予想されている。生産年齢人口の減少に伴い、多様な業種で労働力不足が課題となっており、物流分野においてはトラックドライバーや船員、港湾荷役労働者等の不足が懸念されている中、労働生産性の向上や国内物流を支えるモダルシフトの推進が引き続き重要となっている。

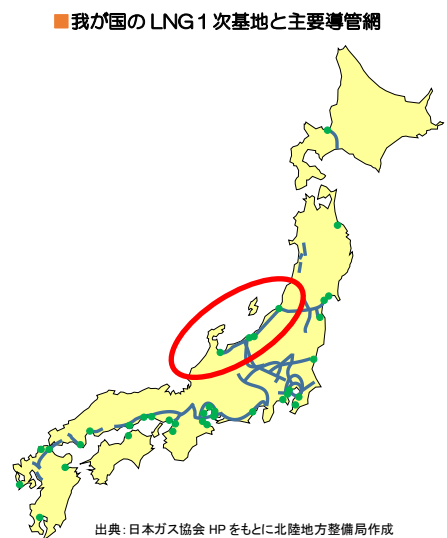


⑤資源エネルギー需要の変化

天然ガスの供給が世界的に拡大しており、世界最大の LNG 消費国である日本では東日本大震災を契機に輸入量が増加した。2016 年5月には、経済産業省において「LNG 市場戦略」が策定され、具体的アクションとして、LNG 基地・地下貯蔵・広域パイプラインの容量拡大等が掲げられている。

北陸地域は本州日本海側唯一の LNG 一次受入基地及び太平洋側と繋ぐパイプラインが整備されている地域であるとともに、枯渇油・ガス田が集積する新潟県内では天然ガスの地下貯蔵が実施されている。「LNG 市場戦略」等に基づく取組の進展とともに、日本海側の LNG 受入拠点としての重要性がさらに高まる可能性がある。

水素や再生可能エネルギーへの注目、石炭火力発電の減少、北極海航路の活用等、資源エネルギーの需要や輸送網の変化が予想される中、日本海側のエネルギー基地である北陸地域の各港湾においても、新たなエネルギー需要を見極めて取組を進める必要性が高まっている。



⑥自然災害の激甚化・頻発化とインフラ老朽化

令和元年東日本台風（台風第 19 号）や令和 2 年 7 月豪雨等、近年、高潮・高波・暴風による被害が激甚化・頻発化しており、さらに、大規模な地震・津波災害や地球温暖化に伴う海面水位の上昇など、将来の災害リスク増大が懸念される状況である。北陸地域においても台風や冬期風浪等により防波堤の滑動や消波ブロックの飛散等が生じており、さらなる防災・減災、国土強靱化の推進が必要となっている。

また、高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行しており、近年、北陸港湾においても係留施設のエプロンや護岸背後地における陥没等の事故が発生している。生産年齢人口の減少による技術者不足も懸念される中、安全・安心を確保するために適切な維持管理が必要となっている。

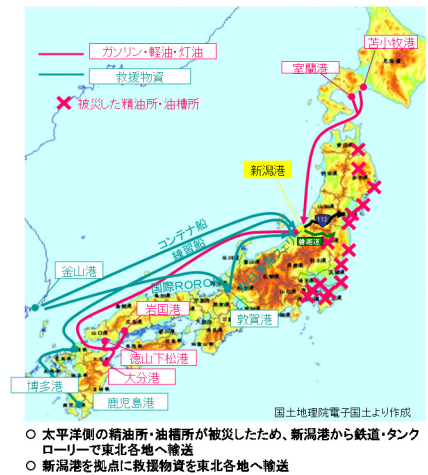
■臨港道路の陥没(H30.5 発生)



⑦太平洋側港湾被災時の広域バックアップ体制構築の必要性

2011 年 3 月の東日本大震災において、日本海側港湾が東北太平洋側港湾の代替港湾として機能し、物資や燃料等の輸送拠点となるなど、太平洋側被災時における日本海側の代替機能の役割の重要性が改めて評価された。切迫する南海トラフ地震や首都直下地震等、太平洋側の各地域において大規模な地震・津波災害の発生が懸念される中、地域の早期復旧・復興、代替輸送手段の確保のために、北陸港湾を利用した広域バックアップ体制構築の重要性がさらに高まっている。

■東日本大震災時のバックアップ体制

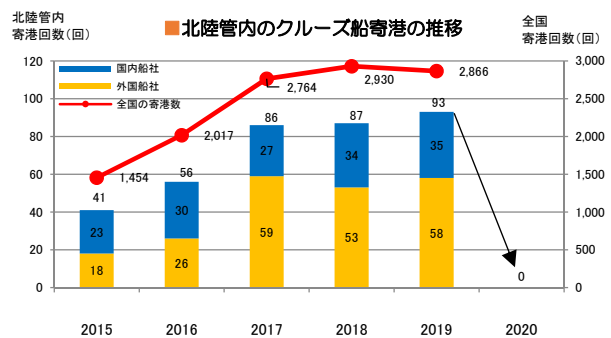


○太平洋側の精製所・油槽所が被災したため、新潟港から鉄道・タンクローリーで東北各地へ輸送
○新潟港を拠点に救援物資を東北各地へ輸送

⑧クルーズ市場の動向

訪日外国人旅客数の増加とともに、我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数も 2019 年まで順調に増加しており、2019 年の北陸港湾のクルーズ船寄港回数は過去最高の 93 回を記録した。しかし、2020 年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により観光市場が大きく縮小し、北陸におけるクルーズ船寄港実績はゼロとなっている。

観光市場の見通しが難しい中、今後は、国内観光を先駆けとした市場回復動向を注視するとともに、安全・安心を確保した上でのクルーズ誘致が必要と考えられる。



◎港湾における賑わい空間の発展

北陸地域では、合計 16 カ所のみなとオアシスにおいて各地の特色を活かしたイベントが開催されている。2019 年 4 月には北陸のグルメが集う Sea 級グルメ北陸大会が、同年 10 月にはみなとオアシス佐渡両津で Sea 級グルメ全国大会が開催される等、みなとの賑わいの創出に寄与している。

また、2019 年 3 月に新潟港及び直江津港が釣り文化の促進をする港湾「釣り文化振興促進モデル港」として指定され、防波堤を釣り場として開放する等新たな賑わい創出の取組が進んでいる。

■みなとオアシス Sea 級グルメ全国大会 in 佐渡 (2019.10)



■防波堤の一部を釣り場として開放



⑩SDGs への貢献

2015 年 9 月、国連サミットにおいて「持続可能な開発目標 (SDGs : Sustainable Development Goals)」が掲げられた「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が全会一致で採択された。SDGs は、先進国・途上国全ての国を対象として 2030 年までの 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されており、インフラやエネルギー、雇用、気候変動等に係るゴールについては、港湾分野の取組も達成に貢献するものと考えられる。

全てのステークホルダーが、このような普遍的、包摂的な目標を意識した取組を実施することが、持続可能な社会をつくる上で重要となっており、この考え方を原点として港湾のあり方を検討していくことが必要である。

■本ビジョンが関係する主な SDGs



⑪新型コロナウイルス感染症の拡大

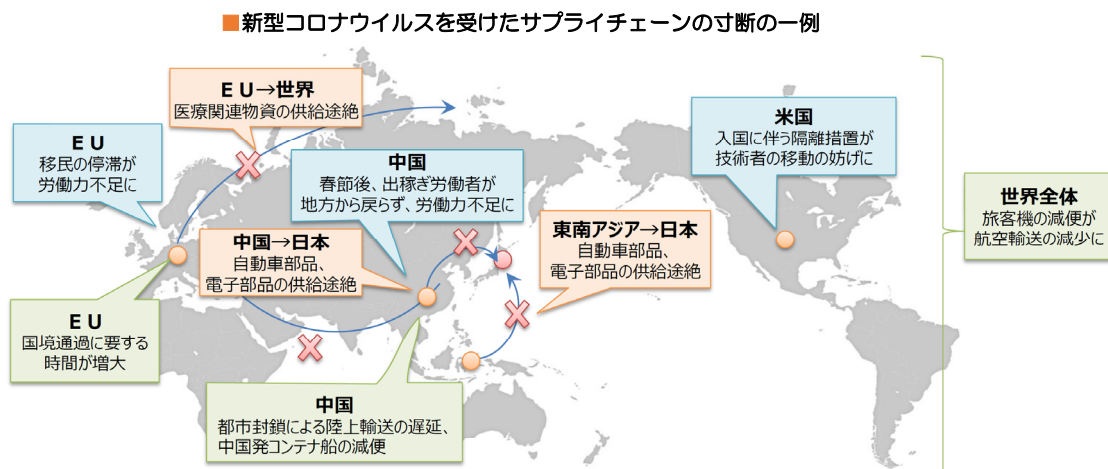
2020年に新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大し、社会経済に深刻な影響を与えている。製造業における工場閉鎖や諸外国との出入国規制、移動自粛要請等に伴う物流・人流への影響が懸念される中、北陸港湾の利用企業においても、感染症拡大による需要減少等の影響を受け、多くの業種で先行き不透明な状況が続いている。

感染症拡大の動向は現時点で予測困難であり、今後の確実な見通しを持つことは困難であるものの、感染症が収束したポスト・コロナの時代における社会の変容を捉え、北陸港湾への要請に対応した取組を推進していく必要がある。

これまで感染症拡大により顕在化した課題や社会の変化を踏まえると、ポスト・コロナ社会では以下のような社会の変容が想定される。

○サプライチェーンの変革

コロナ禍においてグローバルサプライチェーンが世界各地で寸断し、様々な物資の供給途絶リスクが顕在化した。新たな危機に柔軟に対応できるよう、企業において調達先の多元化や製造拠点の見直しの機運が高まる中、今後、サプライチェーンの強化化や生産拠点の一極集中是正に向けた取組が進んでいくものと考えられる。



(資料) Global Trade Alert、独立行政法人日本貿易振興機構「地域・分析レポート」、内閣府「景気ウォッチャー調査」、Sixfold, Baldwin "Supply chain contagion waves: Thinking ahead on manufacturing 'contagion and reinfection' from the COVID concussion"

出典: 第26回 産業構造審議会総会(令和2年6月17日)資料より抜粋

○デジタル化と技術革新の進展

ネットショッピングの増加やテレワーク・WEB 会議など、コロナ禍においてデジタル技術を活用した非接触・リモート型の生活・働き方への転換等のニーズが増加した。

ポスト・コロナ社会においては、デジタル技術の活用によりビジネスや社会のあり方を大きく変えるデジタルトランスフォーメーション（DX）がこれまで以上に重要な要素となるものと考えられ、各分野におけるDXの推進が加速し、日常生活や産業活動においてサイバー空間とフィジカル空間がシームレスに連携することで、感染症予防にも対応した経済活性化が実現する社会への変化が予想される。

○新たな生活様式の定着と旅行者の志向の変化

観光市場は近場の国内旅行が先駆けとして回復していくものと考えられるが、3密の回避等のニューノーマルが形成されつつある中、プライベート感の重視などの旅行者の志向の変化を捉えながら、観光資源をより安全で誘客力の高いコンテンツにしていけることが必要となっている。

ポスト・コロナ社会においては、新たな生活様式の定着に伴い対面での交流の価値が高まり、付加価値の高い特別な体験ができるプライベートツアーの形成等、観光産業を戦略的に発展させるための魅力的な観光コンテンツの充実が重要になるものと考えられる。

また、国内需要に限界がある中で、中長期的にはインバウンド需要の取り込みも重要であり、衛生管理・体調管理等の感染症対策を徹底した上で、安心・安全な日本旅行を適切な情報発信により諸外国にPRしていくことが有効と考えられる。

■地域の観光資源・イベントの磨き上げ（観光庁「誘客多角化等のための滞在コンテンツ造成」実証事業例）

新潟 Premium Dining

【新たな生活様式への対応】
検温の実施、飲食テーブルの対面を避ける など



出典：(公社)新潟県観光協会HP

越中八尾おわらNight Bus Tour

【新たな生活様式への対応】
密集を避けるため、施設等の入場人員を制限する など



出典：新しいツーリズム(観光庁HP)

ゆとりゆったり癒し旅

【新たな生活様式への対応】「業種別ガイドライン」遵守 など



出典：金沢市観光協会HP

漁師町“越前”のお魚プロジェクト！

【新たな生活様式への対応】
『新型コロナウイルス感染症対策実施マニュアル』を策定 など



出典：新しいツーリズム(観光庁HP)

2. 北陸地域の特徴

①三大都市圏に近接し日本海対岸諸国に面する地理的優位性

北陸地域（ここでは北陸地方整備局が所管する港湾所在地である新潟県、富山県、石川県、福井県を指す）は日本列島のほぼ中央にあり、首都圏・中部圏・近畿圏の三大都市圏のいずれからとも300km圏内に位置している。また、日本海を挟みアジア諸国・極東ロシアに面しており、我が国と日本海対岸諸国をはじめとした国々とを結ぶ交通結節点として重要な位置にある。



②北前船寄港地として繁栄した北陸地域の歴史

江戸時代中期から明治時代中頃まで、北海道と大阪間を日本海経由で結ぶ北前船が運航されていた。北前船の広範囲物流ネットワーク機能により、日本海側の経済圏が形成され、北陸地域は北前船の寄港地として栄えるとともに、これによりもたらされた資本集積が明治の産業資本形成の基礎となるなど、豊かな歴史・文化を育んできた。

明治以降、新潟港をはじめ、伏木港（現伏木富山港（伏木地区））、七尾港、敦賀港、東岩瀬港（現伏木富山港（富山地区））が開港場に順次指定され、明治～戦前期にかけては、北陸地域と朝鮮半島やロシア間において多くの航路が開設されるとともに、北陸本線・信越本線により日本海側の各都市が鉄道で結ばれるなど、国内外を繋ぐ広域交通ネットワークが発展した。

■北前船の航路と主な寄港地



出典：北前船寄港地フォーラムHP

新潟県

【交通網の変遷と新潟の発展】

・新潟港は開港五港の指定を受けて明治期に開港
・鉄道や三國トンネルの開通により、関東方面と接続

昭和初期の県営埠頭



出典：新潟市HP

上越線開通(昭和6年)



三國トンネル開通(昭和34年)

富山県

【富山の製菓産業】

・富山の菓業業は江戸時代から続く伝統産業
・臨海工業団地の形成による工業業としての発展



出典：一般社団法人 富山県菓業連合会HP

東岩瀬港の臨海工業地帯



出典：富山県「豊県百年」

石川県

【加賀百万石の伝統工芸】

・加賀藩では歴代藩主を通じて文化施策を実施
・伝統工芸は県内産業の基盤を形成

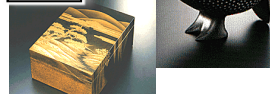


出典：石川県金沢城・兼六園管理事務所HP

加賀友禅



金沢漆器



出典：金沢市HP

福井県

【欧州に繋がる交通の要路】

・明治には敦賀-ウラジオストクの間一定期航路が就航
・欧亜国際連絡列車の運行で、欧州に繋がる要路に



出典：敦賀市HP

欧亜国際連絡船



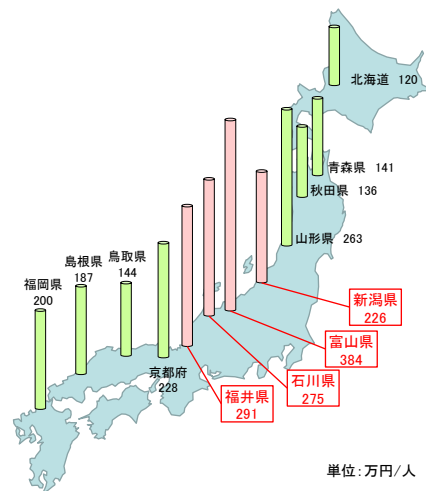
敦賀港に上陸した外国人観光客
出典：敦賀市HP

③日本海側有数のものづくり産業の集積

北陸各県には、豊かな自然環境と水資源を活かした良質米の生産に代表される農林水産業や、漆器や和紙、織物等の伝統産業、さらにはこれらを土台とした化学、金属、機械、繊維等、日本海側有数の国際競争力のあるものづくり産業が集積しており、世界トップクラスのシェアを誇る企業も数多く存在している。さらに、北陸各県の一人当たりの製造品出荷額は日本海側でトップクラスとなっており、製造業において日本海側屈指の生産性の高い地域と言える。

また、LNG を首都圏や東北等の他都市への供給も行う等、北陸地域はエネルギー供給基地としての面でも重要な役割を果たしている。

■日本海沿岸主要県の県民一人当たり製造品出荷額

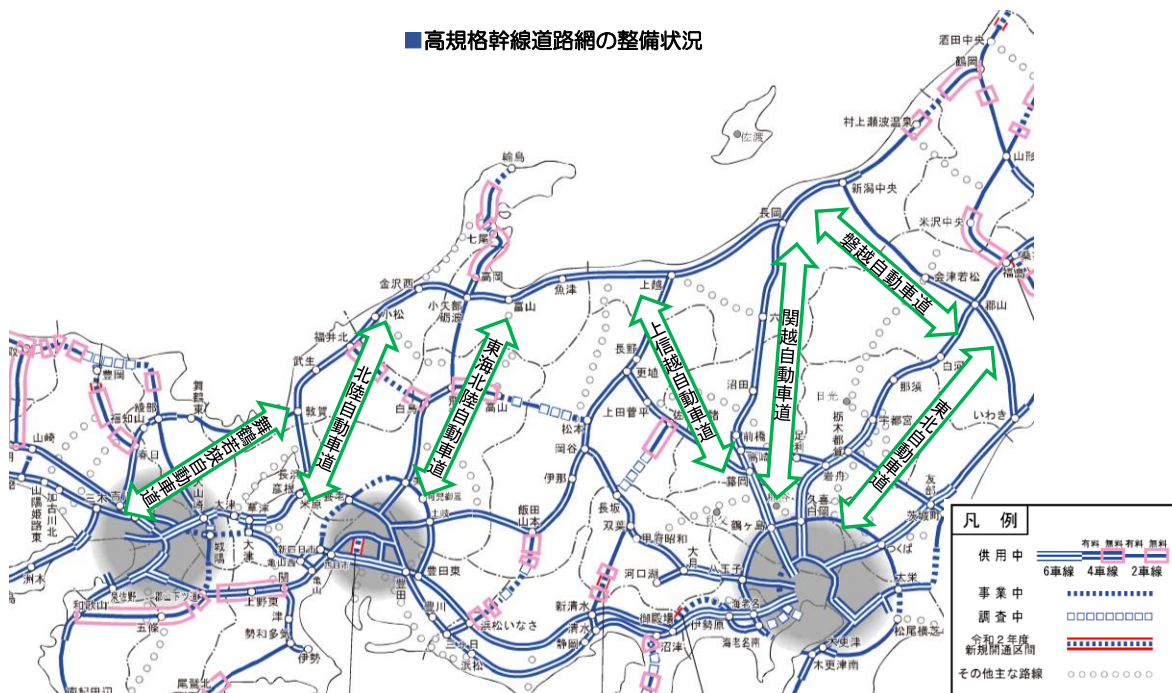


単位：万円/人
 出典：「工業統計(2018年)」(経済産業省)及び「人口推計(2018年10月1日時点)」(総務省)をもとに北陸地方整備局作成

④拡大する交通インフラネットワーク

北陸地域には、三大都市圏と繋がる高規格幹線道路網が形成されており、2019年には上信越自動車道が4車線化され、新潟県から長野・関東方面へのアクセスが向上した。関西圏、中部圏にも、北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、東海北陸自動車道を利用してアクセスが可能であるとともに、2015年に北陸新幹線(長野駅～金沢駅)が開通し、首都圏から北陸地域への観光客が増加するなど、ヒト・モノの交流が活発化している。さらに、北陸新幹線は、現在建設中の金沢～敦賀間を含め大阪までの整備が計画されており、関西圏とのさらなるアクセス強化が期待される。

■高規格幹線道路網の整備状況



令和2年3月時点
 出典：国土交通省道路局

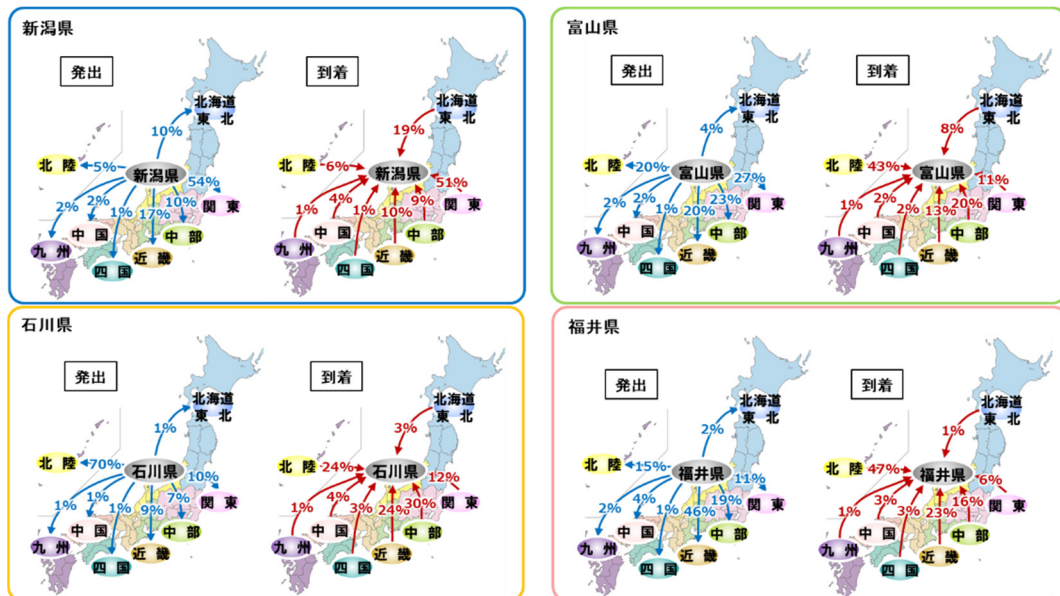
注1 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 注2 本路線図の「その他主な路線」は、地域における主な道路構想(事業中、開通区間を含む)を示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではない

⑤北陸各県の貨物流動から見る経済圏の繋がり

新潟県の発着貨物は、関東との流動が 50%以上を占めており、首都圏との結びつきが強い一方、富山県・石川県・福井県は比較的北陸域内の流動割合が高く、ある程度一体的な経済圏として機能しているほか、福井県は、特に近畿への発出が約 50%と近畿圏との強い繋がりを見せている。また、国際海上コンテナ車の走行ルートを見ると、新潟県は首都圏、富山県・石川県・福井県は中部圏や近畿圏との貨物流動が主となっていることがわかる。

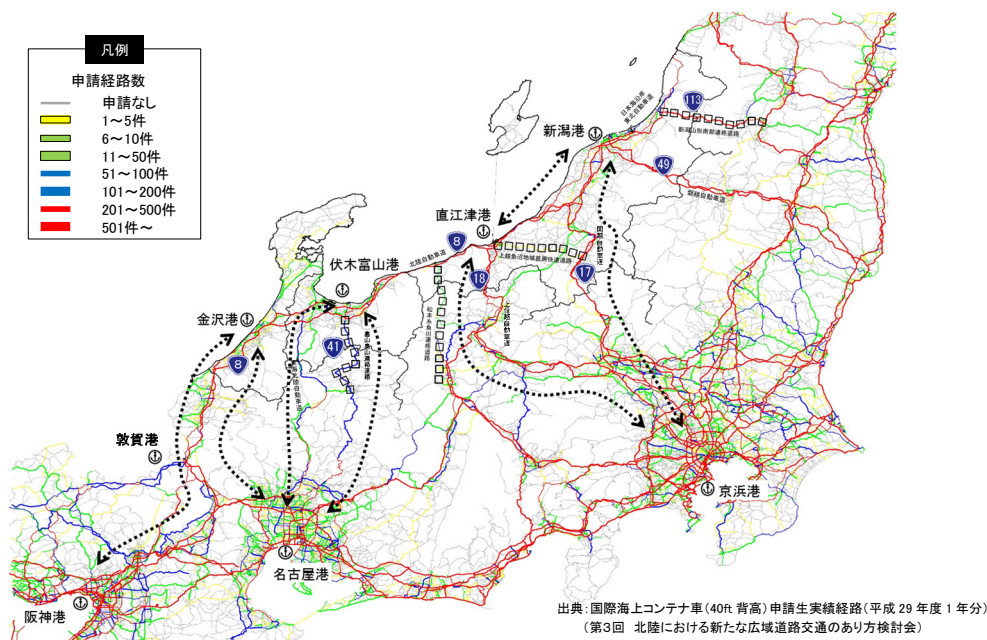
貨物の集貨や広域バックアップ体制構築等の検討に当たっては、これらの経済圏の繋がりやの違いを理解した上で、各港湾の役割分担等を検討する必要がある。

