

# 「北陸港湾ビジョン(仮)」の検討について

## 目次

- 新たな北陸港湾ビジョンの策定の背景 ...1
- 各位置図 ...2~4
- 「物流」関連資料 ...5~11
- 「産業」関連資料 ...12~13
- 「防災」関連資料 ...15~19
- 「維持管理」関連資料 ...20~22
- 「観光」関連資料 ...23~31
- その他 ...32

# 新たな北陸港湾ビジョンの策定の背景

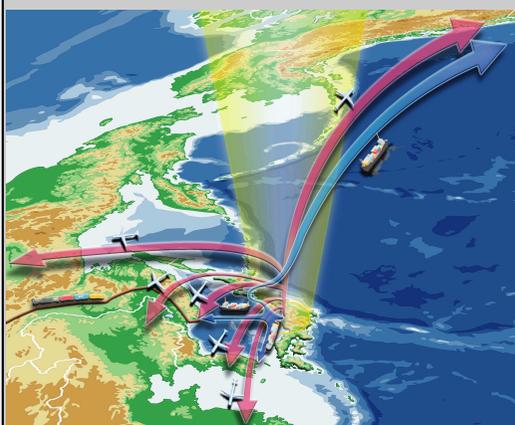
○国土交通省港湾局においては、平成30年7月に、2030年頃の将来を見据え、港湾の果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等が「港湾の中長期政策『PORT2030』」として、とりまとめられた。

○これらの背景を踏まえ、北陸の港湾においても、社会情勢の変化や未来像を検討し、北陸における中長期的な港湾のあり方について、学識経験者、地元経済団体、行政機関による委員会を設置し、新たな北陸港湾ビジョンを策定する。（令和2年度内の公表を予定）

## 平成17年1月 「北陸港湾・空港ビジョン」

北陸地方の港湾・空港に関する将来の姿を整理し、概ね10年～15年後を目途とした多様な主体間の具体的な取り組みを示すことを目的に策定

北陸港湾・空港ビジョン



国土交通省 北陸地方整備局

### 政策の方向

1. 海と空を活かした元気な北陸の創出
2. 安全・安心な北陸の海と暮らしの実現
3. 豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承

## 平成30年7月 「港湾の中長期政策 PORT 2030」

### 中長期政策の方向性(8本柱)

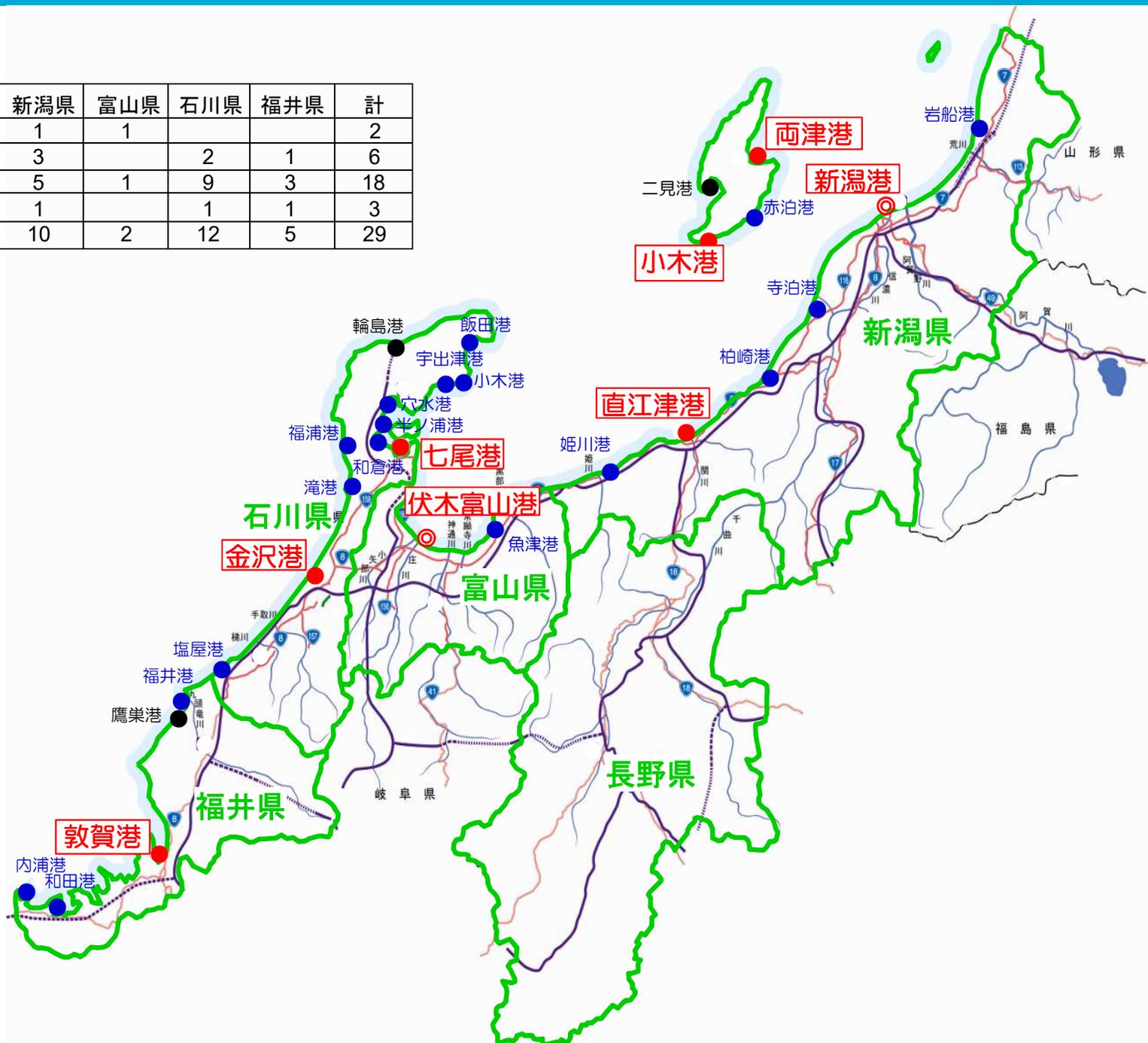
1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の革新と海外展開