■北陸地域各県を発着する貨物流動



出典：平成 27 年全国貨物純流動調査（物流センサス）3 日間調査より作成 ※代表輸送機関が「トラック計」である流動量（トンベース） ※流動量は自県内を除いた値

■国際海上コンテナ車（40ft 背高）の走行許可申請数

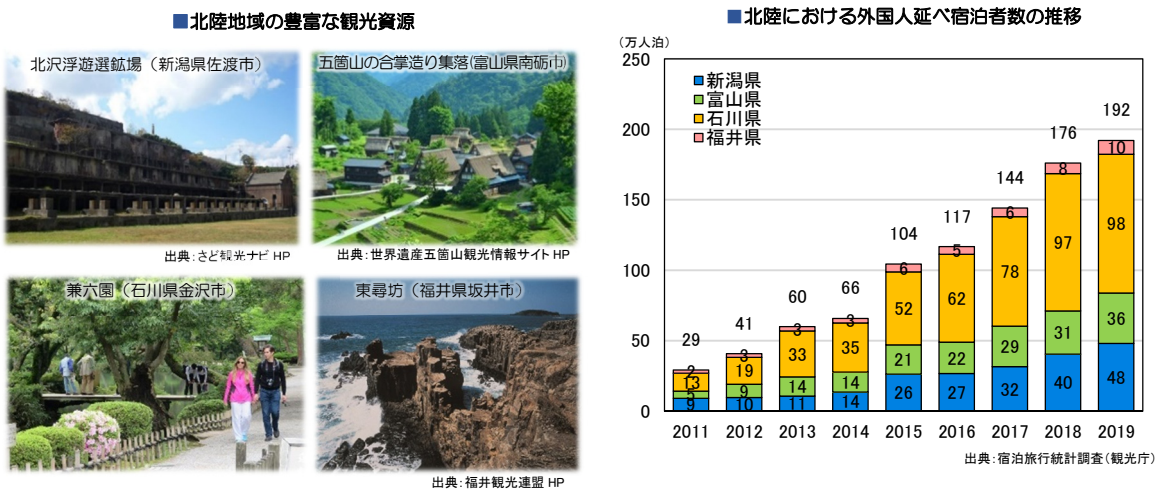


出典：国際海上コンテナ車（40ft 背高）申請生実績経路（平成 29 年度 1 年分）（第 3 回 北陸における新たな広域道路交通のあり方検討会）

⑥豊富な観光資源

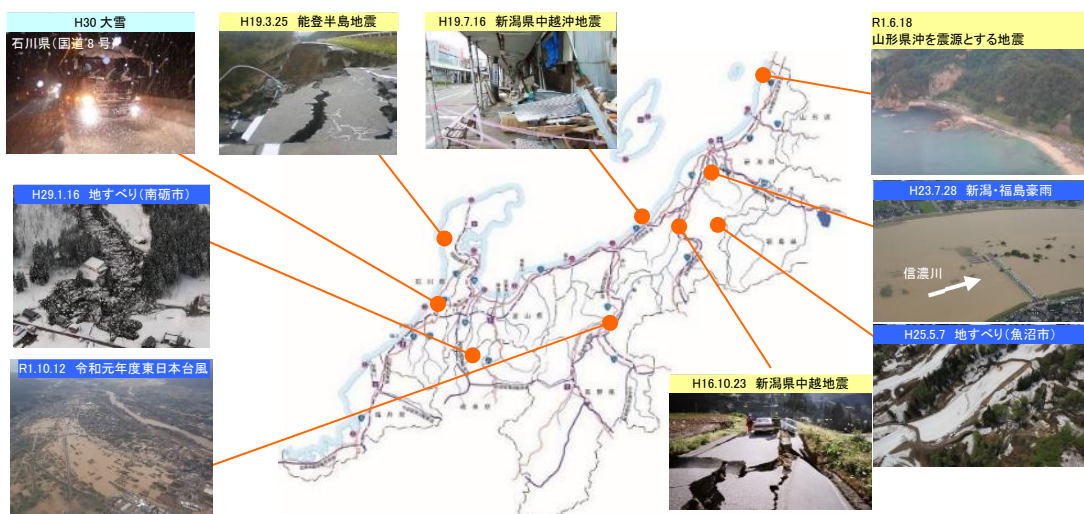
北陸地域は、美しく多様な自然、田園風景、数多くの温泉地をはじめ、金銀採掘・製錬に関連する遺跡が良好に保存されている佐渡島の金山、世界文化遺産登録された五箇山の合掌造り集落、日本三名園の一つである兼六園、国の名勝・天然記念物に指定されている東尋坊等、自然や歴史・文化、豊かな食材・食文化を活かした多くの観光資源を有している。

各県の訪日外国人は東アジア諸国・地域が多く、2019年の北陸地域の外国人宿泊者数は、2011年から6倍以上増加している。



⑦厳しい気象条件による自然災害

北陸地域は、太平洋側地域と比較すると地震や津波等の自然災害が少ない地域ではあるが、冬期風浪や豪雨・台風等に伴う浸水被害、高波災害、深層崩壊等による土砂災害、大規模地震、豪雪等の様々な自然災害を経験しており、近年においても、2019年6月の山形県沖を震源とする地震、2019年10月の令和元年東日本台風等、相次いで大きな自然災害が発生している。自然災害の激甚化・頻発化や地球温暖化に伴う気候変動を踏まえ、より一層の対策が必要となっている。

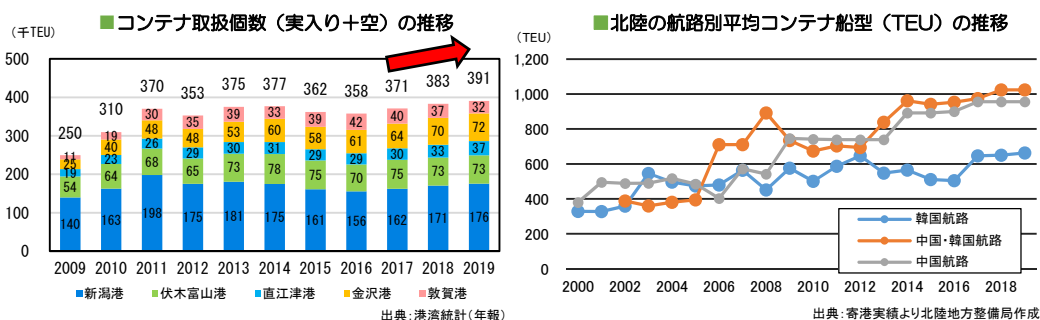


3. 北陸港湾の現状

①取扱貨物量の動向

北陸港湾における取扱貨物量は近年横ばい傾向であり、2018年は約8千万トンの取扱がある。LNGや木材チップ、石油製品等のエネルギー系貨物の取扱が多いほか、コンテナ貨物では化学薬品、塗料・染料等、金属製品、産業機械や糸及び紡績半製品等の取扱が多く、背後に立地する産業の生産活動を支えている。

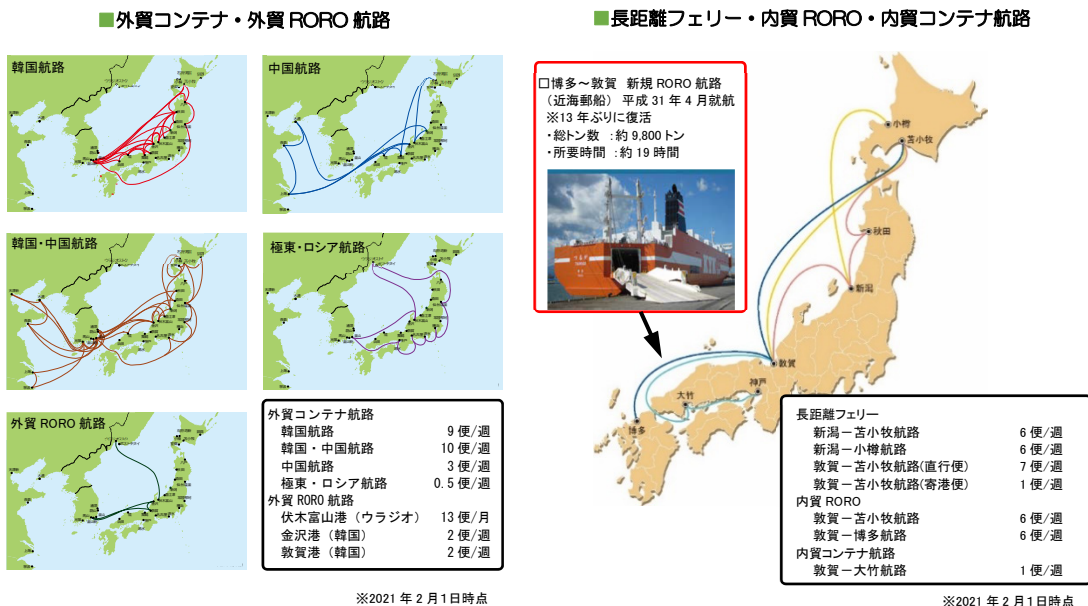
外貿コンテナ取扱個数は、2009年から2011年にかけて大幅な伸びをみせつつそれ以降横ばい傾向であったものの、2016年から再び増加傾向となり、2019年には過去最高となる39.1万TEUを記録した。また、貨物の増加と比例して北陸港湾に寄港するコンテナ船平均船型は大型化傾向となっている。



②就航航路

2021年2月現在、外貿コンテナ航路は、北陸地域の主要5港湾から中国及び韓国方面に延べ22便/週、ロシア方面に0.5便/週就航。外貿 RORO 航路は、金沢港及び敦賀港と韓国の間に延べ4便/週、伏木富山港とロシアの間に13便/月就航している。

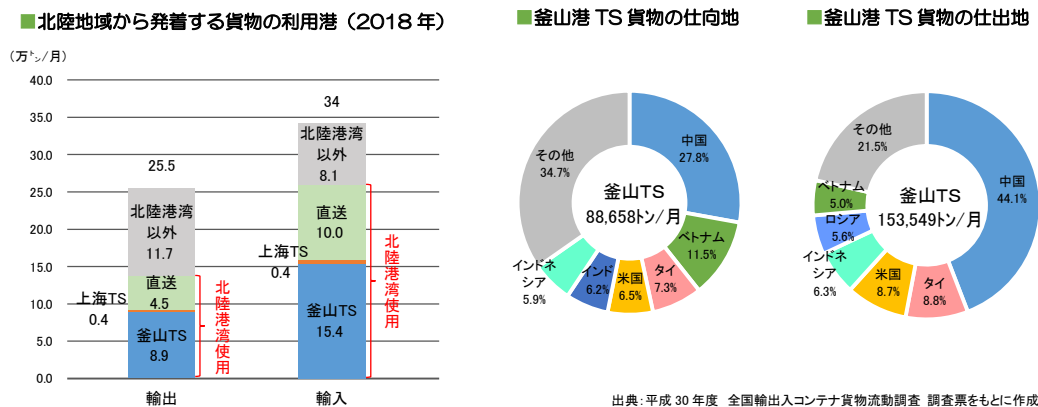
内航については、新潟港と小樽港及び苫小牧港、敦賀港と苫小牧港の間に長距離フェリーが就航しているとともに、敦賀港と苫小牧港及び博多港の間に内貿 RORO 船が就航している。



③外貿コンテナ貨物の特徴

2018年の北陸地域から発出される貨物のうち、輸出の約5割、輸入の約3割が京浜港、阪神港、名古屋港等の北陸港湾以外の港湾を利用しているほか、北陸港湾から発出される外貿コンテナ貨物は、約6割が釜山トランシップにより輸出入されている。

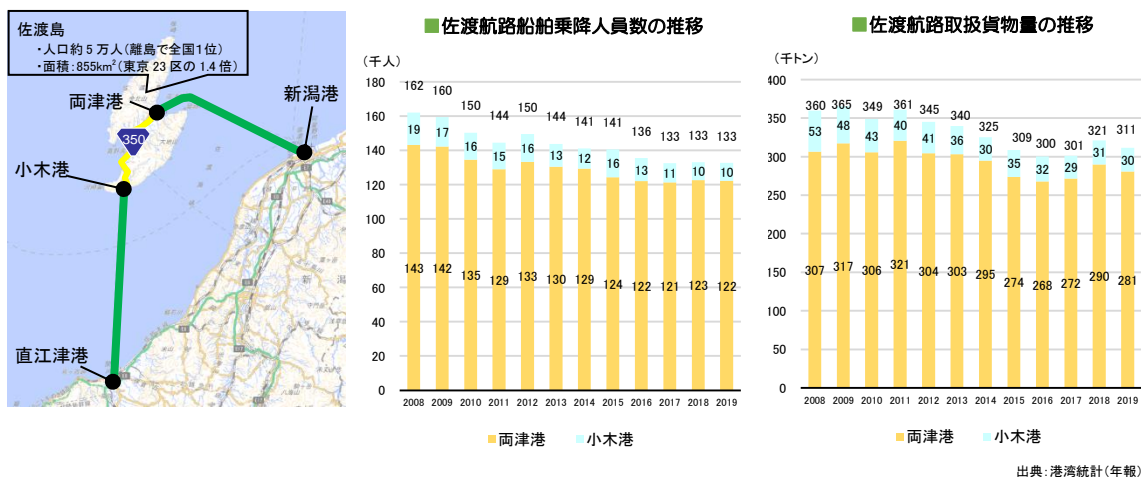
また、釜山港でトランシップする貨物は、輸出入ともに50%以上を中国及び東南アジア方面の貨物が占めている。



④離島航路

北陸地域には、新潟県佐渡島や粟島等の離島が所在しており、本土への唯一の交通手段として離島航路が重要な役割を果たしている。

離島で全国1位の人口を誇る佐渡島には、両津港-新潟港航路及び小木港-直江津港航路にフェリー等が就航しており、乗降人員数、取扱貨物量は減少傾向であるが、年間約130万人、320万トンを送り出し、島民の生活や、佐渡島の観光業や農業を支える重要な航路となっている。



Ⅲ. 北陸港湾の目指すべき姿とその実現に向けて

1. 北陸港湾の目指すべき姿

社会情勢の変化や北陸港湾の現状等を踏まえ、北陸港湾へのニーズに対応し、持続可能な社会づくりに貢献するべく、概ね 2030 年頃を見据えた北陸港湾の目指すべき姿を以下 2 つの観点から提示する。

① 広域交流拠点の形成

東南アジアや欧州等を見据えたより広域的な国際物流網の展開や、北海道から九州まで、日本列島を繋ぐ内航航路の拠点機能の充実を図り、港湾利用者に対して多様な航路の選択肢を提供するとともに、北陸港湾を核とした賑わい拠点における国内外の幅広い交流人口の創出、地域振興を実現し、ヒト・モノの広域的な交流拠点を形成する。

② 日本海・太平洋 2 面活用型国土の実現

北陸港湾の利便性や安全性の向上により日本海側と太平洋側の連携強化を図り、ネットワークの多重性・代替性を確保するとともに、物流、産業、防災、観光等のさらなる広域連携を促進し、日本海側・太平洋側両面の活用による我が国の国際競争力強化や国土全体の強靱化に貢献する。

特に防災面では、三大都市圏と近接する北陸地域が首都直下地震や南海トラフ地震が懸念される首都圏・中部圏・近畿圏のバックアップ機能を担う重要な役割を有しており、北陸港湾が太平洋側港湾の代替機能を発揮することで、有事における迅速な復旧・復興を実現する。

また、エネルギー源・輸送網の多元化によるエネルギーの安定供給を図り、太平洋側に集中するエネルギーインフラの災害リスクに対応するとともに、日本海側の産業・エネルギー拠点としてさらなる発展を目指す。

■「北陸圏広域地方計画」(H28.3) 概要(抜粋)



2. 北前船から学ぶ持続可能な社会づくり

江戸時代から明治にかけて、商品を売買しながら日本海を航行した北前船により、各みなと町が産物や文化の広域交流拠点として機能し、地域に繁栄をもたらしていた。

1670年代、江戸の人口増加に伴い物資の需要が高まったことから、地方から物資を大量に集める手段として、東北の荒浜と江戸を結ぶ太平洋側の「東廻り航路」や、酒田から日本海と瀬戸内海を航行する「西廻り航路」が整備された。北前船は、西廻り航路で主に基幹物資である米を大坂、江戸といった大量消費地へ届け、折り返して生活物資や各地の特産品を運ぶ役割を担い、その後、航路を蝦夷（北海道）まで拡大し、昆布やニシンなどを各地へ届けるルートを確立した。

動く総合商社と形容される北前船は、商品だけではなく多様な文化も運び、日本の衣・食・住の生活環境向上、持続可能な社会・経済の発展に大きな役割を果たした。北前船により各みなと町が社会・経済的に繋がり、交易・交流活動によって食や伝統工芸、芸能、言語、信仰、祭事等の多様な文化が醸成され、その結果、北前船が運んだ文化は今もなお各地に根付き、地域の独自性を活かした文化を形成している。「おけさ」や「あいや節」などと呼ばれる民謡や、和食を代表する昆布だしや昆布加工品も、北前船が運び生み出した文化の一つである。

北前船がもたらした功績を踏まえると、各地域を社会・経済的に繋ぐことにより新たな文化が醸成され、持続可能な社会の形成が図られるものと考えられ、この考え方が、北陸港湾の目指すべき姿を実現する上で重要な指針となる。

■松前屏風（北海道松前町の当時の賑わい）



出典：日本遺産ポータルサイト

■佐渡おけさ



出典：佐渡観光ナビHP

■昆布締め



出典：富山県HP

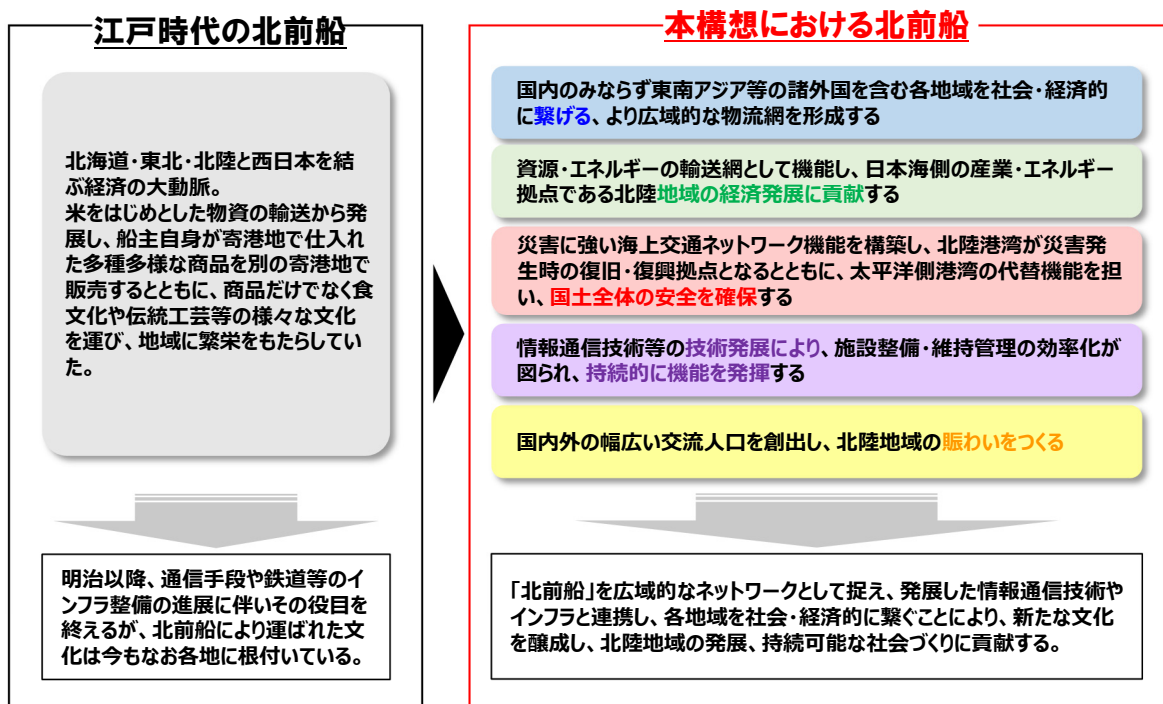
3. 日本海北前船構想 2030

以上を踏まえ、本ビジョンでは、地域や諸外国に広く開かれるとともに、日本海・太平洋の2面活用型の国土を実現する港湾を目指す新しい考え方として「日本海北前船構想 2030」を提唱し、北陸港湾の目指すべき姿の実現に向けた取組の方向性を示す。

(1) 本構想における北前船の考え方

本構想は、近年の国際・国内物流及び人流を取り巻く大きな情勢変化の中で、北陸地域が国内外のあらゆる地域と人や物だけでなく文化的に強固に結びつき発展し、持続可能な社会づくりに貢献することを目指すものであり、北前船を国内の物流や文化交流を支える輸送手段という意味合いだけでなく、国際物流や産業、防災などを含む港湾の広範な役割を多角的な連携により達成するための広域的なネットワークとして捉え、新たな構想のシンボルとするものである。

また、明治以降、通信手段や鉄道等のインフラ整備の進展に伴い当時の北前船はその役目を終えたが、本構想における北前船は、発展する情報通信技術の活用や道路・鉄道等のインフラとの連携が重要となる。



北前船による文化の連綿 ⇒ 持続可能な社会づくりに貢献



(2) 本構想の全体像

上述の北前船の考え方を踏まえ、物流、産業、防災、維持管理、観光の観点から北陸港湾の目指す港の姿の実現に向けた取組の方向性を整理し、本構想の全体像を以下に示す。

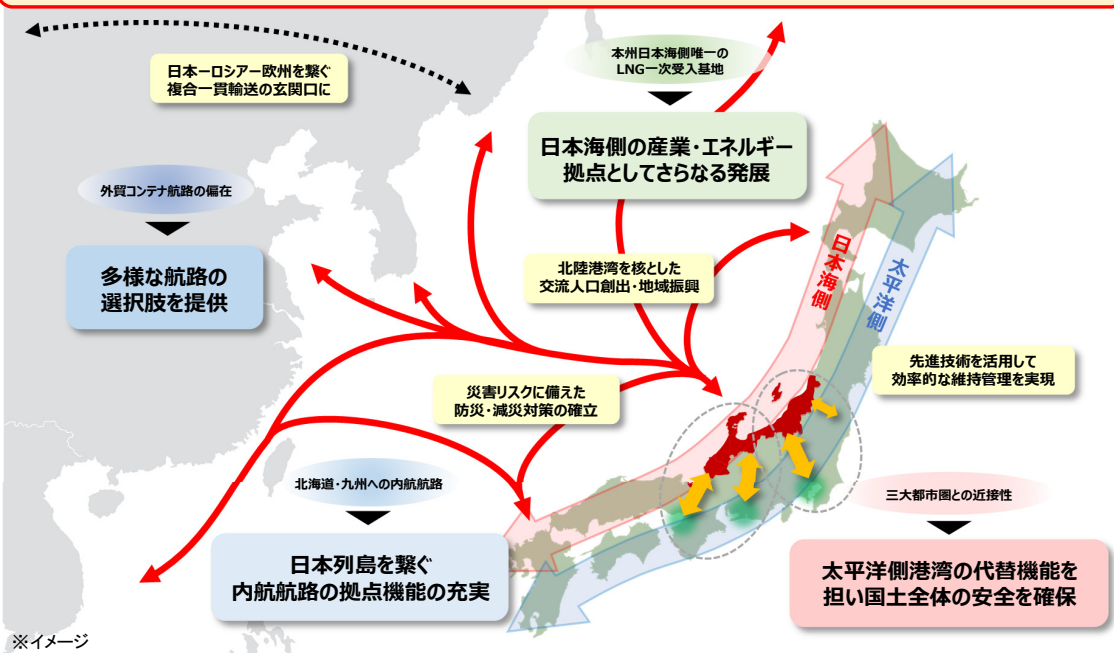
<日本海北前船構想2030>

～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2面活用型国土の実現～

| | |
|-------------|---|
| 物流 | <p>“繋げる”北前船 ～地域経済の成長力を底上げる物流の多様化・高度化～</p> <p>発展する東アジアや東南アジアの成長力を、北陸港湾を通して我が国に取り込むため、国内各地や海外諸国との連携強化による国際海上物流の多様化を図るとともに、高効率・低コストの国内物流体系の構築に対応した港湾機能の拡充を図る。</p> |
| 産業 | <p>“地域とともに発展する”北前船 ～地域産業を支える日本海側エネルギー拠点の形成・循環型社会の構築～</p> <p>北陸港湾のエネルギー基地としての特性を活かしたエネルギー輸送網構築の検討やLNG・バイオマス等の受入環境整備を進めるとともに、北陸地域における再生可能エネルギーや水素等の次世代エネルギーの活用可能性を踏まえ、港湾におけるCO2排出源・吸収源対策を実施する。</p> |
| 防災 | <p>“国土全体を守る”北前船 ～自然災害から国民のいのちと暮らしを守る北陸港湾の強靱化～</p> <p>激甚化・頻発化する自然災害や気候変動に起因する災害リスクへ備えたハード・ソフト一体となった防災・減災対策を確立し、災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化を図るとともに、太平洋側港湾被災時の広域バックアップ体制を確保することで、国土全体の安全を確保する。</p> |
| 維持管理 | <p>“技術発展により持続する”北前船 ～北陸港湾におけるスマートインフラの実現～</p> <p>老朽化施設の統廃合・機能強化に取り組むとともに、先進技術を駆使した施設整備・維持管理を実施することで、北陸港湾におけるスマートインフラの実現を目指す。</p> |
| 観光 | <p>“賑わいをつくる”北前船 ～多様なニーズに対応したクルーズ振興と地域連携による“楽しいみなど”づくり～</p> <p>安全・安心なクルーズ振興の促進に加え、魅力的なウォーターフロントの形成による北陸港湾を核とした交流人口の創出・地域振興を図る。</p> |

北陸港湾の目指すべき姿を実現

北陸港湾の発展により、東南アジアや欧州等を見据えたより広域的な物流展開や、賑わい拠点における国内外の幅広い交流人口を創出するとともに、日本海側と太平洋側の連携強化によるネットワークの多重性・代替性の確保等を実現。



IV. 北陸港湾における中長期施策の基本的な方向性と推進策

「日本海北前船構想 2030」における物流、産業、防災、維持管理、観光の柱に沿って、北陸港湾における中長期施策の基本的な方向性を提示し、課題と推進策を整理する。



<施策の基本的方向性>

| | |
|-------------|---|
| 物流 | <p><u>“繋げる” 北前船</u></p> <p>①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築</p> <p>②持続可能で新たな価値を創造する高度な国内物流体系の構築</p> |
| 産業 | <p><u>“地域とともに発展する” 北前船</u></p> <p>③日本海側の資源エネルギー受入・供給等の拠点形成・機能強化</p> <p>④港湾・物流活動のグリーン化による地球環境への負荷の軽減と環境の改善</p> |
| 防災 | <p><u>“国土全体を守る” 北前船</u></p> <p>⑤ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の確立</p> <p>⑥太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップ体制の確保</p> |
| 維持管理 | <p><u>“技術発展により持続する” 北前船</u></p> <p>⑦港湾建設・維持管理技術の変革等によるスマートインフラの実現</p> |
| 観光 | <p><u>“賑わいをつくる” 北前船</u></p> <p>⑧地域資源を活かし多様なニーズに対応したクルーズ振興の促進</p> <p>⑨地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなど”づくり</p> |

1. 課題と推進策

①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築

<現状と課題>

○東アジア・東南アジア諸国との貿易活性化と海上輸送網の集中

近年、中国をはじめとしたアジア諸国が世界の経済や物流市場を牽引しており、北陸地域を発着する貨物で見ると約8割がアジア諸国との貿易によって占められている。また、東南アジア諸国の経済成長も著しく、北陸地域を発着する東南アジア向け貨物も増加傾向である。

一方、北陸港湾における既存の外資コンテナ航路は、韓国航路及び中国航路が大宗を占めており、特に、釜山トランシップによる中国や東南アジア諸国等との輸出入は、北陸港湾発着貨物の半数以上を占める。

新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした生産拠点の一極集中是正等、グローバルサプライチェーンの変革が想定される中、今後は、東アジアに加えて東南アジア諸国の成長力を我が国に取り込むための効率的な物流体系を構築し、エンドユーザーが多様な海上輸送サービスを選択できる環境づくりを推進するとともに、日本海側の国際物流拠点として重要な役割を担う北陸港湾において、国際物流ターミナルの機能強化による利便性向上を図ることが必要である。

○欧州を見据えた物流網形成への注目

近年、シベリア・ランドブリッジによる欧州への物流網形成への注目が高まっている。国土交通省によるパイロット事業を契機として、民間の運送事業者によるシベリア鉄道を利用した欧州向け定期混載サービスが開始される等、シベリア・ランドブリッジが海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢として確立されつつある。

伏木富山港と極東ロシア間に外資コンテナや外資 RORO 船定期航路を持ち、対ロシア貿易の要衝となっている北陸地域において、日本海対岸諸国との近接性という強みを活かした国際物流ネットワークの拡充による日本海側の玄関口としての機能強化を図り、アジア・ユーラシアダイナミズムを的確に取り込む物流の活発化や経済交流を促進していくことが重要となっている。

○バルク船舶の大型化に伴う非効率な輸送の発生

北陸地域の港湾背後には多くの工場等が立地しており、石炭、木材チップ、セメント、アルミ、金属くずやリサイクル資材等のバルク貨物の取扱拠点となっている。

近年、バルク船舶の大型化が進む中で、喫水調整等による非効率な輸送形態（バースシフト）が常態化するとともに、それに伴う岸壁の混雑による滞船が発生することもあり、バルク貨物の安定的かつ安価な供給体制の構築のためにも、船舶大型化等に対応した国際物流ターミナルの機能強化による利便性向上を図ることが必要である。

○サプライチェーンマネジメントの進展に伴う荷主ニーズの多様化・高度化

企業において、商品供給活動を一体的なものとして最適化を図るサプライチェーンマネジメントの導入が進展しているとともに、電子商取引（EC）の発展等を背景とした貨物の小口化・多頻度化が生じており、在庫のコントロールや輸送効率化等、物流に対するニーズが多様化している。

高機能な設備の導入や流通加工機能等、保管以外の付加価値を提供する物流施設や大規模なマルチテナント型の物流施設が増加する中、北陸港湾においても物流拠点としての利便性向上を図り、多様な荷主ニーズに対応することが必要である。

○農林水産物・食品輸出拡大に向けた取組への対応

北陸地域は豊かで多様な農林水産資源に恵まれており、加工食品等を含む農林水産物・食品のブランド化や積極的な国内外への市場拡大が図られている。

しかし、農林水産物・食品は、輸出先との品質基準や衛生基準の違い、温度管理が必要となることや小口荷主が多い事等から、ロットの安定的な確保や、小ロットでは輸送コストが割高になる等の課題があり、北陸港湾においても輸出インフラ整備や集貨に関する対策等、コメや日本酒等の農林水産物・食品の輸出を促進するための環境整備推進が必要となっている。

○国際物流における情報通信技術活用の進展

近年の技術革新により、物流分野における情報通信技術の活用が進みつつあるが、現状では各港湾において個別のシステムによる管理を実施しているのが実態であり、サプライチェーン全体での情報共有や最適化が十分図られているとは言い難い。

新潟港や伏木富山港では、Colins（コンテナ物流情報サービス）の導入や、NEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）の情報提供港となるなど、一定の取組が進められているが、海外の港湾や企業におけるブロックチェーン等を活用した情報共有の推進や Fintech サービスの普及、5G（第5世代移動通信システム）の商用化が始まるなど、情報通信技術のさらなる向上や環境変化が予想される。

IoT や AI、ロボット等の研究開発が進む中、北陸港湾においても情報通信技術等の活用により、より効率的な国際港湾物流の実現を目指していくことが必要である。

<推進策>

○航路多元化の検討

- ・ 東南アジアや中国華南地域等へのダイレクト航路創設に向けて、九州を含む日本海側港湾との連携による集貨航路の構築や、高速道路や貨物鉄道と連携した交通ネットワークの充実、より広範囲の背後圏からの集貨等、ハード・ソフト施策を含むあらゆる方策について検討し、関係者と連携して荷主や船社に対するポートセールスを実施する。
- ・ シベリア・ランドブリッジ活用を見据えた極東ロシア航路の拡充や利用促進を図る。

○国際物流ターミナル利便性向上のための施設整備、埠頭集約・再編

- ・コンテナ・バルク船舶の大型化や取扱貨物の増加等に対応した増深改良や岸壁延伸、ヤード拡張、荷役機械の整備、港湾機能の冲合展開を含む埠頭集約・再編等により、国際物流ターミナルの機能強化を図る。

○背後地の保管・流通加工機能の強化とシームレスな接続

- ・港湾背後地における流通加工等の付加価値を提供する物流施設の整備を推進するとともに、物流ターミナルとの一体的な運用を図る。
- ・冷凍・冷蔵品、危険物等の貨物需要に対応するための保管施設やマルチテナント型物流施設の誘致、臨港道路の整備による港湾と物流施設や道路ネットワークへのシームレスな接続等の取組促進により、さらなる港湾の利便性向上を図る。

○農林水産物・食品等の輸出促進のための体制強化

- ・貨物ロットが小さい北陸地域の農林水産物・食品や金属機械工業品の補給部品等の輸出を強化するため、関係者と連携し、小口貨物の集荷・混載体制の確立や、商流から物流までを総合的に勘案した輸出促進の仕組みづくり、港湾における対応施設の整備等について検討する。

○デジタルトランスフォーメーションの推進による国際港湾物流の効率化

- ・港湾物流手続等の全ての港湾情報を電子化する「港湾関連データ連携基盤」の利用促進を図るとともに、CONPAS(新・港湾情報システム)やColins等との接続により、国際コンテナ輸送の利便性向上、国際競争力強化を図る。
- ・Colinsの枠組みや各港湾における既存の独自システム、運営のノウハウ等を活用しつつ一体化を図るなど、利用者にとって一層利便性の高い情報提供に向けて取組を推進する。

②持続可能で新たな価値を創造する高度な国内物流体系の構築

<現状と課題>

○フェリー・RORO 船による国内輸送の重要性の高まり

少子高齢化を背景とした労働力不足に伴い、トラックドライバー不足や長距離ドライバーの過重労働が社会問題化している。2024 年から運送業における罰則付き時間外労働上限規制が導入されるなどの働き方改革が進む中、長距離ドライバーの休息時間も確保できるフェリーや RORO 船による輸送の重要性が高まりを見せている。また、平成 30 年 7 月豪雨や同年 9 月の北海道胆振東部地震の際には、高速道路・鉄道・航空の機能が停止する中で物資や車両の緊急輸送手段としてフェリー・RORO 船が活躍しており、災害発生時には高い機動性が発揮されることが期待される。

北陸地域では、新潟港及び敦賀港から北海道へ長距離フェリーが就航している他、敦賀港から北海道及び九州へ内貿 RORO 船が就航しており、日本列島を縦に繋ぐ広域的な国内輸送網を構築している。近年、リブレースによるフェリー・RORO 船の大型化が進む中、モーダルシフトの推進や災害発生時を見据え、フェリー・RORO 船受入環境の整備、航路の維持・拡大を図ることが必要である。

○住民の生活を支える離島航路

新潟県佐渡島の離島航路は、本土を結ぶ唯一の交通手段として住民生活や佐渡の産業を支える重要な航路である。「佐渡島の金山」の世界遺産登録に向けて観光客の増加が見込まれる中、佐渡の重要な産業となっている観光業等の維持・発展のため、港湾施設の利便性・安全性の向上による航路の維持・拡大や災害時の輸送体制の確保に向けた取組が必要となっている。

また、新潟県粟島についても、離島航路が本土を結ぶ唯一の交通手段となっている。住民生活や観光業を支える航路の維持・拡大に向けた取組が重要となっており、2018 年度から、44 年ぶりに粟島―新潟航路の復活運航（3 年間の社会実験）が実施されるなどの取組が進められている。

<推進策>

○内貿ユニットロードターミナル利便性向上のための施設整備、埠頭集約・再編

- ・フェリー・RORO 船の大型化へ対応した増深改良や岸壁延伸、ヤード拡張、埠頭集約・再編等により、内貿ユニットロードターミナルの機能強化を図る。

○最新物流施設への転換による「次世代高規格ユニットロードターミナル」の具体化

- ・高規格な荷役機械・乗降施設、自動運航船舶と連携した自動離着岸システム、シャーシ管理の電子化、高効率ゲート、多層階シャーシ置き場、自動料金決済等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の具体化に向けた検討を進め、国内物流のコスト低減やリードタイムの短縮、効率性向上を図る。

○背後地の保管・流通加工機能の強化とシームレスな接続（再掲）

- ・港湾背後地における流通加工等の付加価値を提供する物流施設の整備を推進するとともに、物流ターミナルとの一体的な運用を図る。
- ・冷凍・冷蔵品、危険物等の貨物需要に対応するための保管施設やマルチテナント型物流施設の誘致、臨港道路整備による港湾と物流施設や道路ネットワークへのシームレスな接続等の取組促進により、さらなる港湾の利便性向上を図る。

○内貿ユニットロード輸送航路の充実とモーダルシフトの推進

- ・本州と北海道・九州を結ぶ日本海側航路を有している北陸地域の強みを活かし、より広範囲な背後圏からの集貨検討、他の輸送モードと連携したモーダルシフト等を進めるとともに、新たな内貿ユニットロード輸送航路の可能性を検討し、国内海上輸送網の拡充を図る。

○港湾施設の整備・更新等による離島航路の利用促進、離島の防災拠点機能強化

- ・老朽化した港湾施設の更新や機能強化、埠頭用地の再編等により、離島航路の維持・拡大を図り、離島の産業振興や生活環境の改善、交流人口の増大に貢献するとともに、緊急・災害時における防災拠点機能の強化を図る。

③日本海側の資源エネルギー受入・供給等の拠点形成・機能強化

<現状と課題>

○ものづくり産業の集積と資源エネルギー需要の変化

国内外でトップシェアを誇る国際競争力のあるものづくり産業が集積している北陸地域は、本州日本海側唯一の LNG 一次受入基地が立地する地域であるとともに、石炭や木材チップ等の輸入拠点にもなっており、資源エネルギー供給基地として地域の産業を支える重要な役割を果たしている。

企業における新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえたサプライチェーンの強靱化、生産拠点の一極集中是正、国内回帰等の動きも予想される中、北陸地域の産業競争力を維持・強化していくためには、引き続き、安定的かつ低廉なエネルギーの確保、産業立地環境の創出が不可欠である一方、災害時における輸送網の途絶や、新興国の発展による需要増大に伴う資源エネルギーの海外調達リスクが懸念される状況である。

水素等の次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用推進、石炭火力発電の減少、アメリカのシェールガス革命、パナマ運河拡張、北極海航路の活用等、資源エネルギーをめぐる情勢の変化を踏まえ、エネルギー源や輸入先・輸送ルートの多様化を進め、供給・価格リスクに適切に対処していく必要がある。

また、災害時における石油コンビナート間の広域連携のための港湾周辺の油槽所の活用や天然ガスパイプラインによる太平洋側港湾被災時の代替輸送等、地域間でのバックアップ体制確保の観点からも、資源エネルギー受入・供給拠点の形成・機能強化を図る必要がある。

○船舶排出ガスに対する国際的な規制強化

国際海事機関（IMO）により、2020 年から一般海域における燃料油中硫黄分の規制値が強化されたことに伴い、海事分野でも環境への配慮が一層求められている。世界的な海事分野での環境規制の強化に伴い、今後、船舶燃料の LNG 化が進むことが予測されている。

<推進策>

○北陸地域の産業競争力強化に資する港湾施設整備、埠頭集約・再編

- ・企業の新規立地や生産設備の更新・増設等に対応した港湾施設の整備を推進し、北陸地域の雇用と経済を支える産業集積を促進する。

○多様なエネルギー受入環境の整備・利用促進

- ・需要に応じた岸壁や防波堤、上屋、蔵置スペースの確保等による LNG やバイオマス燃料等のエネルギー受入環境を整備するとともに、港湾背後地における LNG やバイオマス発電所の立地・稼働の促進、水素等の次世代エネルギーの活用やサプライチェーン構築の検討等により、エネルギー基地としての機能強化を図る。

○地政学的・災害リスクに備えた資源エネルギー調達先・輸送ネットワーク多様化の検討

- 資源エネルギーの調達先や輸送ネットワークの多様化について検討を行い、海外調達リスクや災害リスクの分散を図る。
- 太平洋側港湾被災時に、北陸港湾においてライフラインとなる資源エネルギーの受入・代替輸送を円滑に実施できるよう、受入施設の整備や輸送体制の構築を推進する。

○LNG バンカリング拠点形成の検討

- 既存の LNG 施設を活かした LNG バンカリング拠点形成の可能性について検討を行い、LNG 燃料船の普及拡大への対応を図る。

④港湾・物流活動のグリーン化による地球環境への負荷の軽減と環境の改善

<現状と課題>

○地球環境問題とカーボンニュートラルの実現

地球温暖化防止のための国際的な枠組であるパリ協定の採択・発効を受け、我が国でも温室効果ガス削減等の取組を進め、地球への環境負荷軽減を図る必要がある。

我が国は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて取組を進めることとしており、温室効果ガスの8割以上を占めるエネルギー分野の取組として、再生可能エネルギーや水素等の活用による脱炭素化が重要となっている。北陸地域においては、洋上風力発電や水素エネルギー導入促進等の検討が進められているとともに、バイオマス発電所の新規立地も進んでおり、エネルギー事情や地球環境の保全意識の高まり等を背景に、今後、環境に優しいエネルギーのより一層の導入が進むことが想定されている。

また、輸送機械の低炭素化やモーダルシフト推進等のCO₂排出源対策を図るとともに、自然環境が有する多様な機能（生物の生育・生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」に関する取組として、沿岸域の藻場等に生息する海洋植物等が炭素を取り込む、いわゆるブルーカーボン生態系の活用等によるCO₂吸収源対策を図ることが、気候変動への対応策として重要となっている。

温室効果ガス削減やエネルギーミックスの実現に向けて、北陸港湾における脱炭素化・低炭素化やグリーンインフラの取組の一層の推進を図り、持続可能な社会づくりに取り組む必要がある。

○循環資源・災害廃棄物の広域処理へのニーズ

自然環境や生活環境の保全に当たっては、循環資源や廃棄物のリサイクル等による循環型社会の構築が重要であり、港湾を活用することにより、地域内で活用できない循環資源を広域的に流動させるとともに、災害時に発生した廃棄物の広域処理を実施することが求められている。

北陸地域では、地方港湾で唯一リサイクルポートとして指定されている新潟県の姫川港において、全国から一般ゴミや廃タイヤ・廃プラ等が補燃料として供給されるなど、地域社会や企業等における取組により様々な資源のリサイクルが進められているほか、2016年の熊本地震や令和元年東日本台風の際に災害廃棄物の受入を実施しているが、港湾背後におけるリサイクル施設の集約や静脈物流市場の動向、巨大災害への備え等のニーズの変化を踏まえ、さらなる循環型社会の形成に向けた取組推進が必要である。

<推進策>

○「カーボンニュートラルポート」実現に資する取組推進

- ・国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの活用を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート」の形成に取り組む。
- ・港湾荷役機械等への燃料電池導入や水素由来電力の活用、港湾区域内での水素供給基地の整備等に向けた検討を行い、北陸港湾における水素等の次世代エネルギーの活用やサプライチェーンの構築を推進する。
- ・北陸地域における洋上風力発電の導入に向け、「再エネ海域利用法」（2019年4月施行）の促進区域指定に向けた検討を進めるとともに、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要な耐荷重・広さを備えた埠頭を有する基地港湾の指定の可能性について検討する。
- ・藻場の保全等によるブルーカーボン生態系の活用可能性を検討する。

○LNG バンカリング拠点形成の検討（再掲）

- ・既存の LNG 施設を活かした LNG バンカリング拠点形成の可能性について検討を行い、LNG 燃料船の普及拡大への対応を図る。

○内貿ユニットロード輸送航路の充実とモーダルシフトの推進（再掲）

- ・本州と北海道・九州を結ぶ日本海側航路を有している北陸地域の強みを活かし、より広範囲な背後圏からの集貨検討、他の輸送モードと連携したモーダルシフト等を進めるとともに、新たな内貿ユニットロード輸送航路の可能性を検討し、国内海上輸送網の拡充を図る。

○リサイクルポート等の活用・機能強化

- ・循環資源のさらなる需要増加や大規模自然災害発生時の災害廃棄物の受入を見据えた埠頭用地拡大等、リサイクルポートをはじめとしたリサイクル資材を扱う港湾施設の整備や効率的な埠頭運営を推進するとともに、各港の連携による広域的な循環資源の静脈物流ネットワークの構築を図る。

⑤ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の確立

<現状と課題>

○激甚化・頻発化する自然災害への対応

気候変動による台風の大型化や高潮浸水リスクの増大等が懸念されている中、激甚化・頻発化する自然災害や日本海側特有の冬期風浪から地域住民の生命や財産、豊かな自然・風景等の地域資源を守るとともに、地域の産業・経済活動を維持するため、災害に強い港湾施設の整備、災害からの迅速な復旧・復興体制の構築等が緊要となっている。災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化や、複合災害等が発生した場合の海上交通ネットワークの維持やサプライチェーンへの影響を最低限に抑制するため、港湾全体を面として捉え、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策の一層の強化を図る必要がある。

また、災害に伴い発生する災害廃棄物については、港湾を活用した広域処理も重要となる。災害廃棄物を被災地以外の受入施設（廃棄物処理施設、セメント工場・製紙工場等）に向けて海上輸送するネットワークを構築し、災害時に柔軟に対応することが必要である。

○港湾における安全・保安対策への対応

冬期風浪等の北陸特有の気象条件等を踏まえ、港湾における適切な安全対策を進め、海難事故を予防しつつ、年間を通じた信頼性の高い港湾荷役・物流機能や船舶運航の確保が必要である。

また、国際条約である海上人命安全条約（SOLAS条約）の改正等の国際的な動きに対応した我が国港湾の保安対策の強化が課題となっている。

<推進策>

○北陸港湾における防災・減災、国土強靱化対策

- ・大規模津波災害の発生を見据え、「粘り強い構造」を取り入れた防波堤の整備を推進するとともに、港湾労働者等が安全に避難するための避難計画作成や避難施設の整備等を促進する。
- ・海面水位の上昇等の気候変動の影響を考慮した港湾計画や設計沖波等の見直しを踏まえ、防波堤や係留施設等の機能強化を図る。
- ・地震・津波等の大規模な災害発生直後から物資輸送ルートを確保できるよう、ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を進める。また、避難地、緊急物資の保管用地として利用するための避難緑地等を整備する。
- ・冬期風浪等による港湾海岸の侵食・越波・浸水被害を軽減するため、海岸保全施設の整備を推進する。

○フェリー・RORO 船の就航環境整備による物流網のリダンダンシー確保

- ・海上からの円滑な緊急的支援の受入や復旧・復興に係る幹線貨物輸送等の物流網のリダンダンシーの観点から、フェリー・RORO 船の就航環境を整備し、平常時からの利用の維持・拡充、関係者との協力体制の強化を図る。

○港湾 BCP の実効性確保、協力体制の強化

- ・北陸地域において策定されている各港の港湾 BCP や広域港湾 BCP（「北陸地域港湾の事業継続計画」（2017年3月策定））の実効性を確保し、災害時の物流機能を維持するため、関係者による協議会の開催や情報伝達訓練の実施等により、引き続き、協力体制の強化や防災意識の向上を図る。

○情報通信技術を活用した被災情報収集・共有システムの構築

- ・被災時でもリアルタイムで情報収集が可能なライブカメラやセンサー、ドローン等のIoTやロボットを活用した情報収集・共有システムを構築し、早期に被災状況や港湾・道路等のインフラの利用可否、代替ルート情報を関係者間で共有できる体制を構築する。

○リサイクルポート等の活用・機能強化（再掲）

- ・循環資源のさらなる需要増加や大規模自然災害発生時の災害廃棄物の受入を見据えた埠頭用地拡大等、リサイクルポートをはじめとしたリサイクル資材を扱う港湾施設の整備や効率的な埠頭運営を推進するとともに、各港の連携による広域的な循環資源の静脈物流ネットワークの構築を図る。

○北陸港湾における安全・保安対策

- ・避難港をはじめ各港における防波堤や航路、泊地等の整備を推進し、安全・安定的な船舶運航や港湾荷役を確保する。
- ・港湾の整備状況や海象情報の提供等の充実を図り、海難事故を予防するとともに、油流出事故が発生した際の経済的・環境的な影響を軽減するため、事故後の迅速な対応を可能にする体制づくりを推進する。
- ・出入管理情報システム導入等によるターミナルの保安向上を図る。
- ・水際対策や防災対策に関する情報の共有や所要の対策に係る連絡調整を円滑に進めるため、行政や関係団体をメンバーとする「水際・防災対策連絡会議」等を活用して、防災・安全に係る関係者の連携体制を確保する。

○港湾施設の整備・更新等による離島航路の利用促進、離島の防災拠点機能強化（再掲）

- ・老朽化した港湾施設の更新や機能強化、埠頭用地の再編等により、離島航路の維持・拡大を図り、離島の産業振興や生活環境の改善、交流人口の増大に貢献するとともに、緊急・災害時における防災拠点機能の強化を図る。

⑥太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップ体制の確保

<現状と課題>

○太平洋側における大規模災害発生時の懸念と北陸地域の役割

三大都市圏に近接する北陸地域の地理的特性や東日本大震災の経験を踏まえ、太平洋側において想定されている南海トラフ・首都直下地震等、大規模な自然災害発生時における北陸港湾の代替機能の重要性が高まっている。

他方、大都市圏の港湾被災時において発生する代替輸送量は、港湾や道路の容量に鑑みると北陸地域のみで賄うことは困難なものと想定されることから、北陸地域においてより多くの代替輸送需要に対応するための対応方策を推進するとともに、他地域の港湾との連携や協力体制の強化も必要である。

このため、北陸地方整備局では、代替輸送モデルケース、代替輸送のための体制・役割の検討、代替輸送訓練の実施及び北陸地域の港湾物流情報を一元化するポータルサイトの開設等、代替輸送を円滑に行うために必要な方策を検討しており、2017年1月に「太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画」を策定した。

太平洋側における大規模災害発生時において、被災地の早期救援・復旧活動の展開や輸送の持続による経済の継続性を確保するため、引き続き、北陸港湾の施設整備やバックアップ体制構築等による広域ネットワークの多重性・代替性の確保に向けた取組を促進する必要がある。なお、バックアップ体制の構築に当たっては、日本海側及び太平洋側の複数地域において複合的に災害が起きるなどの緊急時も想定して、日本海側地域の防護水準を高めていく必要がある。

<推進策>

○代替輸送訓練の実施・拡大

- ・荷主企業や物流関係者等の幅広い関係者が参加する代替輸送訓練を継続的に実施し、太平洋側の荷主に対し、北陸地域を活用した代替輸送ルートの活用がリダンダンシーの観点から有用であり、非常時の円滑な代替輸送実施のためには平常時から一定の利用を確保しておくことが重要であることを啓発する。また、より効果的な訓練となるよう、参加地域の拡大等について継続的に検討する。

○代替輸送ルートの検討

- ・各港湾における取扱可能量の精査や最新の統計による代替貨物需要の見直し、モデルルートの更新等、継続的に代替輸送ルート確保に係る検討を行う。
- ・代替輸送ルートの確保にあたっては、ミッシングリンクの解消や暫定2車線の4車線化等による幹線道路ネットワークの整備・強化等、関係者との連携により、選択肢となり得る輸送ルート上のインフラ整備を促進する。

○フェリー・RORO 船の就航環境整備による物流網のリダンダンシー確保（再掲）

- ・海上からの円滑な支援受入や幹線貨物輸送等のリダンダンシーの観点から、代替輸送も見据えてフェリー・RORO 船の就航環境を整備し、平常時からの利用の維持・拡充、関係者との協力体制の強化を図る。

○北陸港湾における代替機能確保

- ・北陸地域においてより多くの代替輸送需要に対応するため、港湾における荷さばき地の整備や貨物の保管場所の確保等の取組を推進する。

⑦港湾建設・維持管理技術の変革等によるスマートな維持管理の実現

＜現状と課題＞

○港湾施設の老朽化

北陸の港湾施設は、日本海特有の冬期季節風を要因とした飛沫塩分や凍結防止剤散布による塩害などの厳しい環境下におかれることや、日本海の潮位差が少ないことも相まって水面上からの目視では容易に劣化・損傷状況を把握できない部分が多いことから、海中部の鋼矢板や鋼管杭、栈橋床板の裏側などの劣化・損傷が見逃され、大事故に繋がりにかぬない事態も発生している。

今後、高度経済成長期に集中的に整備した施設の大規模な更新期を迎える中で、適切に点検・診断・更新を行い、将来にわたって必要な港湾機能を発揮し続けるため、近年活発に研究開発が進んでいるロボット技術や情報通信技術を積極的に活用し、港湾施設の建設・維持管理業務を抜本的に効率化していくとともに、老朽化施設の集約・再編等による維持管理業務の省力化、維持管理コストの縮減を図ることが必要である。

○港湾建設産業における労働力不足

進行する生産年齢人口の減少に伴い、港湾建設・維持管理を担う技術者・技能者が減少していくことが危惧される。このため、施設を適切に建設・維持管理していくにあたっては、港湾・海岸工事の担い手の育成・確保に努めるとともに、港湾建設の生産性を革新的に向上させることにより、長時間労働抑制等の働き方改革を推進し、魅力的で持続可能な港湾建設産業を創出する必要がある。

＜推進策＞

○港湾分野の i-Construction の推進

- ・港湾建設における情報通信技術や BIM/CIM 等の先進技術の利用推進、IoT やロボットを活用した点検業務の効率化・迅速化等、新技術の開発・活用による港湾建設・維持管理の効率化・生産性向上を図る。
- ・港湾関連データ連携基盤を活用し、インフラ情報を一元的に管理することにより、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを徹底するとともに、データの利活用や新技術による維持管理の効率化・高度化を図る。

○長期的な維持管理コストの縮減

- ・既存ストックの有効活用や老朽化施設の集約・再編、河口からの土砂流入や漂砂等における技術的課題の抜本的解決に向けた検討等を戦略的に推進し、維持管理・更新に係るコストの縮減・平準化や省力化を図る。

○維持管理計画等に基づく維持管理・更新の実施

- ・個別施設の維持管理計画等に基づく点検・診断、修繕・更新等のメンテナンスサイクルの構築を通じて、最新の劣化・損傷の状況の把握、関係者間における共有等を図り、港湾施設の適切な維持管理・更新を推進する。

○港湾建設における働き方改革や若年技術者への技術伝承

- ・港湾建設における働き方改革の推進や、デジタルデータやロボットを活用した熟練技能労働者の技術の伝承、若年職員向けの研修やセミナー、勉強会等の開催等、最新技術も活用しつつ担い手の確保・育成に取り組む。
- ・地元学生向けの港湾見学会や出前講座等により港湾建設や物流業務についてイメージの明確化・向上を図り、将来的な港湾分野の人材確保に向けた取組を推進する。

⑧地域資源を活かし多様なニーズに対応したクルーズ振興の促進

<現状と課題>

○クルーズ振興による地域経済の活性化

2019年まで、全国で訪日外国人旅行者が増加するとともに、クルーズ船の寄港回数が増加している。北陸地域においても同様の傾向であり、とりわけ金沢港においては定期周遊クルーズが就航する等、日本海側有数のクルーズ船寄港回数を誇っている。

他方、北陸港湾において、岸壁の延長不足によりクルーズ船が沖泊しなければならない状況や、寄港地周辺において旅行客数に見合った経済効果が必ずしも十分に得られていない状況があり、クルーズ船の大型化に対応した港湾機能の強化、北陸発着クルーズの振興による交流人口の拡大や港湾周辺における観光コンテンツの充実等の取組が必要である。

世界遺産や歴史ある街並みなどの文化遺産、全国に知られる温泉地、美しく豊かな自然資源や食材・食文化など、多様で魅力ある地域資源を最大限に活用するため、北陸新幹線の延伸も見据えながら、これらの観光拠点を相互に連絡し、多様で魅力的な観光周遊ルートの創出や体験・参加型アクティビティの充実等を図り、積極的なクルーズ誘致の取組を推進することが必要である。

さらに、立地企業との連携によるオプションツアーの形成等、北陸地域における魅力的な産業立地を活かした観光振興も重要である。

○新型コロナウイルス感染症拡大による影響

2020年、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により観光市場が大きく縮小し、これまで順調に伸びていた北陸におけるクルーズ船の寄港実績はゼロとなった。

観光市場の見通しが難しい中、クルーズ市場を再開させるためには、クルーズ船に対する信頼や安心を取り戻すことが重要であり、2020年9月に国土交通省から発表された「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」や関係業界のガイドライン等を踏まえ、水際対策の強化、関係者の役割分担や連携体制構築等、安全・安心を確保した上でのクルーズ誘致を推進することが必要である。

なお、国際観光の回復に時間を要することが予想される中、ウィズ・コロナ社会においては、若者を含む広い世代をターゲットとした国内観光向けのクルーズ商品の形成が重要と考えられる。また、外国人富裕層などが個人所有する大型クルーザーを指す“スーパーヨット”のクルージングが、新型コロナウイルス感染症拡大後も堅調に推移しており、特に、早い段階で外国人観光客の入国制限を解除したトルコでは急激な伸びを見せている。国際観光の中でも回復が比較的早いものと考えられる富裕層の観光ニーズを取り込むため、スーパーヨット誘致の可能性も視野に港湾や背後地域における観光振興に取り組むことも考えられる。

<推進策>

○関係者と連携したポートセールスの実施、多様なクルーズ商品の形成促進

- ・地元経済界や関係自治体と連携し、官民一体となった国内外へのポートセールスを実施する。
- ・画一的な商品だけでなく、北陸地域の美しい自然や伝統・文化に触れられるようなオーダーメイドの観光ルートの提供、体験型アクティビティ、ナイトタイムエコノミー等による観光コンテンツの充実や、地域を越えた観光拠点の相互連携による多様で魅力的な周遊ルートの創出を図ることにより、カジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズ商品の形成を促進する。
- ・ワンナイトクルーズ等、国内の若者を含む広い世代をターゲットとしたショートクルーズ商品の形成を促進する。
- ・背後地域に立地する企業との連携による工場見学やものづくり体験等、北陸地域における魅力的な産業立地を活かしたオプションルートの形成を促進するとともに、クルーズ旅客をターゲットとした農産品等の地場産品の購入促進により、経済効果の地域への取り込みを図る。
- ・地方港湾を含め、大水深岸壁が不要なラグジュアリー船やスーパーヨットの寄港促進、受入施設の確保等、各港湾の受入環境や背後の観光需要を踏まえて、他港と差別化した誘致施策を検討する。

○多様な交通モードと連携したクルーズ航路の形成

- ・鉄道・航空等と港湾をシームレスに接続・連携させて広域周遊ルートを国内外で形成するレール&クルーズやフライ&クルーズ、旅客用駐車場の整備によるドライブ&クルーズ等を促進し、北陸地域発着クルーズの誘致を推進する。

○背後市街地と連携したクルーズ受入環境整備、港湾機能の強化

- ・クルーズ需要を踏まえた旅客船ターミナルの整備や大型クルーズ船に対応した港湾施設の機能強化を図るとともに、民間企業による背後地における旅客施設や商業施設への投資を促進する。
- ・案内の多言語化やCIQ 機能の強化、無料無線 LAN 整備等によるクルーズ船利用者の利便性・快適性の向上を図る。

○新型コロナウイルス感染症への対応

- ・国土交通省による「中間取りまとめ」や関係ガイドラインに則り、クルーズ船社等の関係者と緊密に連携し、事前対策や受入体制の検討・確認を実施する。
- ・行政や感染症有識者、関係団体をメンバーとする「水際・防災対策連絡会議」等を活用して、各港におけるクルーズ船への対応方針や感染症 BCP 策定に向けた取組等について議論を行い、クルーズ船受入に向けた体制を構築する。

◎地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなど”づくり

<現状と課題>

○港湾における賑わい空間の発展

これまで、北陸港湾の「みなどオアシス」において各地の特色を活かしたイベントが開催されるなど、港湾を中心とした賑わい創出により、地域住民の交流や観光振興、地域の活性化が図られている。

しかし、市街地から港湾へのアクセスや景観、情報発信や賑わい施設の不足等の課題もあることから、引き続き、「楽しいみなど」として港湾に関する市民のイメージを向上させ、さらなるにぎわい創出につながる取組を推進することが必要である。なお、取組推進に当たっては、行政を中心としたハード面の取組とともに、国・県・市や関係事業者・団体等の連携により、民間経営の視点を活かしたソフト面の取組も行っていくことが重要である。

また、北陸港湾に寄港するクルーズ船が、景観が良くない場所に着岸せざるを得ない状況が生じていることから、賑やかで交通利便性が良い内港地区に着岸できるよう、物流・産業機能の冲合展開を図り、内港地区の活用等による旅客・市民の交流空間を創出することも重要である。

<推進策>

○背後市街地と連携した魅力的なウォーターフロントの形成

- ・民間資金を活用した商業施設や緑地、臨港道路等を一体的に整備することにより、港ならではの景観づくりや市街地と港のアクセス向上、北陸の豊かな自然や歴史的観光資源、運河等を活かした魅力ある水辺空間の創出を図る。
- ・歩行者空間の充実、地区内のスムーズな移動や動線の確保を図るとともに、自動運転や水陸連携を含めた MaaS 導入の検討等を推進し、港湾周辺の周遊性向上による観光促進を図る。
- ・物流・産業機能の冲合展開に伴う内港地区や埋め立て未利用地等を有効活用し、さらなる賑わい拠点の形成を図るとともに、クルーズ旅客の受入環境を整備し、旅行者や地域住民が交流できる空間づくりを促進する。
- ・ビーチスポーツ振興や釣り防波堤の拡大等、マリンレジャーへの港湾施設の活用を促進するとともに、工場夜景・水辺のライトアップ等により、季節や昼夜を問わず地元住民にも愛される親水空間を形成し、港湾空間を身近な交流拠点として積極的に活用する。

○みなとオアシスを核とした地場産品振興やイベントの開催、オアシス間の連携強化

- Sea 級グルメイベントや、ドライブインシアター、イルミネーション等、みなとオアシスを活用し、自治体や地元関係者と連携した賑わいイベントの積極的な開催や地場産品購入促進を通して、住民参加型の継続的な地域振興を図る。
- みなとオアシス全国協議会や北陸みなとオアシスネットワーク、みなとオアシスを運営するウォーターフロント協会主催の意見交換会や研究会等を通じて、みなとオアシス間の連携を強化し、みなとオアシスを核としてより広域的な交流人口の創出を図る。

○情報発信の強化

- 北陸港湾における魅力的な賑わい空間やイベントの認知度向上に向け、SNS やメディア、マスコットキャラクター等の活用、観光マップの作成等により、官民の関係者が連携して情報発信力の強化を図る。
- IoT を活用した観光支援ツールの導入や多言語対応等、みなとオアシスを活用した周辺観光情報の発信力強化を図る

2. 取組を推進する上で重要な観点

北陸港湾の目指すべき姿の実現に向けて各施策を推進する上では、各地域の経済圏の繋がりや地域特性等、それぞれの港湾の実情に応じて、国、自治体、民間事業者等が連携・協力して取組を進めることが重要である。航路の創設や拡充に当たっては、北陸地域と国内外各地の経済・社会・文化的結びつきが形成されることが重要であり、互いの地域特性に応じた物流・人流や文化的交流が、継続的な航路の確立の鍵となる。

劇的に変化する国際・国内物流を取り巻く環境に適切に対応していくためには、各関係者における認識共有や連携強化が必要である。これまで北陸地方整備局及び北陸信越運輸局においては「北陸地域国際物流戦略チーム」を定期的を開催することで、北陸地域の物流に係る課題・施策について関係者と議論を積み重ねてきているが、引き続き、官民が連携した日本海側の海上輸送に関する議論の場を構築するとともに、必要に応じて、関係の深化が進む東アジア・北東アジア諸国との連携・協力を図ることが重要と考えられる。

また、クルーズを含めた人流面においても、本ビジョンのコンセプトである「日本海北前船構想 2030」が意図するところの経済・社会・文化的交流を築いていくことが、今後の北陸地域の発展の鍵となる。

さらに、港湾において高度化する物流システムに将来的に対応していくためには、サプライチェーンやロジスティクス、先端技術に対応した港湾物流等の専門家育成が必要であり、地域の大学等における専門的な教育の充実や、事業主における従業員の人材育成が進むよう、関係者における人材育成の重要性の認識を高めていくことも重要である。

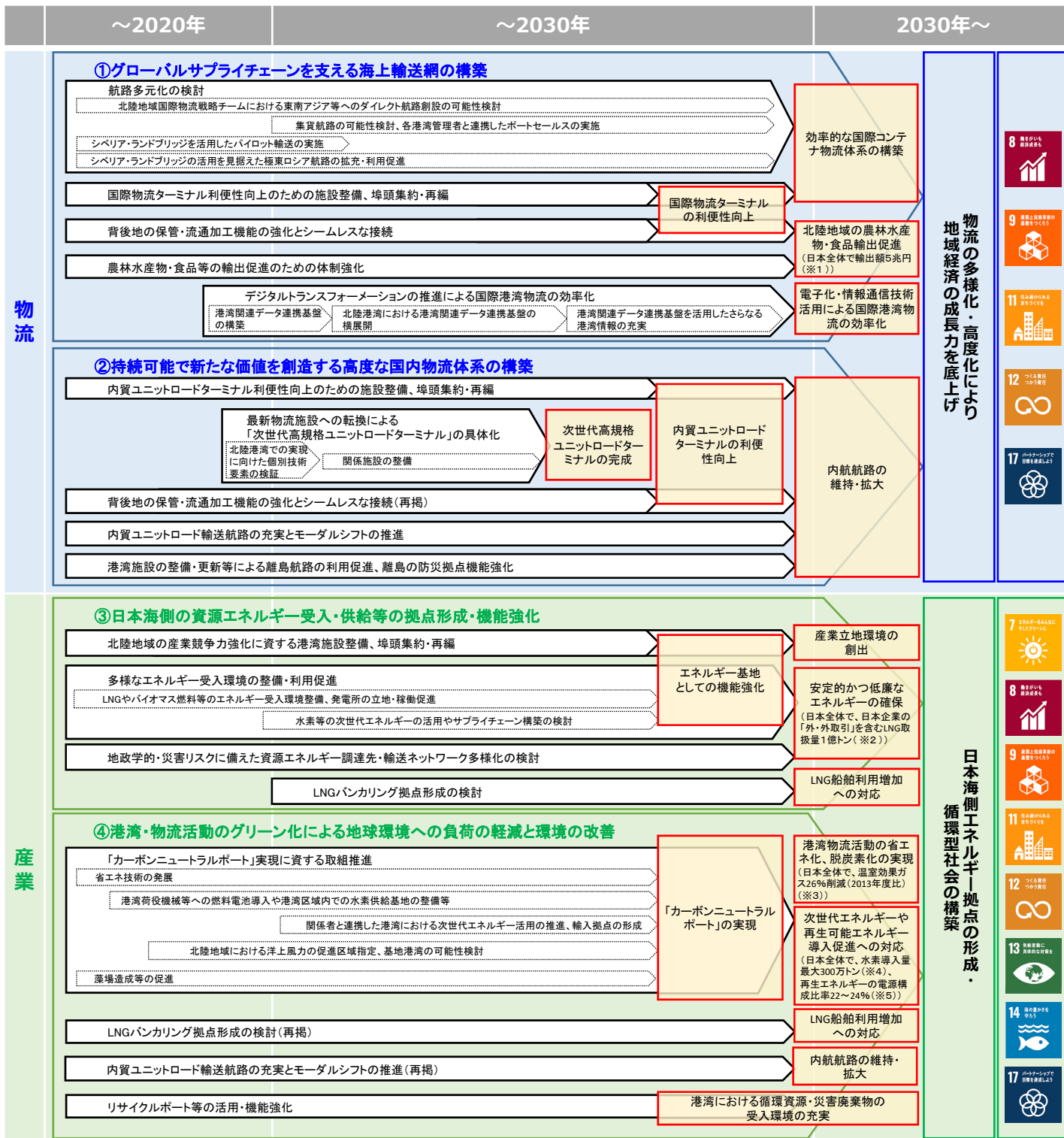
V. おわりに

北陸港湾の目指すべき姿の実現に向けて、本ビジョンの実効性を高め、着実な推進を図るため、本ビジョンに挙げた推進策は、北陸地方整備局や港湾管理者等の実施主体において継続的に進捗状況の検証を行い、課題の抽出や取組改善等、必要な措置を講ずるとともに、関係者間における共有及び議論を深めていくことが重要である。

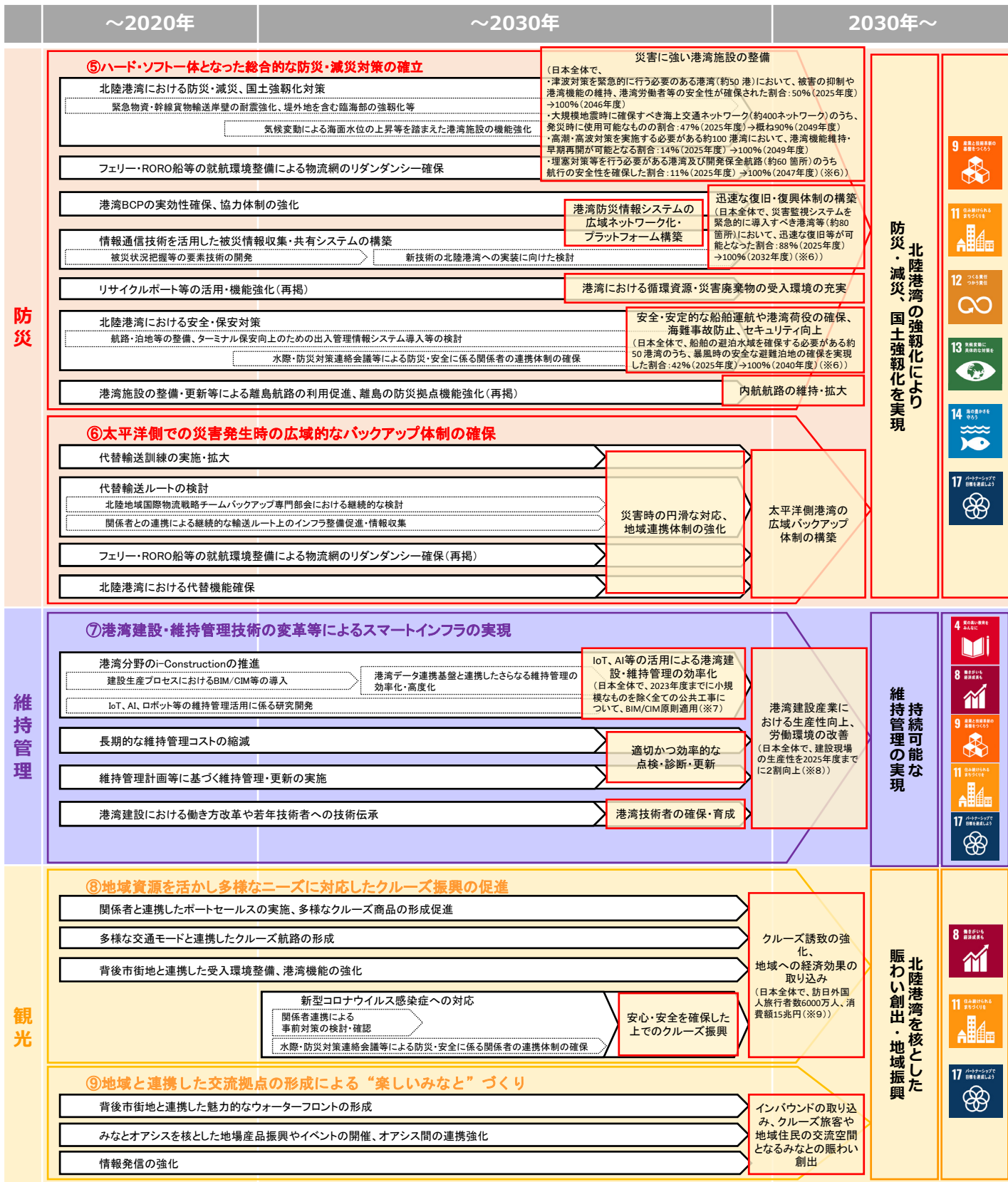
なお、各推進策の評価に関しては、今後、技術革新やカーボンニュートラル等の新たな考え方の進展、新型コロナウイルス感染症拡大等の大きな情勢変化により、既存の指標とは異なる観点から評価が可能となることも考えられる。それぞれの推進策がもたらす成果を多角的に評価するため、どのような評価が可能であるか継続的に検討するとともに、時流に合わせた新たな施策を推進する必要がある。

本ビジョンが、北陸の港づくりに携わる関係者間の議論の土台となるとともに、「日本海北前船構想 2030」が関係省庁、自治体、関係団体、民間企業、背後地域の住民等、港湾利用者を含む全ての関係者において共有・認識され、関係者間の連携強化、具体的な取組推進、北陸港湾の魅力や重要性の理解・周知の一助となることを期待する。

参考1. 北陸港湾ビジョン実現に向けたロードマップ



※1 食料・農業・農村基本計画 (R2. 3. 31 閣議決定)
 ※2 新国際資源戦略 (2020. 3 経産省策定)
 ※3 日本の約束草案 (2015. 7. 17 地球温暖化対策推進本部決定、国連提出)
 ※4 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 (2020. 12. 25 経産省策定)
 ※5 第5次エネルギー基本計画 (H30. 7. 3 閣議決定)



※6 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (R2.12.11閣議決定)に関する中長期目標
 ※7 国土交通省インフラ分野のDX推進本部(第1回)(2020.7.11)
 ※8 未来投資会議(第1回)(2016.9.12)
 ※9 明日の日本を支える観光ビジョン(2016.3.30明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定)

参考2. 北陸地域の主要港において想定される今後の取組

本ビジョンで整理した中長期施策の方向性は、北陸地域の各港においてそれぞれの状況や特性を踏まえて具体化を図る必要がある。本項では、北陸地域の重要港湾及び特定地域振興重要港湾において想定される今後の取組を示す。

なお、各港における今後の取組については北陸地方整備局において現時点で想定するイメージであり、具体の検討・取組推進にあたっては関係者との調整が必要である。

1. 新潟港

(1) 概要

新潟港は、古くから信濃川河口に発達した西港区と、工業立地等のため1969年に開港した東港区の2港区で構成されており、本州日本海側では最大の取扱貨物量である。

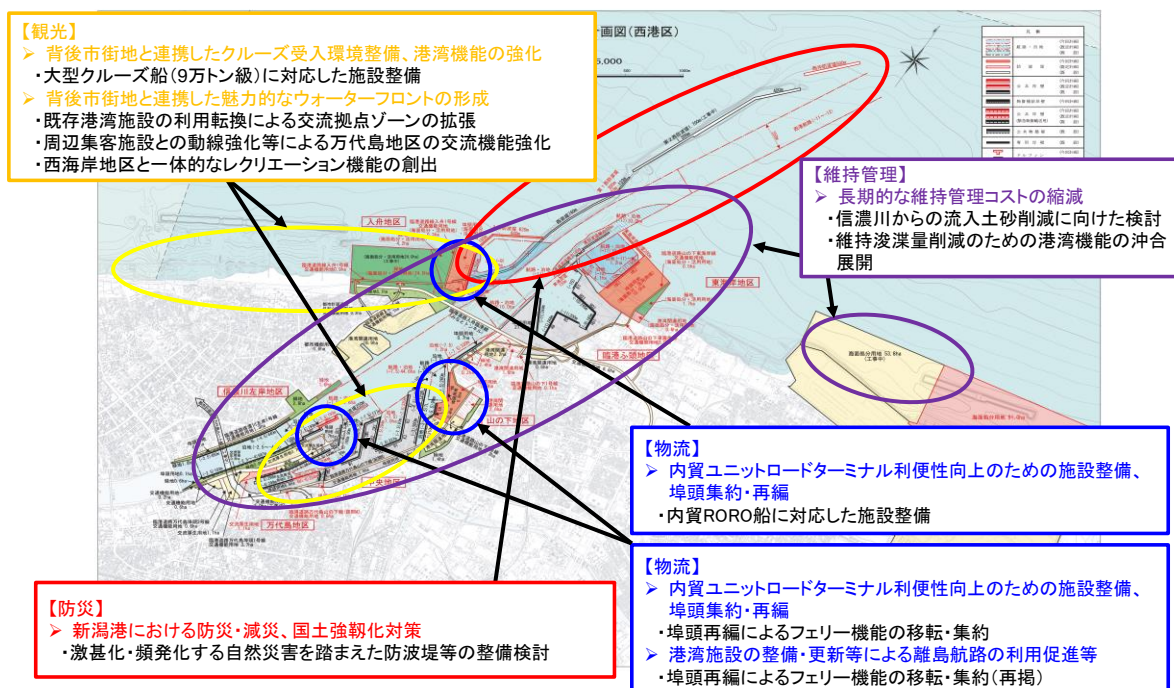
西港区は、北海道や佐渡との定期フェリー航路を中心とした交流拠点として、東港区は、本州日本海側最大の取扱量の国際コンテナ物流やLNG等のエネルギー輸入拠点として、その重要性は益々高まってきており、我が国の産業競争力や地域活力を支えている。

(2) 今後の取組のイメージ

【西港】

<目指す港の姿>

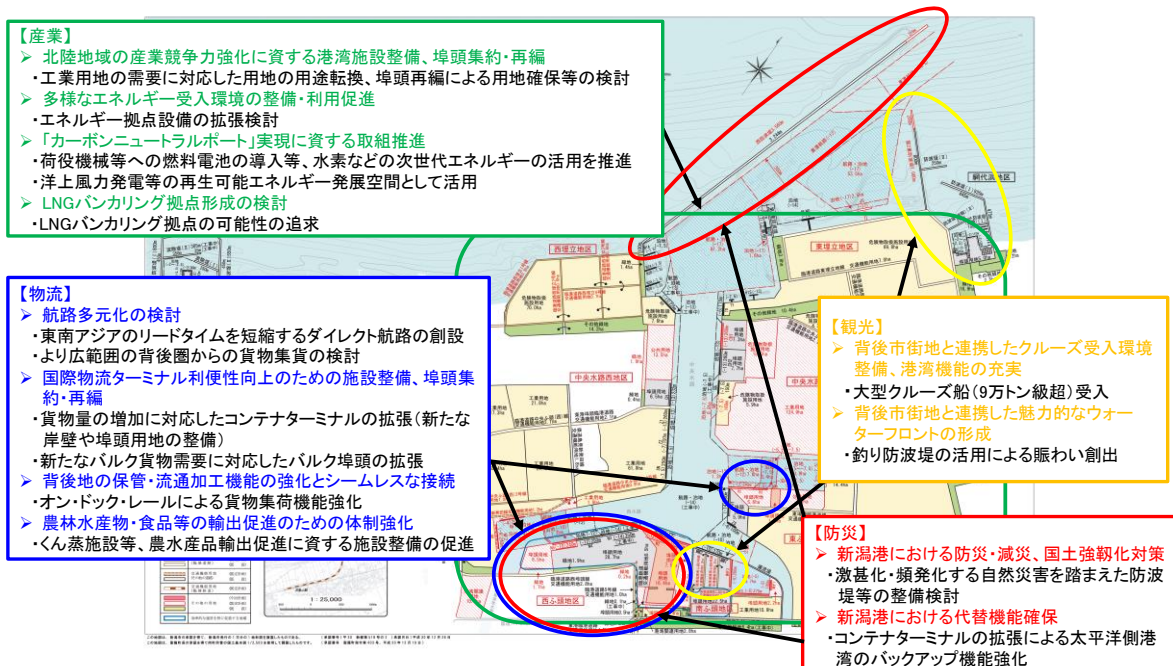
- 親水空間の特性を活かして地域の人々の賑わい・憩いの空間を提供するとともに、歴史ある湊町の風情を活かした国際的な文化・交流拠点となる港
- 地域経済を支える物流・交流拠点として、新潟における地域経済の一層の発展に貢献する港



【東港】

＜目指す港の姿＞

- 対岸諸国や東南アジアの経済発展を我が国の成長に取り込むための日本海側における中心的役割を担う港
- 地域経済を支える物流・交流拠点として、新潟における地域経済の一層の発展に貢献する港
- 太平洋側港湾のバックアップ機能により、太平洋側での大規模災害が発生した際のリダンダンシーを確保する港
- 我が国のエネルギー供給拠点としての役割を担う港



2. 直江津港

(1) 概要

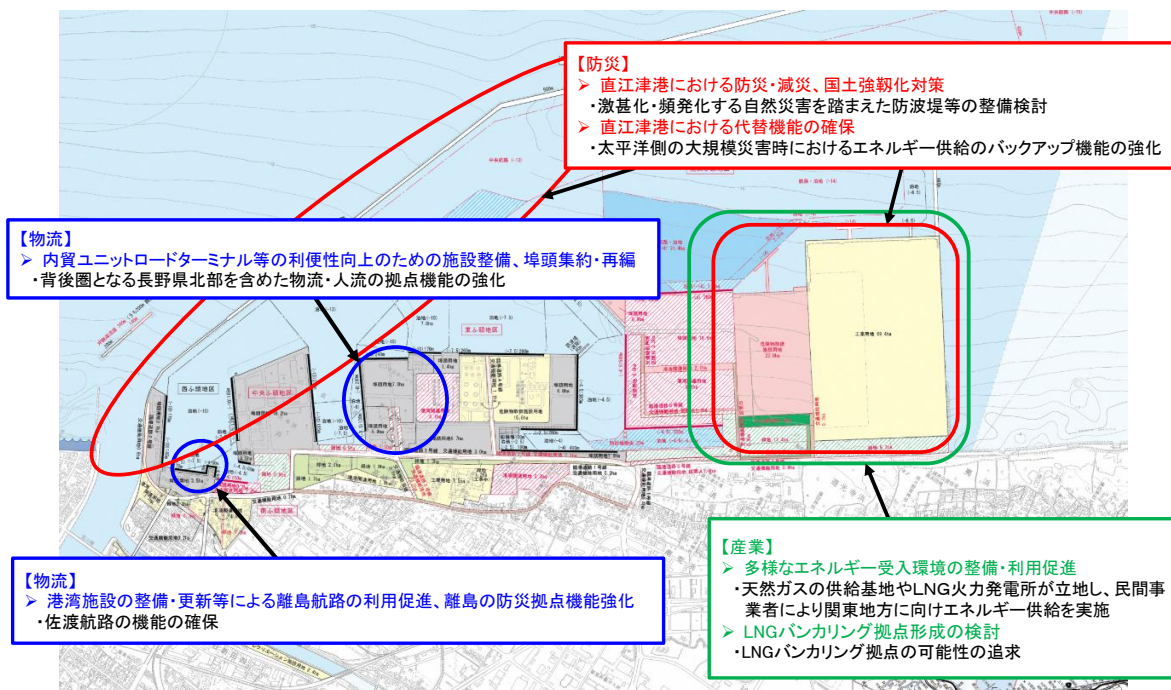
直江津港は、佐渡・小木港と結ぶ佐渡フェリー航路のほか、中国・天津新港や大連港、韓国・釜山港とを結ぶ外貿コンテナ航路が就航しており、日本海側のコンテナ取扱港湾としての役割を担っている。

また、港内では、LNG 火力発電所、LNG 受入基地が立地し、広域的なエネルギー供給基地としての役割を担っている。

(2) 今後の取組のイメージ

＜目指す港の姿＞

- LNG 等のエネルギーを受入・供給するための拠点となる港
- 太平洋側の大規模災害発生時におけるエネルギー供給基地となる港
- 北陸自動車道、上信越自動車道の結節点となる港
- 健全な港湾施設を維持し海上物流機能を発揮し続ける港



3. 両津港

(1) 概要

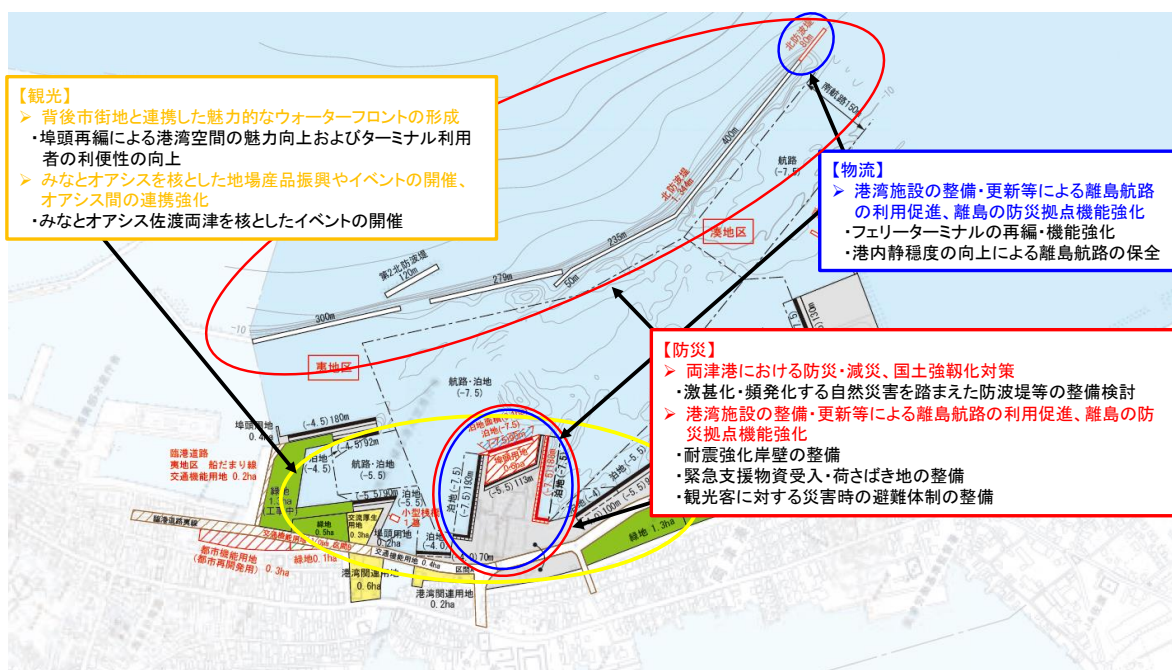
両津港は、古くから佐渡島への玄関口として栄えてきた港である。両津港と新潟港との間に就航するカーフェリー、高速ジェット船航路は、人流輸送だけではなく日常生活の物流輸送航路としても利用されており、佐渡島民の生活及び経済活動を支えている。

近年では、誘致活動により大型客船「ばしふいっくびいなす」が寄港するなど、佐渡の観光振興の一翼を担っている。

(2) 今後の取組のイメージ

<目指す港の姿>

- 佐渡島と本土を繋ぐ玄関口となる港
- 既存港湾施設の活用・機能強化等により港湾の利便性・安全性を確保し、離島航路の利用促進に資する港
- 佐渡島内における大規模災害時の防災拠点となる港



4. 小木港

(1) 概要

小木港は、佐渡の金銀の積出港、北前船の寄港地として栄えてきた。南地区には、佐渡の南玄関口として高速ジェット船が就航し、島民等の足として利用されている。

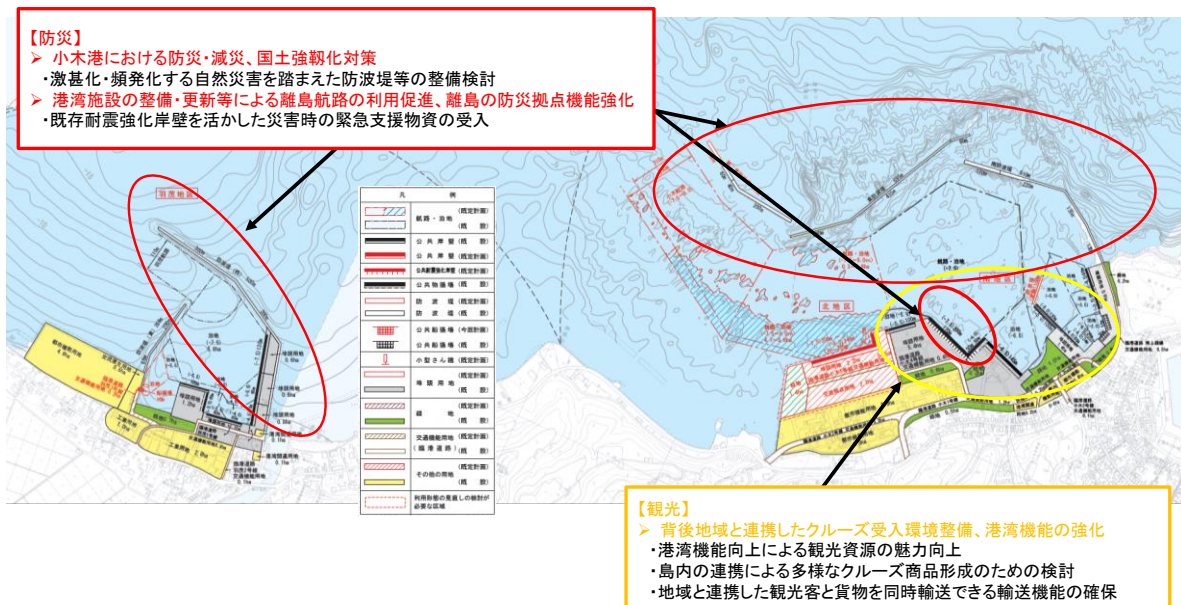
一方、羽茂地区は味噌産業が地場産業として発展したほか、砂・砂利、石材、セメント等を取り扱う、佐渡南西部の物流港としての役割を担っている。

近年では、誘致活動により大型客船「ばしふいっくびいなす」や豪華客船「カレドニアン スカイ」が寄港するなど、佐渡の観光振興の一翼を担っている。

(2) 今後の取組のイメージ

<目指す港の姿>

- 佐渡島内における大規模災害時の防災拠点となる港
- クルーズ船を受け入れ、地域経済の活性化に資する観光拠点港
- 健全な港湾施設を維持し海上物流を発揮し続ける港



5. 岩船港

(1) 概要

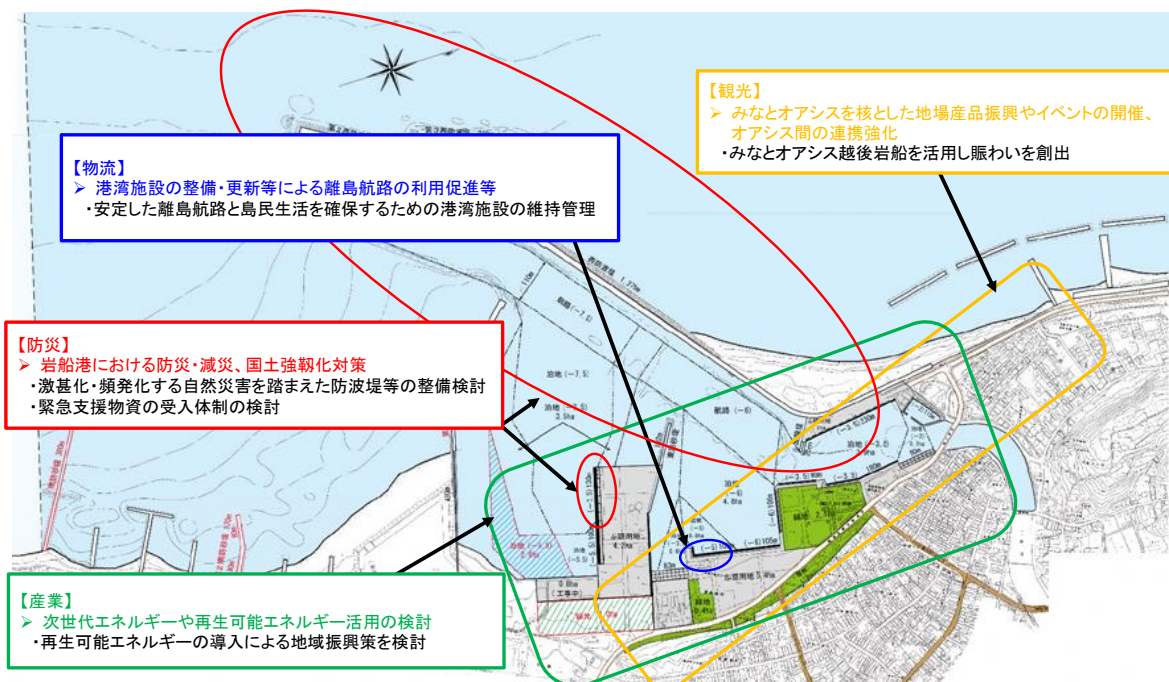
岩船港は、2000年5月に地域の振興に重要な役割を果たすことが期待される港湾として特定地域振興重要港湾に指定されている。

また、圏域の生活基盤や産業基盤に大きく貢献しているとともに、離島「粟島」の生活や観光航路の拠点として大きな役割を担っている。

(2) 今後の取組のイメージ

<目指す港の姿>

- 離島粟島の生活や観光産業において重要な役割を担う港
- 耐震強化岸壁を有し、新潟県北部で大規模災害が発生した際、緊急輸送物資の拠点となる港
- 再生可能エネルギー施設のメンテナンス基地を目指す港
- みなとオアシスを核としたにぎわいの拠点となる港



6. 伏木富山港

(1) 概要

伏木富山港は、本州日本海側の中央部に位置し、その恵まれた地理的条件により、古くから日本海側の重要な港として栄え、1986年に特定重要港湾(2011年度より国際拠点港湾)に指定された。

大型船舶の入港に対応した物流機能を備える伏木地区、運河を活かした魅力ある水辺空間を持つ富山地区、増大する外貿コンテナ貨物に対応する新湊地区の3地区で構成され、県内外の社会経済の一翼を担っている。

(2) 今後の取組のイメージ

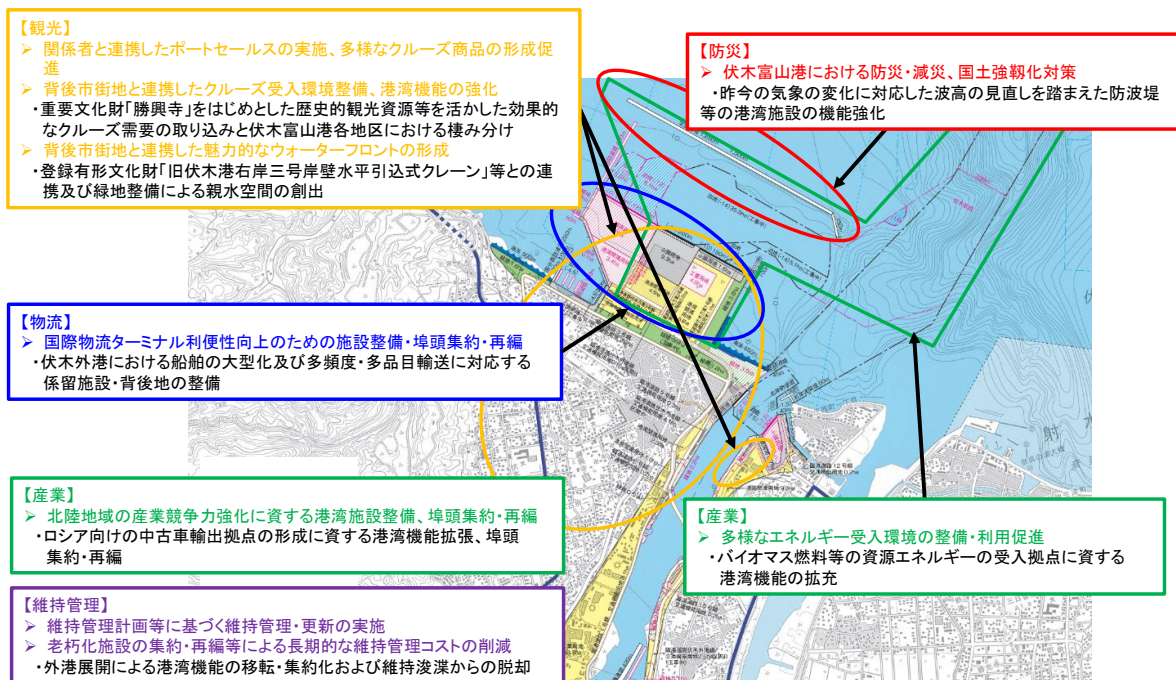
【伏木地区】

<目指す港の姿>

○伏木地区背後の地域経済や石油配分基地等を支え、外港展開による安定した物流機能を確保する港

○万葉の時代から栄えた歴史的観光資源等を活かした大型クルーズ船受入拠点としての港

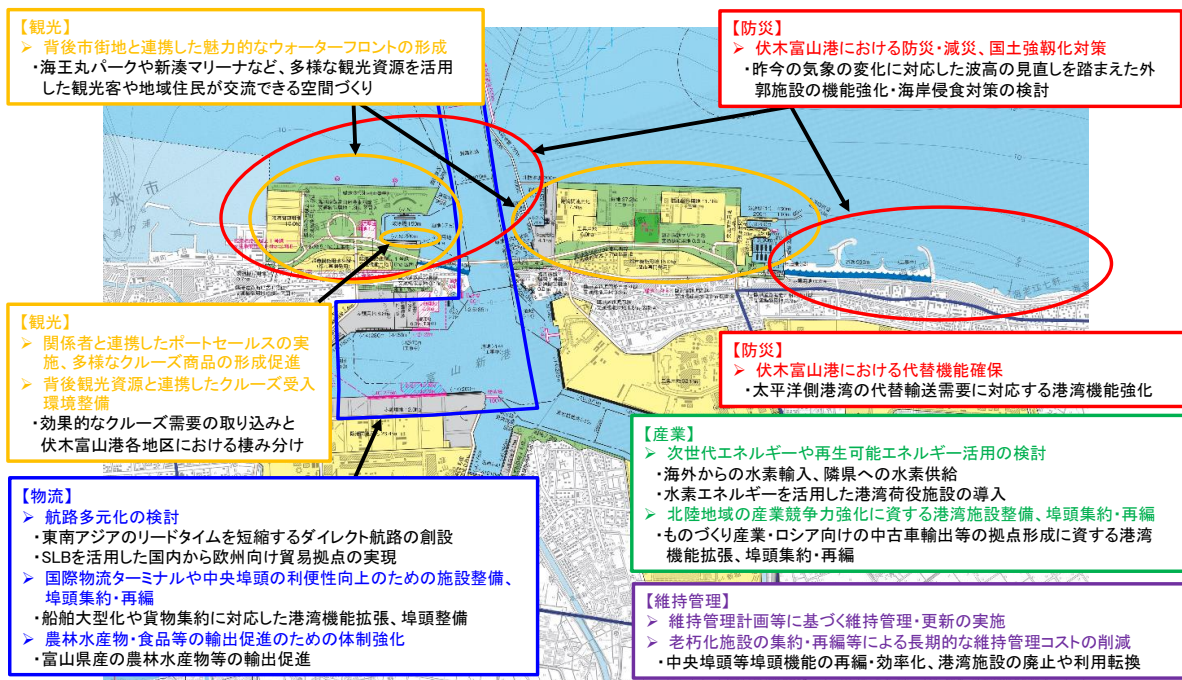
○バイオマス燃料等の新たな資源エネルギー受入・供給拠点としての港



【新湊地区】

＜目指す港の姿＞

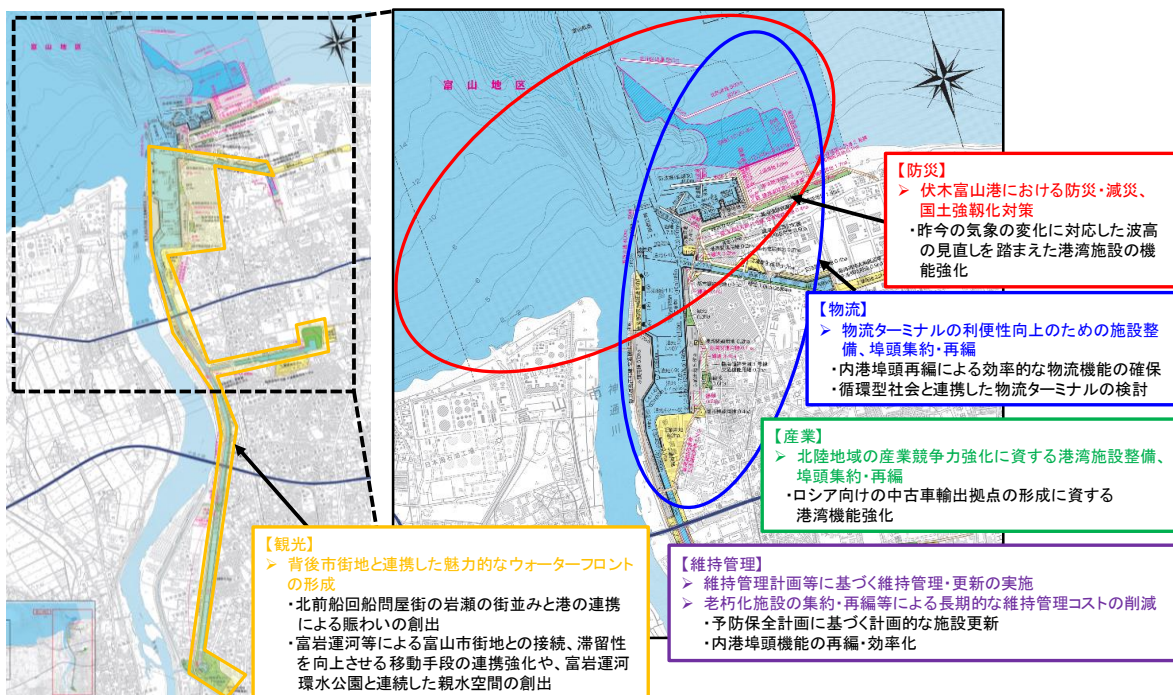
- 日本海側の中央に位置する地理的優位性を活かし、アジア・ロシア等、環日本海のゲートウェイとなる港
- 国際物流ターミナルの機能強化や埠頭の集約・再編により効率的な物流網を有し、地域産業を支える港
- 人々の暮らしを守り、海王丸パークや新湊大橋など多様な観光資源により賑わい空間を創出する港



【富山地区】

＜目指す港の姿＞

- 富山市北部地域を中心とする産業集積地やロシア向けの中古車輸出等を支える、安定した物流機能を確保する港
- 既存港湾施設の活用等により効率的な物流機能を果たす港
- 北前船寄港地の歴史的資源や富岩運河等を活用した賑わい空間を創出する港



7. 金沢港

(1) 概要

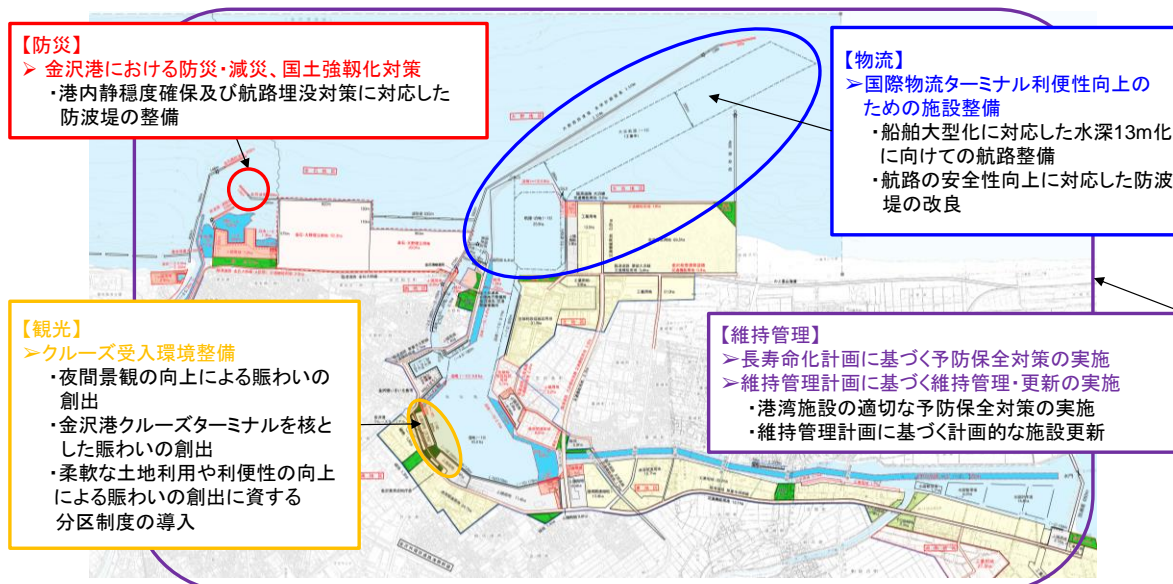
金沢港は、日本海沿岸の中央部、北陸地域の政治・経済の中心都市である金沢市と、産業都市である小松市を背後地域としている。

背後地域には、国際的な機械産業の製造工場などが多数立地し、これらモノづくり産業を支え、地域経済の活性化を支援するため、大浜国際物流ターミナルの整備に着手。これに伴い、周辺の工業用途への企業立地が活発化しており、現在、不定期で寄港している北米向け国際 RORO 船の定期化に向けて、暫定供用中の同国際物流ターミナル整備事業を進めている。近年ではクルーズ船の寄港実績が増加していることから、CIQ・待合施設等を備え、クルーズ船の2隻同時接岸にも対応可能な金沢港クルーズターミナルを令和2年に整備し、クルーズ乗船客の利便性が向上した。

(2) 今後の取組のイメージ

<目指す港の姿>

- 県内ものづくり産業の国際競争力強化に資する物流拠点として機能する港
- 日本海側トップクラスのクルーズ船寄港地における人流拠点・賑わい拠点としての港
- 金沢港クルーズターミナルを核とした賑わいが創出される港
- 港湾施設が良好に維持管理される港
- 大規模地震等発生時の人員・物資、復旧用資機材等の輸送機能や緊急物資の集積機能を有する港



8. 七尾港

(1) 概要

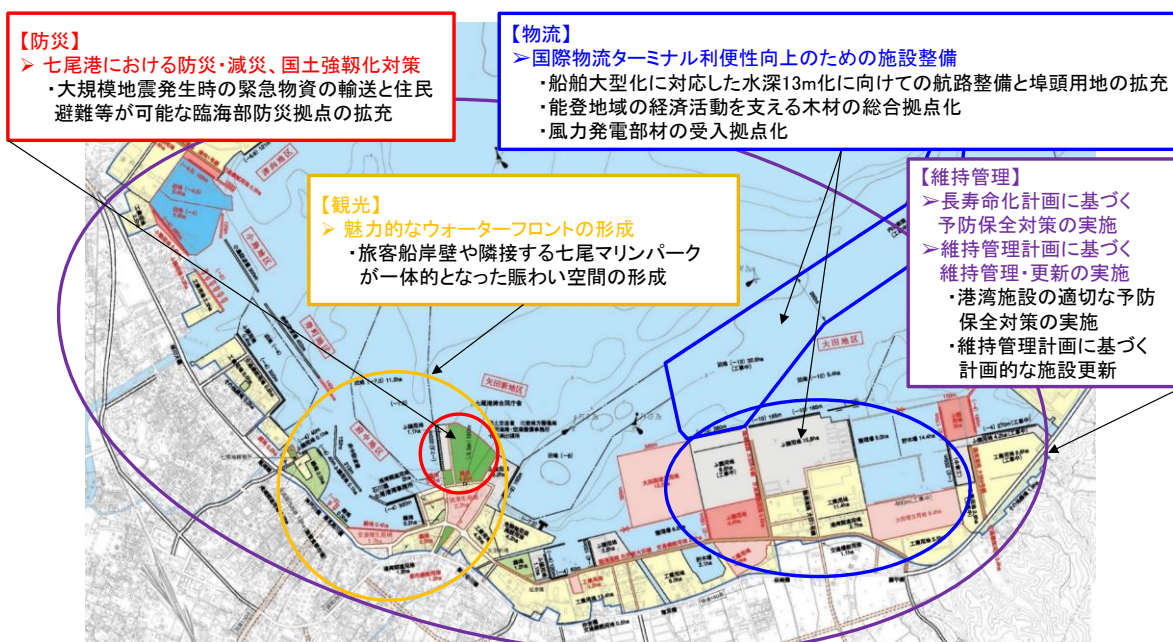
七尾港は、石川県能登半島のほぼ中央、能登地方の中心都市である七尾市に位置し、能登島を自然の防波堤とする天然の良港として古くから栄えた港である。

同港は地域の木材産業を支える物流拠点として重要な役割を担っている。また、火力発電所や日本海側で唯一の国家石油ガス備蓄基地が立地するエネルギー港湾として、さらに、近年では能登地域で急増している風力発電の部材搬入などの貨物を取り扱うなど地域経済を支えている。また、日本有数の観光地である和倉温泉を結ぶ遊覧船の拠点のほか年間約80万人が訪れる能登食祭市場（七尾フィッシャーマンズワフ）が立地し、観光・レクリエーションの交流拠点として、能登地域経済の活性化のため、中心的な役割を担っている。

(2) 今後の取組のイメージ

<目指す港の姿>

- 能登地域の経済活動を支える木材の総合拠点及び風力発電の部材搬入拠点として機能する港
- クルーズ船を受け入れ、地域経済の活性化に資する港
- 港湾施設が良好に維持管理される港
- 大規模地震等発生時の緊急物資の輸送と住民避難等が可能な臨海部防災拠点として機能する港



9. 敦賀港

(1) 概要

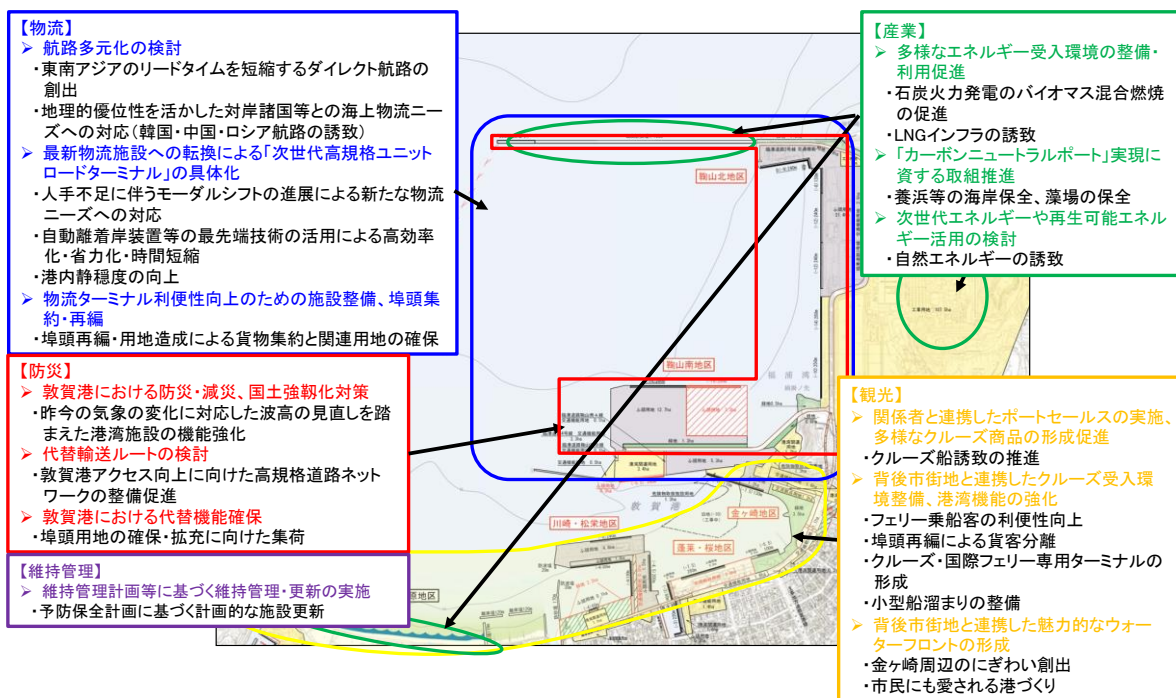
敦賀港は、北海道から九州に至る国内各地を結ぶ内航定期コンテナ・フェリー・RORO 船航路が就航しており、関西・中京との物流を支える国内物流の拠点となっている。

韓国、中国との外貿定期コンテナ航路及び国際定期 RORO 船航路が就航しており、県内及び滋賀県北部地域の経済活動等を支えている。鞍山北地区には、石炭火力発電所やセメント会社が立地している。

(2) 今後の取組のイメージ

<目指す港の姿>

- 北海道・九州を結ぶ日本海航路により日本全域を貨物背後圏とする高規格ユニットロードターミナルを有する世界水準の高効率な港
- 災害時の太平洋側港湾バックアップ港としての機能が確保され日本の物流強靱化に貢献する港
- 「人道の港敦賀」を核として交流人口を拡大する港
- 低炭素化・再生エネルギーの導入を推進し、持続可能な社会に向けたエコ・ポートとなる港



10. 福井港

(1) 概要

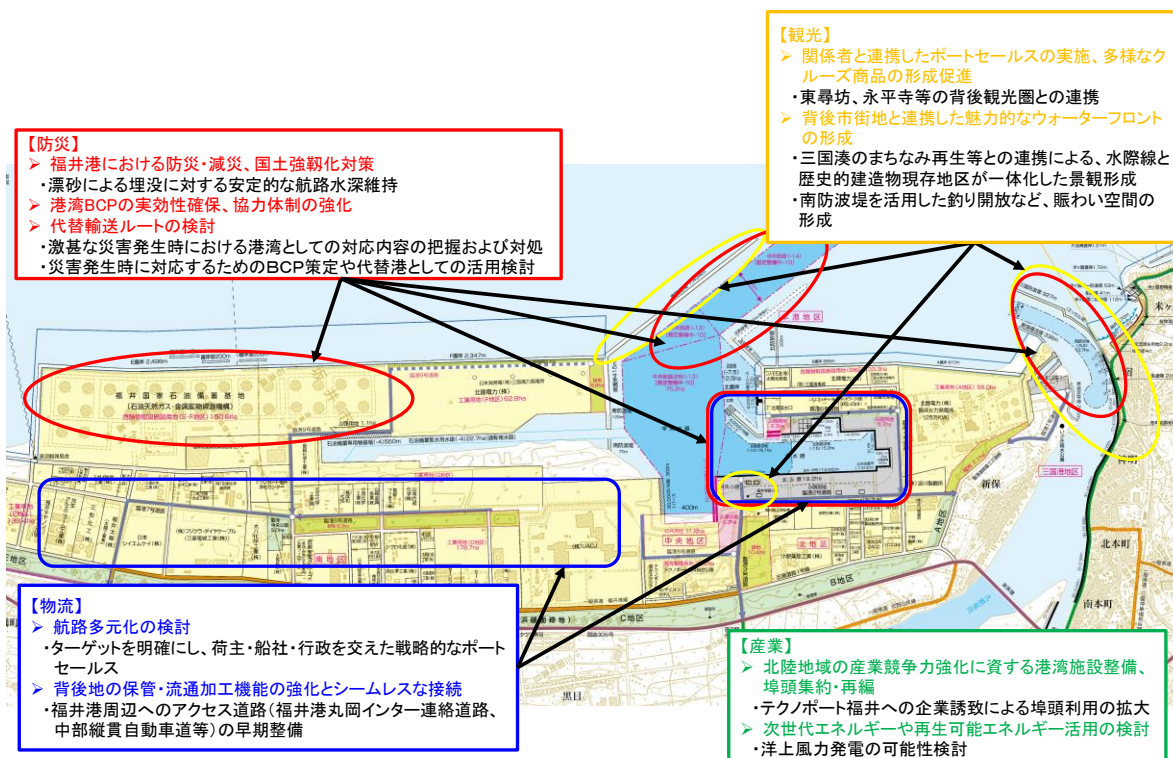
特定地域振興重要港湾に指定されている福井港は、日本列島の日本海側のほぼ中央部、福井県北西部に位置している。1971年3月に三国港から名称変更し、福井港となった。

国家石油備蓄基地や石油配分基地のエネルギー基地として、また「テクノポート福井」の拠点港として、さらには福井県嶺北地域を中心とした背後圏の物流基地としての機能を果たしている。

(2) 今後の取組のイメージ

＜目指す港の姿＞

- 人が集い、文化の交流や憩いが提供される、人々に開かれた港
- 物流機能の充実・活性化や新規企業の誘致・雇用の拡大、生活関連物資の安定的な供給による、地域の産業と生活を支える港
- 防災拠点として機能し、地域の安全・安心を支える港

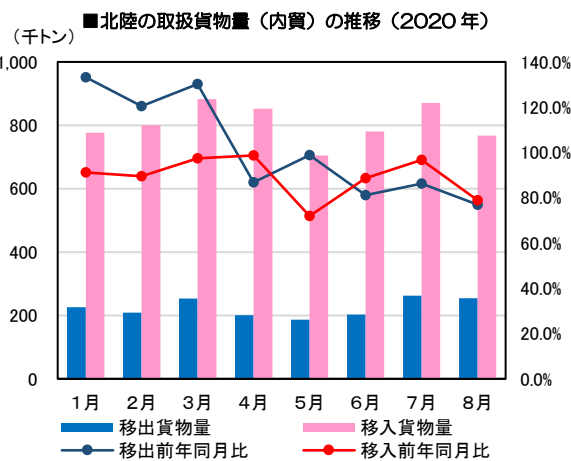
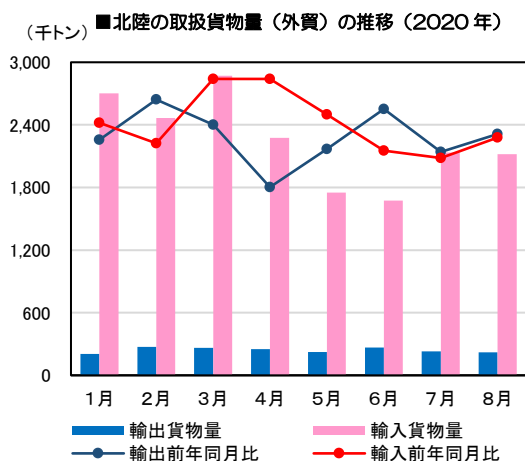


参考3. 港湾におけるウィズ・コロナ、ポスト・コロナ社会への対応

(1) 北陸港湾における新型コロナウイルス感染症拡大の影響分析

＜外貨貨物、内貨貨物への影響＞

取扱貨物量は、外貨は4月に輸出が前年同月比70%程度まで減少したが、その後は輸出入ともに90~120%程度で推移している。内貨は移出が3月まで120~140%と好調だったが、4月以降は移出入ともに70~100%程度と低調。

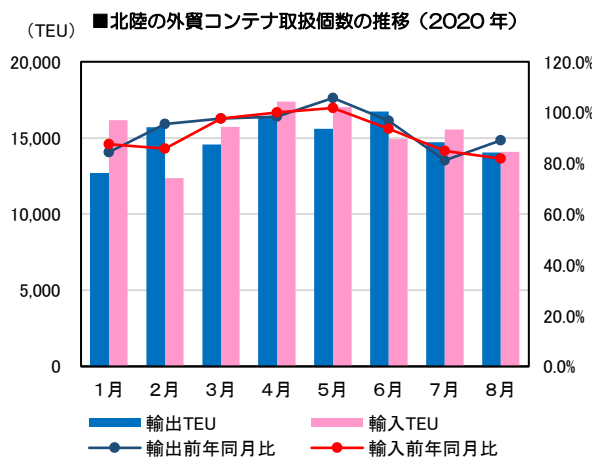


注) 新潟、直江津、伏木富山、金沢、敦賀を主要5港として選定。
出典：港湾統計(港別集計値)
※敦賀港の8月のみ港湾管理者より聞き取り

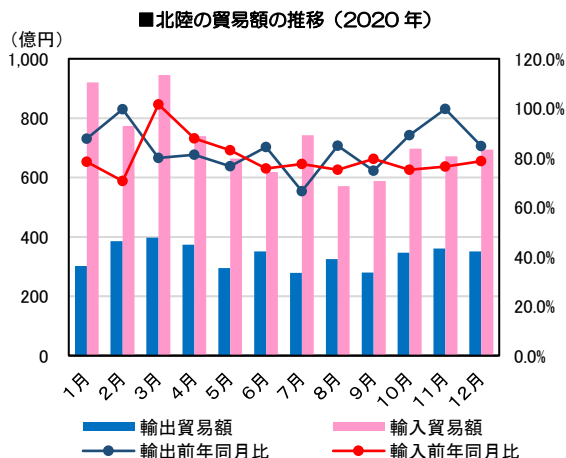
＜外貨コンテナ取扱貨物量への影響、貿易額への影響＞

外貨コンテナは、輸出入ともに5月までは前年並みで推移しているが、6月以降減少し80~90%程度で推移している。

貿易額は、輸出入ともに4月以降は概ね70~90%で推移しており低調となっている。



注) 新潟、直江津、伏木富山、金沢、敦賀を主要5港として選定
出典：港湾統計(港別集計値)



出典：貿易統計(財務省)

(2) 新型コロナウイルス感染症拡大による企業への影響

<北陸港湾利用企業への影響>

北陸港湾の利用企業において、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による需要減少等、厳しい状況が報告されている。中国市場等の需要回復の動きを見せている業種もあるものの、多くの業種の企業において先行き不透明な状況が続いている。

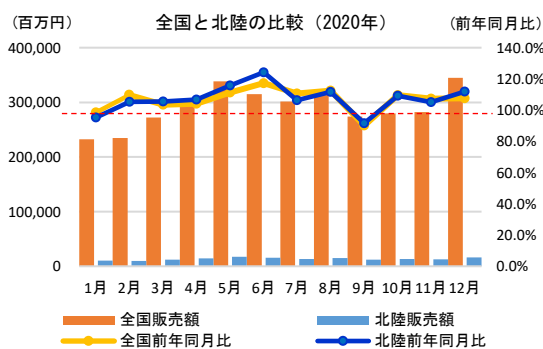
| 業種 | 動向・要因等 |
|----------|--|
| 雑貨・家庭用品 | ◆ 政府・各自治体からの外出自粛要請・在宅勤務の推奨により、人々の生活変化にともない、 <u>これまで潜在していた住まいに関するニーズが顕在化し</u> 、DIY商品やレジャー用品、ガーデニング資材、家庭菜園関連用品などが好調に推移。 |
| パルプ・製紙業 | ◆ 世界的に紙・パルプ需要が落ち込んでおり、国内の紙市場はコロナ禍による経済活動の停滞で、 <u>公告やチラシ用の印刷用紙などが落ち込んだ</u> 。 |
| 化学工業 | ◆ エラストマー・機能樹脂の販売が感染拡大の影響を大きく受け、 <u>自動車産業を中心に全般的に生産活動が停滞</u> したことから前年を下回った。 |
| アルミ製造業 | ◆ マテリアル事業（押し出し型材）は、米中貿易摩擦に加え、新型コロナウイルス感染症による世界経済への影響などを背景とした <u>アルミニウム型材市場の需要減少</u> 、アルミ地金市況に連動する売上の減少などの要因で低調。 ◆ 住宅及びビル用品は、日本国内では新型コロナウイルス感染症拡大の影響による <u>住宅購入に対する消費マインドの低下や建築現場の遅延・中断</u> により、新設住宅着工戸数は前年を下回った。海外では、同感染症拡大が早期に収束した <u>中国は回復基調</u> となったが、 <u>シンガポール等は社会的制限もあり、依然として不透明な状況</u> が続いている。 |
| ファスニング事業 | ◆ 新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大に伴い、各国で都市封鎖や経済活動自粛の動きが本格化し、工場の操業停止等を余儀なくされた。 <u>各国の段階的な移動制限解除や小売店舗再開に伴い、徐々に受注の持ち直しが見られるが、極めて厳しい事業環境が継続</u> している。このような事業環境のもと、医療・官需分野の販売が需要の増加により比較的好調であったものの、 <u>世界的な市況低迷に伴い、アパレルを含むその他の各分野で販売が大きく減少</u> した。 |
| 自動車部品製造 | ◆ 国内外の自動車製造メーカーによる操業停止および受注減少等が要因で低調。 <u>行動制限を緩和された国において、主要顧客である自動車メーカーの生産・販売が徐々に開始</u> されており、それに合わせて生産・販売拠点の操業を開始しているが、 <u>新型コロナウイルス感染拡大影響の長期化等、依然として先行き不透明な状況が続くとみられる</u> 。 |
| 機械等製造業 | ◆ 上期は建設機械・車両部門において、新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより、 <u>北米、欧州・C I S、アジアを中心に減少</u> したが、 <u>下期は中国が引き続き堅調に推移</u> するとともに、 <u>北米、日本などにおいても回復基調に入ることを想定</u> 。 ◆ 繊維機械では、中国国内でいち早く経済活動の回復が伝えられたが、繊維機械分野は本格的な設備投資の回復には至らなかった。インド市場においては、一部地域で都市封鎖が続いている。 <u>国内市場では、マスクや高機能フーキングウェアなど新たな繊維製品の需要がうまれたものの、設備投資は低調</u> に推移した。 ◆ 工作機械関連事業では、 <u>中国市場でいち早く回復したスマートフォンやタブレット端末等のEMS業界向けNC円テーブルの大口受注を獲得</u> したが、 <u>主要な納入先の国内自動車産業、工作機械業界からの受注は低調</u> に推移した。 |
| ガラス事業 | ◆ 4月～6月は得意先の減産の影響を受けたが、7月～9月に入り、 <u>テレビやIT関連ディスプレイ市場において需要が大きく回復</u> したことから、出荷は前年同期比で増加したものの価格は下落した。 ◆ <u>建築用ガラスは感染症の影響により出荷が減少</u> した。 |

出典：各社決算資料及び新聞記事より抜粋

<巣ごもり需要の増加>

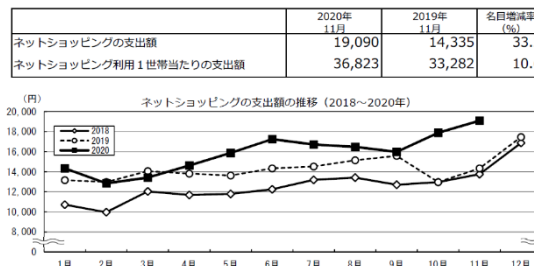
全国的に飲食や宿泊、観光業等における業績悪化が懸念される一方で、巣ごもり需要の増加により、ホームセンターの販売額やネットショッピングの支出額は前年同月値を上回る水準で推移している。

■ホームセンターの販売額実績値と前年同月比



出典：商業動態調査（経済産業省）

■ネットショッピングの支出額 (円)



出典：家計消費動向調査（令和2年11月分結果、総務省統計局）より抜粋

<クルーズ船への影響>

2020年4月～10月は日本へのクルーズ船の寄港はゼロとなった。

国内船社の日本発着クルーズは2020年11月から12月にかけて順次再開されたものの、2度目の緊急事態宣言発令により2021年1月から再度運航を中止し、2021年4月以降順次再開予定となっている（北陸地域においては2021年5月以降に再開予定）。

アジア諸国発着クルーズについては、2020年から対象者を限定して再開している会社が見られるほか、一部は2021年中に再開予定となっている。

■各クルーズ船運航会社の対応（日本発着）

| 船会社 | 経緯及び現時点の運航状況（日本発着） | 今後の見通し及び北陸寄港予定 |
|----------------|--|---|
| 郵船クルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2020年10月までのツアー中止、11月～2021年1月は従来の予定を変更し、バルコニーのない客室の使用中止、乗客を半数程度にし、1泊～3泊までのツアーで運航再開 2020年11月2日 横浜発着 30周年オープニングクルーズで再開 2021年2月から3月末まで運航中止 | <ul style="list-style-type: none"> 再度状況を慎重に検討の上、決定する |
| 日本クルーズ客船 | <ul style="list-style-type: none"> 2020年12月5日～ 大阪発着 クリスマス熱海花火・駿河クルーズで再開 2021年1月～3月のクルーズ進行中止 | <ul style="list-style-type: none"> 2021年4月以降再開予定 2021年8月発までコース発表済み |
| 商船三井客船 | <ul style="list-style-type: none"> 2020年4月以降クルーズ見合わせ 2020年11月2日の神戸発着 秋の味覚クルーズで再開（チャーターは10/25から再開） 2021年2月のクルーズ進行中止 | <ul style="list-style-type: none"> 2021年8月発までコース発表済み ゴールデンウィーク日本一周クルーズで、5月4日に輪島港に寄港予定 |
| MSCクルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 全船の2020年12月末まで運航中止期間を延長 | <ul style="list-style-type: none"> 2021年11月までのスケジュール発表済み 2021年4月、日本での運航を再開予定 |
| ホーランド・アメリカ・ライン | <ul style="list-style-type: none"> 2021年4月末まですべてのツアー運航中止 | <ul style="list-style-type: none"> 5月中旬までのアラスカ出発、6月上旬までの地中海、カナダ等も中止 2021年10月に日本発着クルーズを予定 |
| プリンセス・クルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2021年6月25日まで運航中止 | <ul style="list-style-type: none"> 2021年5月中旬まで運航中止（米国発着の8日以上コースは2021年11月1日まで） 2021年9月新潟港寄港予定（ダイヤモンドプリンセス） |
| クリスタルクルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2021年4月までの運航中止 | |
| ノルウェー・ジャンクルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2021年4月末までの運航中止 | |
| ピースボートクルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2021年のツアー募集停止 2021年4月～7月の出航中止 | <ul style="list-style-type: none"> 2021年8月から世界一周クルーズ進行予定 2021年12月までのスケジュール発表済み |
| コスタクルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2020年4月～10月までの日本発着コースの運航中止、9月にイタリアでコロナ対策をしてコース運航再開（乗船客はイタリア居住者に限定） 2020年11月より運航再開 2021年3月21日～4月25日のクルーズ中止 | <ul style="list-style-type: none"> 2021年5月～8月まで韓国、台湾、ロシア向け、40コース以上運航予定 2021年6月、7月、8月金沢港、新潟港、伏木富山港寄港予定 |
| キュナード | <ul style="list-style-type: none"> クイーン・エリザベス：2021年6月4日出発まで・2021年秋の日本発着、クイーン・メリー2：2021年5月28日出発まで、クイーン・ヴィクトリア：2021年5月16日出発まで運航停止 | <ul style="list-style-type: none"> 2022年4月以降の日本寄港コース再開を目指す |

出典：各社公式ウェブサイト(2021.2.12時点)より

■各クルーズ船運航会社の対応（アジア発着）

| 国・地域 | 船社（親会社・本拠とする国） | 動向 |
|--------|-----------------------------|--|
| シンガポール | ドリームクルーズ/スタークルーズ（ゲンティン香港系列） | <ul style="list-style-type: none"> シンガポールの外国人労働者でコロナウイルス回復者・軽症者の収容施設として保有船を使用 2020年10月30日までシンガポール発着コースは運航中止 11月6日よりシンガポール在住者対象の無寄港クルーズを再開（ワールドドリーム） |
| | ロイヤル・カリビアンインターナショナル | <ul style="list-style-type: none"> 2020年12月1日運航再開（シンガポール在住者のみ乗船可能な無寄港クルーズ） |
| 台湾 | ドリームクルーズ（ゲンティン香港系列） | <ul style="list-style-type: none"> 同社運航の「エクスプローラードリーム」（7万5338トン）で、2021年7月から基隆発着のクルーズ運航再開（台湾人対象） |
| | コスタクルーズ | <ul style="list-style-type: none"> 2020年12月より台湾本島をめぐるクルーズを再開（コスタセレーナ） |
| 香港・南沙 | ドリームクルーズ（ゲンティン香港系列） | <ul style="list-style-type: none"> 同社の香港・南沙発着コースは2021年3月28日まで運航中止 |
| 中国 | ロイヤル・カリビアンインターナショナル（アメリカ） | <ul style="list-style-type: none"> 2020年9月27日まで上海発着便、10月28日まで天津・シンガポール発着便の運航中止 2021年5月天津・福岡、天津・下関、6月天津・長崎、8月天津・福岡・境・舞鶴の各ツアーを予定 スペクトラムが2021年3月1日から運航再開予定 |

出典：海事プレス社 WEB CRUISE 及び船社公式 HP(2021.2.12時点)

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大により想定される社会の変容

○サプライチェーンの変革

コロナ禍においてグローバルサプライチェーンが世界各地で寸断し、様々な物資の供給途絶リスクが顕在化した。新たな危機に柔軟に対応できるよう、企業において調達先の多元化や製造拠点の見直しの機運が高まる中、今後、サプライチェーンの強靱化や生産拠点の一極集中是正に向けた取組が進んでいくものと考えられる。

○デジタル化と技術革新の進展

ネットショッピングの増加やテレワーク・WEB 会議など、コロナ禍においてデジタル技術を活用した非接触・リモート型の生活・働き方への転換等のニーズが増加した。

ポスト・コロナ社会においては、デジタル技術の活用によりビジネスや社会のあり方を大きく変えるデジタルトランスフォーメーション (DX) がこれまで以上に重要な要素となるものと考えられ、各分野における DX の推進が加速し、日常生活や産業活動においてサイバー空間とフィジカル空間がシームレスに連携することで、感染症予防にも対応した経済活性化が実現する社会への変化が予想される。

○新たな生活様式の定着と旅行者の志向の変化

観光市場は近場の国内旅行が先駆けとして回復していくものと考えられるが、3密の回避等のニューノーマルが形成されつつある中、プライベート感の重視などの旅行者の志向の変化を捉えながら、観光資源をより安全で誘客力の高いコンテンツにしていくことが必要となっている。

新しい生活様式の定着に伴い対面での交流の価値が高まっており、付加価値の高い特別な体験ができるプライベートツアーの形成等、ポスト・コロナ社会において観光産業を戦略的に発展させるための魅力的な観光コンテンツの充実が重要になるものと考えられる。

また、国内需要に限界がある中で、中長期的にはインバウンド需要の取り込みも重要であり、衛生管理・体調管理等の感染症対策を徹底した上で、安心・安全な日本旅行を適切な情報発信により諸外国に PR していくことが有効と考えられる。

(4) ウィズ・コロナ、ポスト・コロナ社会における港湾の対応

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、巣ごもり需要など一部では需要が増加したものの、全体としてはヒト・モノ・カネの流れが制約され経済が停滞することとなった。また、感染拡大防止のためヒトの移動が制限され、観光需要が大きく減少するとともに多くのクルーズ船が運休することとなった。

経済社会の長期的な不確実性が高まっている中、北陸港湾においては、ウィズ・コロナ社会における短期的な対応として、港湾利用企業のサプライチェーンの見直し等の動向を注視していくとともに、クルーズの安全・安心の確保や受入体制の構築等によりクルーズ需要の回復を目指しつつ、中長期的にはポスト・コロナ社会において想定される社会の変容を捉えて、サプライチェーンの強靱化や観光需要の喚起による地方創生等に向けて柔軟に対応していくことが必要と考えられる。

想定し得る具体的な取組としては、物流面では、企業におけるサプライチェーンの強靱化の促進や港湾関連データ連携基盤の構築、非接触型の貨物搬出入等を実現するためデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進するとともに、人流面では、関係者と連携した寄港地におけるクルーズ船の受入体制の構築や安全対策のPR、新たな生活様式を取り入れた魅力的な観光コンテンツとの連携によるクルーズ需要の喚起等を進める必要がある。

■港湾におけるウィズ・コロナ、ポスト・コロナ社会への対応

| | コロナ禍による影響 | コロナ禍による社会の変容 | コロナ禍による社会の変容を捉えた 港湾における対応の方向性 |
|----|--|--|---|
| 物流 | <ul style="list-style-type: none"> ○ヒト・モノ・カネの流れの制約による各国の経済停滞 ○サプライチェーンの脆弱性が顕在化 ○巣ごもり需要、衛生品需要の増加 | <ul style="list-style-type: none"> ○サプライチェーンの変革 ○デジタル化と技術革新の進展 | <p>【サプライチェーンの強靱化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○生産拠点の一極集中是正、国内回帰等の企業の動きに対応した効率的な海上輸送網の構築、産業立地環境の形成 <p>【DXの推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○港湾関連データ連携基盤の構築 ○感染症対策にも対応した効率的かつ非接触型の貨物搬出入の実現 ○センサーやシステムの導入による、コンテナのダメージチェック作業の非接触化 |
| 人流 | <ul style="list-style-type: none"> ○自粛要請やロックダウンによる移動制限 ○観光需要の大きな減少 ○多くのクルーズ船が運休 | <ul style="list-style-type: none"> ○国内市場を先駆けとした観光需要の回復 ○新たな生活様式の定着と旅行者の志向の変化 | <p>【水際対策の強化・クルーズ旅客の利便性や安全性の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○港湾へのライブカメラの設置による検疫時等の情報収集能力の向上 ○「水際・防災対策連絡会議」等を活用したクルーズ船の受入体制の構築 ○安全性に係る信頼確保策の実施 <p>【背後地と連携した観光需要の喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たな生活様式を取り入れた魅力的な観光コンテンツの充実によるクルーズ需要創出 |

参考4. 東南アジア向けダイレクト航路創設に関する考察

京浜港等の国内主要港においてコンテナターミナルの混雑による車両待機時間が課題となる中、東南アジア向けダイレクト航路創設により一部貨物を日本海側港湾で受け持つことで、日本全体での港湾物流の効率化が図られ、荷主利便向上に資するものと考えられる。

また、寄港頻度や陸送コストが不利な場合でも、平常時に日本海側港湾を一定程度利用しておくことは、有事の際の事業継続計画（BCP）の観点からも重要と考えられる。

本項では、日本海側港湾の背後圏（太平洋側港湾を利用するより陸送コストが優位となる地域）の東南アジア向け貨物需要等を整理し、日本海側港湾から東南アジア向けダイレクト航路が創設された場合に想定しうる寄港パターン・貨物量を試算し、例示する。

（1）潜在需要の整理方法

日本海側港湾から東南アジア向けダイレクト航路が創設された場合に集貨が可能と想定される潜在貨物需要の整理方法は、以下の3通り。

潜在需要①: 太平洋側港湾からのシフト分

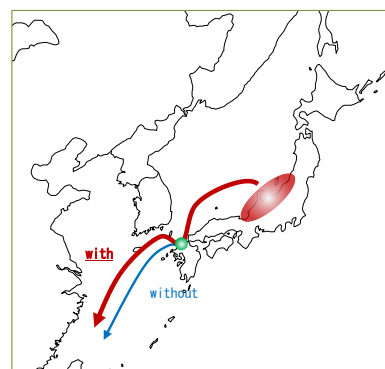
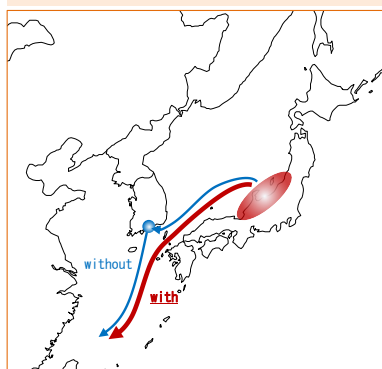
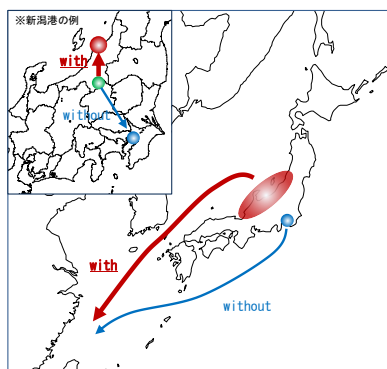
- 現在太平洋側港湾を利用している東南アジア向け貨物の内、直航航路を利用することで輸送コストが安価となる分を潜在需要として計上。

潜在需要②: 海外トランシップからのシフト分

- 現在日本海側港湾を利用している東南アジア向け海外トランシップ貨物の内、直行航路に転換すると想定される分を、直行航路を有する他港のトランシップ実績を踏まえて、潜在需要として計上。

潜在需要③: 既存直行航路からのシフト分

- 現在北九州港・博多港の直行航路を利用している東南アジア向け貨物が、便数増加により、一部北陸からの直行航路にシフトするものとし、潜在需要として計上。



注）北海道の貨物については、太平洋側と日本海側の利用港が同一になる可能性があるため、海外トランシップ分は潜在需要①では計上せず潜在需要②で計上する。

潜在需要②の海外トランシップからのシフト分については、東南アジアダイレクト航路及び釜山トランシップ航路の両方を有している国内港湾の内、ダイレクト航路の便数が週一便以下の港湾におけるダイレクト航路とトランシップ航路の貨物量割合の平均値を使用して試算した。

海外船社等によるインセンティブにより、海外トランシップによる輸送は今後も一定数継続される可能性が高いが、一極集中によるリスク回避の観点からも航路の多様化を図っていく必要がある。

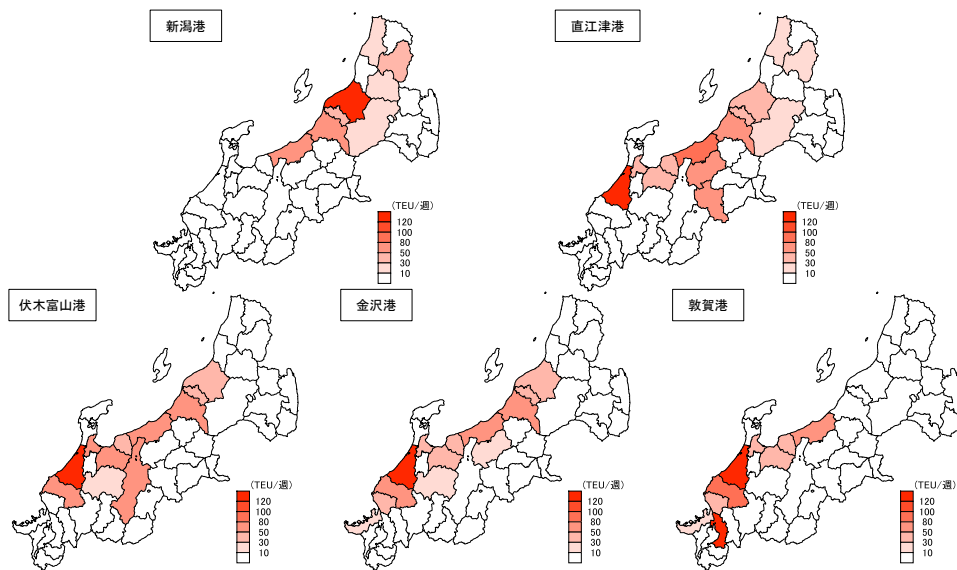
(2) 背後地域の潜在貨物需要

北陸港湾の背後地域における潜在貨物需要（潜在需要①+②）は、新潟港や金沢港背後、長野県、滋賀県に多く見られる。

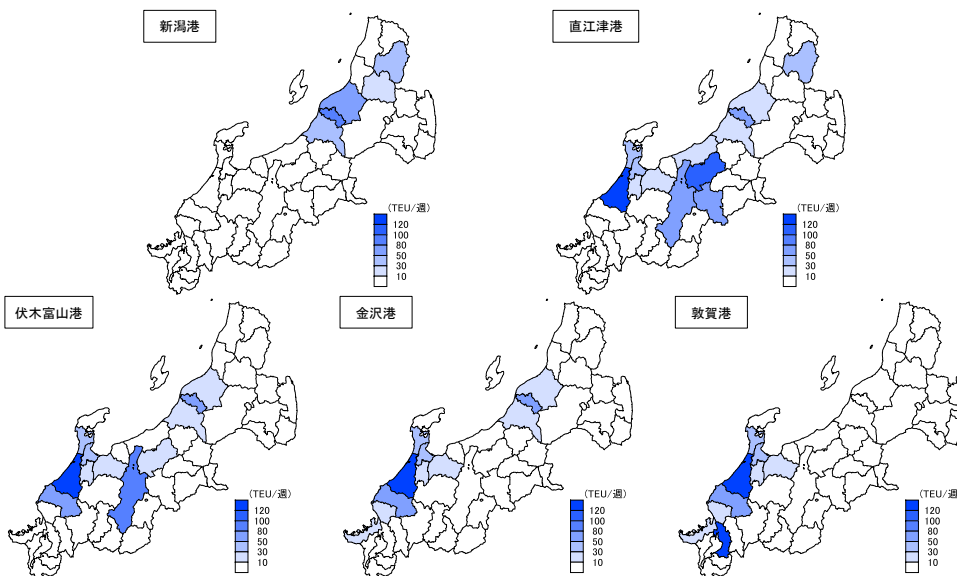
ただし、荷主によっては寄港頻度で勝る太平洋側港湾や海外トランシップを優先して利用する可能性もあり、必ずしも全ての需要を取り込めるわけではないことに留意が必要。

ダイレクト航路創設の検討に当たっては、貨物の集約の観点から寄港地を選定する必要があるが、貨物特性や各港における岸壁の整備状況等の個別事情を見極め、想定しうる航路を精査していく必要がある。

■各港における東南アジア向けダイレクト航路の潜在貨物量（輸出）



■各港における東南アジア向けダイレクト航路の潜在貨物量（輸入）

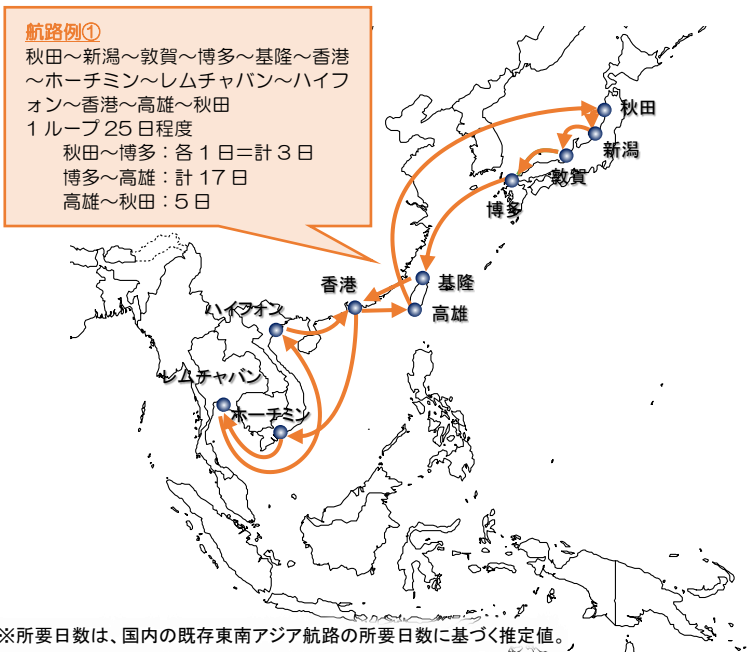


(3) 航路パターンと貨物量

(1) で整理した潜在需要①～③の合計から、集貨できる貨物量が多いと想定されるいくつかの航路パターンを例示する。なお、本項で例示する航路はフルコンテナ船を想定しているが、多様な速度帯からなる重層的な航路網の形成も重要であり、国際フェリー・RORO 船によるシヤトル航路の可能性も考えられる。

<航路例①>

○国内4港及び台湾、香港、ベトナム、タイを経由する航路の潜在需要は、**輸出 1,301TEU/週、輸入 1,169TEU/週**。1 ループ当たりの所要日数は、**約 25 日**となっている。



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。

(Case 3・ハイブリッド:輸出)
(輸出) (単位: TEU/週)

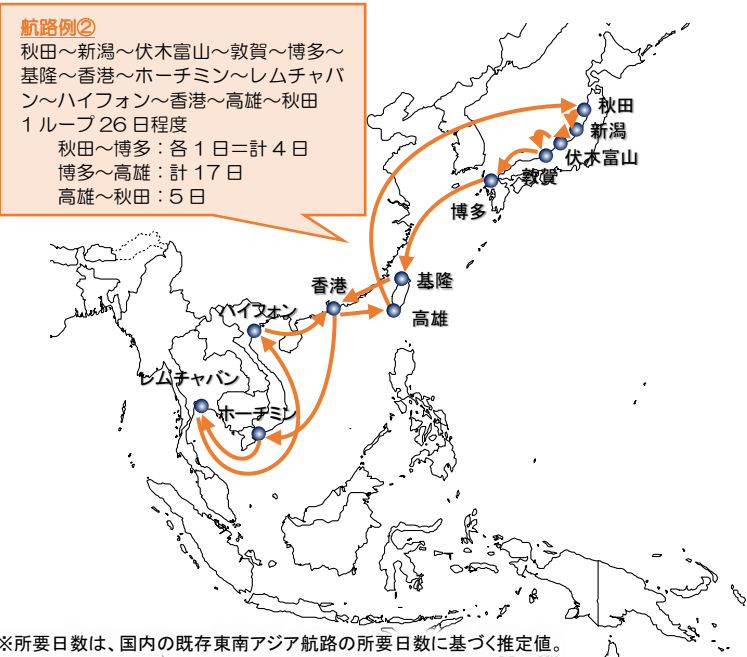
| | 秋田港 | 新+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-----|-----|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | 33 | 249 | 19 | 301 |
| ハイフォン | 28 | 60 | 14 | 102 |
| レムチャパン | 30 | 178 | 53 | 261 |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 204 | 33 | 269 |
| 基隆 | 95 | 101 | 11 | 208 |
| 高雄 | 18 | 134 | 10 | 162 |
| 計 | 236 | 925 | 140 | 1,301 |

(Case 3・ハイブリッド:輸入)
(輸入) (単位: TEU/週)

| | 秋田港 | 新+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-----|-----|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | 7 | 69 | 74 | 150 |
| ハイフォン | 26 | 47 | 64 | 137 |
| レムチャパン | 22 | 105 | 135 | 262 |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 192 | 92 | 299 |
| 基隆 | 3 | 124 | 10 | 137 |
| 高雄 | 6 | 166 | 13 | 185 |
| 計 | 80 | 703 | 386 | 1,169 |

<航路例②>

○国内5港及び台湾、香港、ベトナム、タイを経由する航路の潜在需要は、**輸出 1,389TEU/週、輸入 1,257TEU/週**。1 ループ当たりの所要日数は、**約 26 日**となっている。



※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。

(Case 4・ハイブリッド:輸出)
(輸出) (単位: TEU/週)

| | 秋田港 | 新+伏+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | 33 | 257 | 19 | 309 |
| ハイフォン | 28 | 65 | 14 | 107 |
| レムチャパン | 30 | 194 | 53 | 277 |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 226 | 33 | 291 |
| 基隆 | 95 | 113 | 11 | 219 |
| 高雄 | 18 | 158 | 10 | 186 |
| 計 | 236 | 1,013 | 140 | 1,389 |

(Case 4・ハイブリッド:輸入)
(輸入) (単位: TEU/週)

| | 秋田港 | 新+伏+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | 7 | 76 | 74 | 156 |
| ハイフォン | 26 | 49 | 64 | 139 |
| レムチャパン | 22 | 133 | 135 | 290 |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 215 | 92 | 322 |
| 基隆 | 3 | 131 | 10 | 144 |
| 高雄 | 6 | 187 | 13 | 206 |
| 計 | 80 | 791 | 386 | 1,257 |

＜航路例③＞

○国内4港及び台湾、香港、ベトナム、タイを經由する航路の潜在需要は、**輸出1,427TEU/週、輸入618TEU/週**。1ループ当たりの所要日数は、**約26日**となっている。
○輸出貨物量が多いが、輸入貨物量の需要発掘が課題と想定される。

航路例③
秋田～新潟～敦賀～北九州～基隆
～香港～シンガポール～ポートケ
ラン～香港～高雄～秋田
1ループ26日程度
秋田～博多：各1日＝計3日
博多～高雄：計18日
高雄～秋田：計5日



(Case 3・ハイブリッド：輸出)
(輸出) (単位：TEU/週)

| | 秋田港 | 新+敦 | 北九州港 | 計 |
|--------|-----|-----|------|-------|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | 14 | 49 | 44 | 107 |
| ポートケラン | 38 | 57 | 598 | 694 |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 204 | 21 | 257 |
| 基隆 | 114 | 235 | 21 | 370 |
| 計 | 198 | 545 | 684 | 1,427 |

(Case 3・ハイブリッド：輸入)
(輸入) (単位：TEU/週)

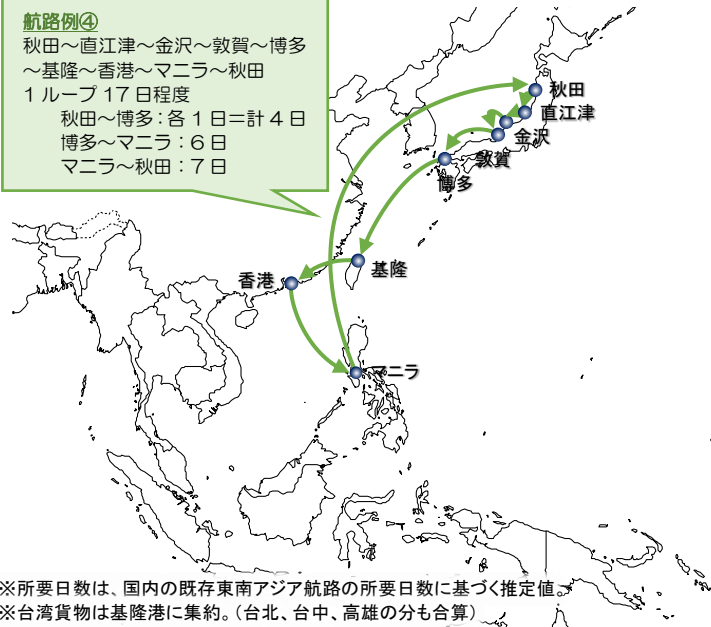
| | 秋田港 | 新+敦 | 北九州港 | 計 |
|--------|-----|-----|------|-----|
| マニラ | | | | |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | 3 | 13 | 1 | 16 |
| ポートケラン | 6 | 22 | 0 | 28 |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 192 | 46 | 254 |
| 基隆 | 10 | 290 | 21 | 320 |
| 計 | 33 | 516 | 68 | 618 |

※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。

＜航路例④＞

○国内5港及び台湾、香港、フィリピンを經由する航路の潜在需要は、**輸出790TEU/週、輸入789TEU/週**。1ループ当たりの所要日数は、**約17日**となっている。
○日数が短い分貨物量も少ないが、直江津港や金沢港の岸壁規模で対応可能な船型の場合、このような航路も検討し得るものと考えられる。

航路例④
秋田～直江津～金沢～敦賀～博多
～基隆～香港～マニラ～秋田
1ループ17日程度
秋田～博多：各1日＝計4日
博多～マニラ：6日
マニラ～秋田：7日



(輸出) (単位：TEU/週)

| | 秋田港 | 直+金+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | 54 | 92 | 11 | 157 |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 32 | 200 | 33 | 265 |
| 基隆 | 114 | 233 | 21 | 368 |
| 計 | 200 | 525 | 65 | 790 |

(輸入) (単位：TEU/週)

| | 秋田港 | 直+金+敦 | 博多港 | 計 |
|--------|-----|-------|-----|-----|
| マニラ | 42 | 29 | 52 | 123 |
| セブ | | | | |
| ホーチミン | | | | |
| ハイフォン | | | | |
| レムチャパン | | | | |
| シンガポール | | | | |
| ポートケラン | | | | |
| ベナン | | | | |
| ジャカルタ | | | | |
| スラバヤ | | | | |
| 香港 | 15 | 215 | 92 | 322 |
| 基隆 | 10 | 312 | 22 | 344 |
| 計 | 67 | 556 | 166 | 789 |

※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。

※台湾貨物は基隆港に集約。(台北、台中、高雄の分も合算)

参考5. 用語解説

| 用語 | 解説 |
|------------------------|---|
| 新しい生活様式 | 新型コロナウイルスを想定した生活様式。 厚生労働省から実践例として「一人ひとりの基本的な感染対策」や「日常生活を営む上での基本的な生活様式」、「日常生活の各場面別の生活様式」、「働き方の新しいスタイル」が示されている。 |
| インバウンド | 訪日外国人旅行者のこと。 |
| 上屋 | 荷揚げした貨物や船に積み込む貨物の荷さばきや一時保管を行う施設。 |
| エプロン | 岸壁の陸側にあつて、背後の上屋や野積場までのスペースをいう。 |
| オプションツアー | ツアー中の自由時間に別途の旅行代金を払って任意に参加する小旅行のこと。クルーズでは、寄港地で催行されるツアーをいう。シヨア・エクスカージョンとも呼ぶ。 |
| カーボンニュートラル | 温室効果ガスの排出と吸収でネットゼロを意味する概念。 |
| カーボンニュートラルポート | 港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする取り組みのこと。 |
| 海岸保全施設 | 海岸保全区域内にある津波や高潮等による海水の侵入又は海水による侵食から海岸を防護するための施設のこと。 |
| 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) | 海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備などの技術的要件や、検査の実施等について定めている条約。 2001年9月11日の米国同時多発テロ事件を受け、港湾施設の保安も規定された。 |
| 岸壁 | 船舶に係留させて貨物の積卸し、乗客の乗降等に利用する施設のこと。 |
| 北前船 | 江戸時代～明治末期にかけて、日本海側を北海道から大阪まで往復していた船で、一般的には、河村瑞賢が寛文十二年(1672年)に庄内地方(山形県)の御城米(天領の年貢米)を大阪経由で江戸まで運んだ「西廻り航路」の船のことをいう。 米や紅花、昆布、ニシン等々、様々な物を輸送していた。 |
| 喫水 | 船体の水面下に沈んでいる深さ。ドラフトとも呼ばれる。 |
| グリーンインフラ | 社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能(生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等)を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるもの。 |
| 係留施設 | 船舶に係留させて貨物の積卸し、乗客の乗降等に利用する施設。係留施設には岸壁、棧橋等がある。 |
| 広域港湾 BCP | 大規模災害時における広域的な連携を確保するため、関係機関の役割と事前の対策が整理されたもの。 |

| 用語 | 解説 |
|--|--|
| 鋼管杭 | 鋼製の杭で建造物の基礎に使われる。港湾では、棧橋構造の係留施設など基礎として使用される。 |
| 鋼矢板 | 鋼製の板で、港湾や河川の土留めなどに使われる。横方向に連続して設置することで、壁を作ることができる。 |
| 航路 | 船舶が港に出入りするために設けられた水路のこと。 |
| 港湾 BCP | 大規模地震・津波などが発生しても、港湾機能の低下を最小限に抑えるよう、「災害時の対応」や「平時の取り組み」について、港湾関係者が合意し策定した事業継続計画 (Business Continuity Plan) のこと。 |
| 港湾計画 | 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者が定める法定計画のこと。 港湾計画では、通常 10 年～15 年程度の将来を目標年次として、取扱貨物量などの能力、港湾施設の規模及び配置などについて定めることとされている。 |
| 港湾関連データ連携基盤 | 港湾物流情報や貿易手続情報など港湾に関する様々な情報を連携させ、データ利活用による港湾業務の効率化、高付加価値化を推進するために、インターネット上に構築するシステム基盤のこと。 |
| 護岸 | 波浪による侵食や水圧による崩壊を防止するための施設。 |
| 国際海上コンテナ車 | 海上コンテナを輸送する車両のこと。コンテナは、台車（シャーシ）に載せて、トレーラーヘッドで牽引して輸送する。 |
| コンテナ | 貨物、特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。サイズは通常、長さで表示され、10ft(フィート)、20ft、40ft のものが主流。最近のコンテナ輸送においては 40ft を超えるものも用いられている。また、コンテナの幅と高さは 8ft が標準であったが、最近では、高さが 8ft を超える背高コンテナが使用されるようになってきている。 |
| 再エネ海域利用法（海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に掛かる海域の利用の促進に関する法律） | 海洋再生可能エネルギー発電事業の長期的、安定的かつ効率的な実施重要性に鑑み、海洋基本法（平成 19 年法律第 33 号）に規定する海洋に関する政策との調和を図りつつ、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に掛かる海域の利用を促進するため、基本方針の策定、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域内の海域の占用等に係る計画の認定制度の創設等の措置について制定された。 |
| 再生可能エネルギー | 太陽光・風力・地熱・中小水力・バイオマスといった、温室効果ガスを排出しないエネルギー。 |
| サプライチェーン | 企業内にとどまらず、メーカーや、物流事業者、卸・小売業など異なった組織・企業間をまたがる一貫的な物の動きを管理すること。 |
| 棧橋 | 係留施設の構造の 1 つ。船舶を係留させて貨物の積卸し、乗客の乗降等に利用する施設。 |
| シベリア・ランドブリッジ | シベリア鉄道と船舶やトラック等の複数の輸送モードを利用した日本・アジアと欧州・中近東・中央アジアを結ぶ国際複合一貫輸送方式による輸送ルートのこと。 |

| 用語 | 解説 |
|--------------------------------|--|
| 循環型社会 | 製品等が廃棄物等となることを抑制し、次に排出された廃棄物等についてはできるだけ資源として適正に利用し、最後にどうしても利用できないものは適正に処分することが確保されることにより実現される「天然資源の消費が抑制され、環境への負荷ができる限り低減された社会」のこと。 |
| 循環資源 | 廃棄物などのうち、有用な物をいう。 |
| 消波ブロック | 波を消すために海岸や防波堤に設置されるコンクリートのブロックのこと。 |
| 静脈物流 | 人の血管に例え、製品系の輸送を動脈物流、生産や消費活動で発生する循環資源の輸送を静脈物流と表現したもの。 |
| スーパーヨット | 一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長 80 フィート以上 (24m以上) の大型クルーザーのこと。 |
| スマートインフラ | 北陸港湾ビジョンでは、ICT や AI 等を用いて整備・維持管理を行うインフラのことを指す。 |
| 設計沖波 | 防波堤その他の施設の設計を行うための基となる波のこと。 |
| 増深改良 | 船舶の大型化に対応するため、既存の岸壁や航路、泊地を改良し、水深を深くすること。 |
| 第 4 次産業革命 | IoT や AI、ビッグデータを用いた技術革新のこと。 |
| 耐震強化岸壁 | 大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、通常よりも耐震性を強化して建設される岸壁。 |
| 漂砂 | 海浜に於いて波や流れの作用により生じる海底の土砂などが移動する現象、あるいは、移動する土砂をいう。 |
| 中国華南地域 | 中国の福建省、海南省、広東省周辺の地域のこと。 |
| 釣り文化振興モデル港 | 地域の関係者による地方創生を目的とした釣り文化振興の取組が進められている港湾を「モデル港」として募集し、「釣り文化振興モデル港」として国土交通省港湾局が指定したもの。 |
| 出入管理情報システム | カードリーダーで PS (Port Security) カードを読み取ること等により、港湾の制限区域への人の出入りを確実かつ円滑に管理するシステムのこと (平成 27 年 1 月 1 日から、システムの本格運用を開始)。 |
| デジタルトランスフォーメーション (DX) | 進化したデジタル技術を浸透させることで人々の生活をよりよいものへの変革することを目指す。港湾においては、建設・物流分野において、大胆な効率化等に向けて、リアルデータを積極的に活用し公共事業等のデジタル化に踏み込み、施策の迅速化を図るとともに、感染拡大防止につながるリモート化、省人化に取り組むことにより、抜本的な生産性の向上を目指すことをいう。 |
| 電子商取引 (EC、Electronic Commerce) | 物・サービスの売却あるいは購入を、コンピュータを介したネットワーク上で行うもの。 |

| 用語 | 解説 |
|-------------|---|
| 冬季風浪 | 冬季季節風による波浪のこと。日本海側は、冬季の季節風により、大きな波浪が発生する。 |
| トランシップ | 積荷港から積卸港まで、同一の船舶で運送されずに、途中港で積み替えられること。A国から積み出された貨物が、B国の港湾で他船に積み替えられてC国へ運送される場合、この貨物をトランシップ貨物と呼ぶ。 |
| ナイトタイムエコノミー | 夜8時から翌日朝6時までの活動を指し、地域の状況に応じた夜間の楽しみ方を拡充し、夜ならではの消費活動や魅力創出をすることで、経済効果を高めることを目標とするもの。 |
| 荷主 | 契約等で輸送の方法等を決定する事業者のこと（貨物の所有権を問わない）。 |
| 荷役 | 荷物の搬送、積み付け、仕分けなどの作業をいう。 |
| 粘り強い構造 | 背後地の被害軽減を目的とした、堤防の損傷等を軽減する機能を有する構造のこと。 |
| バースシフト | 利用する係留施設を途中で変更し移ること。 |
| バイオマス | 生物の生物学的プロセスによって生成される物質または燃料。生物由来の有機非化石物（植物性物質等）、バイオ燃料（バイオマス原料から生成される液体燃料等）、バイオガス（埋立ガス等）、バイオ廃棄物（生体起源の固形の都市廃棄物等）が含まれる。 |
| 泊地 | 港湾内で船舶が安全に停泊することができる水面のこと。 |
| バルク貨物 | 穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物のこと。 |
| バルク船(バラ積み船) | 石炭、鉄鉱石、穀物などの大量な原材料を、大きな船倉に入れて運ぶ船。バルカーともいう。バルク船の大きさは、ケーブサイズ(15万重量トンクラス)、パナマックス(6~7万重量トンクラス)、ハンディサイズ(2~4万重量トンクラス)などに分けられる。 |
| 避難港 | 暴風雨に際し小型船舶が避難のため停泊することを主たる目的とする港湾のこと。全国で36港が指定。 |
| 複合一貫輸送 | 特定の貨物が、船舶、鉄道など種類の異なる2種類の輸送手段で輸送され、荷送人で貨物が詰められ荷受人まで一度も開封される単一の運送人の一元的な責任管理のもとで届けること。 |
| ブルーカーボン生態系 | ブルーカーボンとは海洋生態系に蓄積される炭素のことであり、そうした作用を有する生態系をいう。 |
| 防波堤 | 波浪から港内を保護し、港内の静穏を保ち荷役の円滑化、船舶の航行、停泊の安全及び港内の施設の保安を図るために設ける施設。 |
| 北極海航路 | 北極海航路は大きく2つあり、欧州からロシア沿岸にそってベーリング海峡に至る「北東航路」と北極海の北米大陸側を通る「北西航路」がある。日本にとって「北東航路」はこれまでの欧州とを結び「南回り航路」（マラッカ海峡及びスエズ運河経由）の6割程度の航行距離であり、商業航路としての経済効果が大きいと想定されている。 |

| 用語 | 解説 |
|--------------|--|
| マルチテナント型物流施設 | 複数の企業が入居することを想定して作られている物流施設のこと。 |
| みなとオアシス | 「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として国土交通省港湾局長が登録するもの。 |
| メンテナンスサイクル | 安全安心等を確保するため、点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒(次の点検)の業務サイクルを通して、維持管理計画等の内容を充実し、予防保全を進めること。 |
| モーダルシフト | 輸送方法をトラックから海運や鉄道に転換すること。 都市部での道路混雑の緩和や、温室効果ガスの排出抑制効果と併せて、物流事業における労働生産性を向上する効果もある。 |
| ヤード | コンテナやバルク貨物を保管する場所のこと。 |
| ユニットロード | 船舶や自動車、鉄道などの貨物積載方法および積載状態(積載量)による経済性・効率性を高め、このことが貨物輸送全体の効率化を図ることとなるよう、雑貨などの物品を1つにまとめた貨物。 ユニットロードに対応した船舶輸送としては、フェリー、コンテナ船および RORO 船による輸送が代表的である。 |
| 洋上風力発電 | 海の上に風車を設置して発電をするもの。 |
| リードタイム | 発注から納品までに要する時間を指す。 |
| リサイクルポート | 循環型社会の実現を図るための静脈物流の広域輸送拠点として、港湾管理者からの申請により国土交通省港湾局長が指定した港湾のこと。 |
| リダンダンシー | 「冗長性」、「余剰」を意味し、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示すもの。 |
| リプレース | 新たに船舶を建造して輸送供給力を純増させるのではなく、古い船舶を処分して、その代わりとなる新しい船舶を建造すること。 |
| 流通加工 | 入庫した貨物に対し、検品・ラベル貼り・値札付け・組み立て・箱詰め・梱包・方面別仕分け等を行うこと。 |
| 臨港道路 | 港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域を結ぶための臨港交通施設。 |
| レール&クルーズ | 鉄道とクルーズを組み合わせた旅行。東京～金沢まで新幹線で移動し、金沢でクルーズ船に乗下船し、金沢～東京まで新幹線で戻るといった旅行が該当する。鉄道の他に、飛行機と組み合わせたフライ&クルーズ、自家用車と組み合わせたドライブ&クルーズもある。 |
| ロット | 仕入・製造等の業務で発生する製品単位のこと。 |
| 3密 | 新型コロナウイルスの感染拡大を防止するために避ける事とされた「密閉・密集・密接」のこと。 |

| 用語 | 解説 |
|---|--|
| 5G | 第5世代移動通信システムのこと。 5Gは、4Gの延長線上の超高速通信だけではなく、超低遅延通信及び多数同時接続といった4Gまでには無かった新たな機能を持つ次世代の移動通信システムであり、身の回りのあらゆるモノがネットワークにつながるIoT時代のICT基盤として期待されている。 |
| AI (Artificial Intelligence) | 「人工知能」とも訳され、知的な機械、特に、知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術のことをさす。 |
| BIM (Building Information Modeling) CIM (Construction Information Modeling/Management) | 計画、調査、設計段階から3次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図ることを目的とするもの。 |
| CIQ | 税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の略で、人や貨物の国際的な移動の際に必要な手続き及びその施設を指す。 |
| Colins | コンテナ物流情報サービスのことであり、ターミナルオペレーター、荷主、海貨事業者、運送事業者等の、関係事業者間で一元的にコンテナ物流情報を共有化するための会員登録制のウェブサイト型の情報システムのこと。 |
| CONPAS (Container Fast Pass) | コンテナターミナルの搬出・搬入ゲート手続きを効率化するため、関東地方整備局が2017年度に開発した新・港湾情報システムのこと。 |
| Fintech | Finance(金融)とTechnology(技術)を掛け合わせた言葉。IoT、ビッグデータの処理・分析、AI、ブロックチェーン等の先端技術を使い、スマートフォンやタブレット端末等を通じて、これまでにない革新的な金融サービスが生み出される動きをとらえたもの。 |
| i-Construction | 「ICTの全面的な活用(ICT 土工)」等の施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場を目指す取組みのこと。 |
| IoT (Internet of Things) | 「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。 |
| LNG (Liquefied Natural Gas) | 天然ガスを約-162℃まで冷却して液体にしたもの。液化することで体積が1/600となり、大量輸送・大量貯蔵が可能となる。 |
| LNG バンカリング | 船舶燃料としてLNG(液化天然ガス)を供給する拠点のこと。 |
| MaaS (Mobility as a Service) | 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。 |

| 用語 | 解説 |
|---------------------------------------|---|
| NEAL-NET | 北東アジア物流情報サービスネットワーク (Northeast Asia Logistics Information Service Network) の略称。 日本、中国、韓国の主要港における①「コンテナ船の到着・出発時刻」、②「コンテナの船積み・船卸し時刻」、③「コンテナのゲートイン・ゲートアウト時刻」の情報を各国のユーザーに提供するシステムとその取り組みのための日中韓の協力の枠組みのこと。 |
| RORO 船 (roll on roll off ship) | 貨物をトラックやフォークリフトで積卸す(水平荷役方式)のために船尾や船側にゲートを有する船舶。 |
| SDGs | 2015年9月の「国連持続可能な開発サミット」において採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。17のゴール・169のターゲットから構成されている。 |
| Sea 級グルメ | みなとオアシスが位置する地元のみなとで水揚げされた海産物や、みなとオアシスの背後地域で地産地消される名産品を用いてつくられる飲食物。飲食物には何らかの”Sea(海)”の要素を含むことが必要。 |
| Society5.0 | サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する新たな社会を指すものであり、第5期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。 |
| TEU (Twenty-foot equivalent units) | 20ft換算のコンテナ取扱個数の単位。20ftコンテナ1個を1TEUとして計算する。(40ftコンテナ1個は2TEUと計算する) |