令和2年度 新たな北陸港湾ビジョン(予定)

# 北陸地方整備局管内の港湾位置図

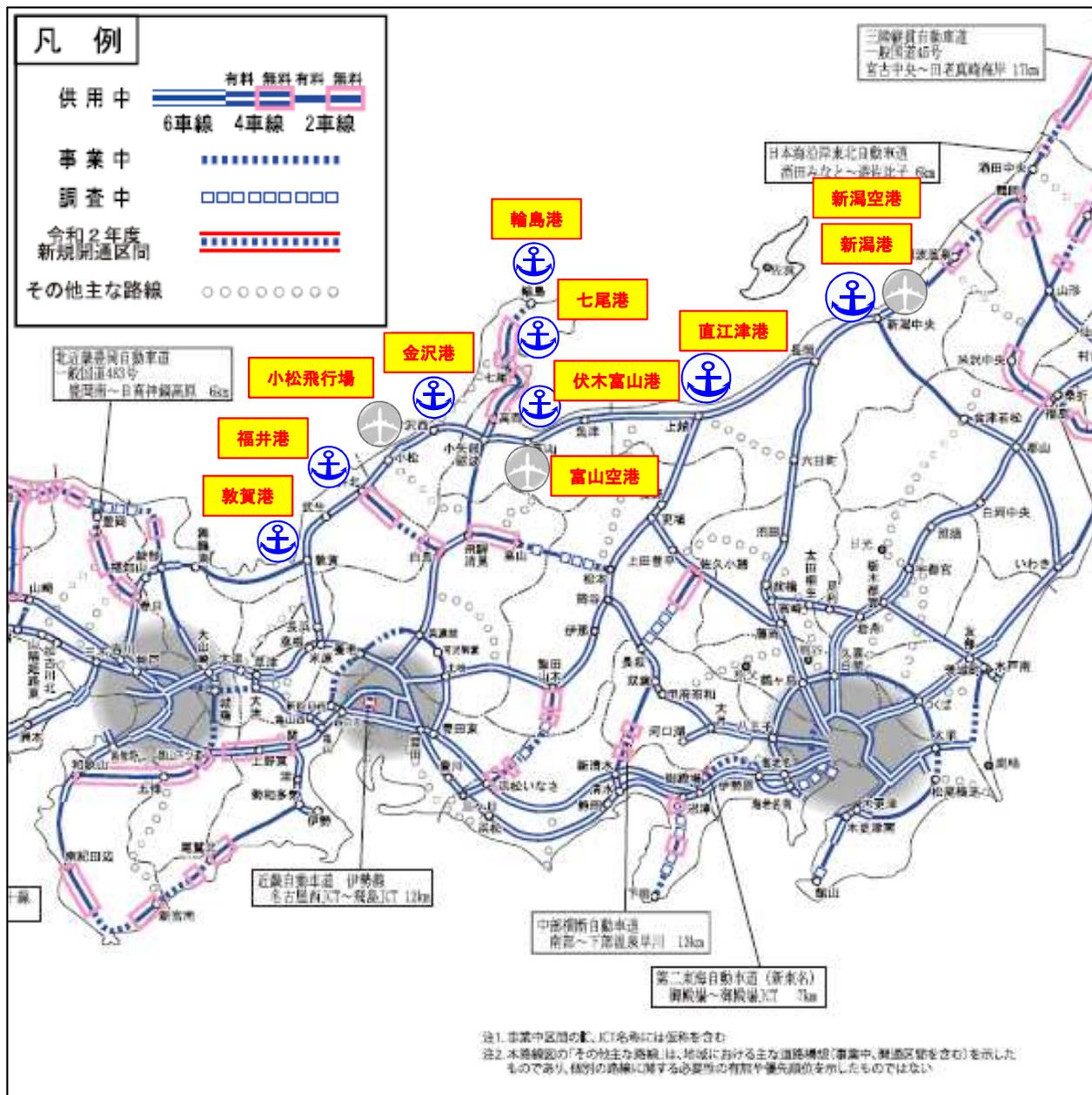
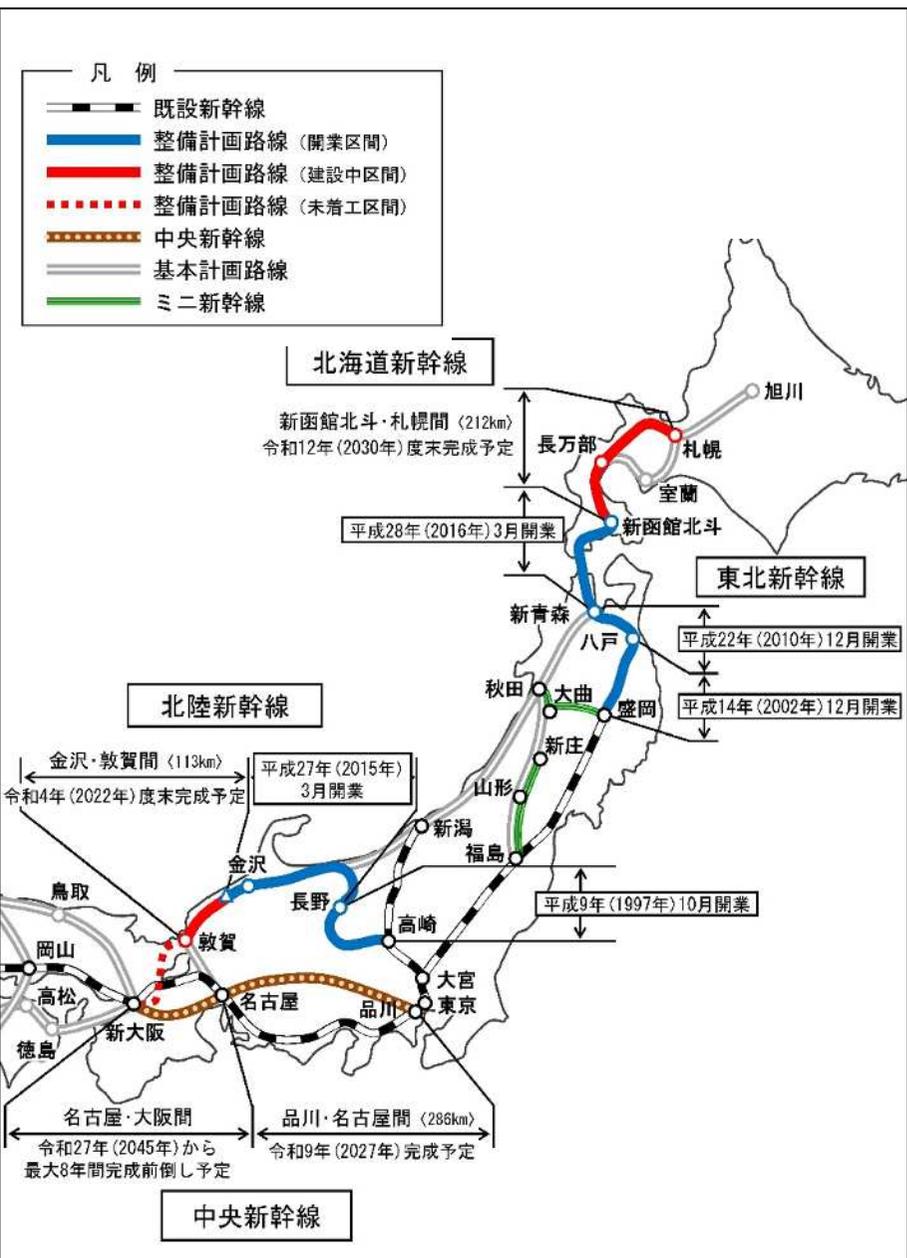
## ○港湾

	新潟県	富山県	石川県	福井県	計
◎：国際拠点港湾	1	1			2
●：重要港湾	3		2	1	6
●：地方港湾	5	1	9	3	18
●：避難港	1		1	1	3
計	10	2	12	5	29



## 全国の新幹線鉄道網

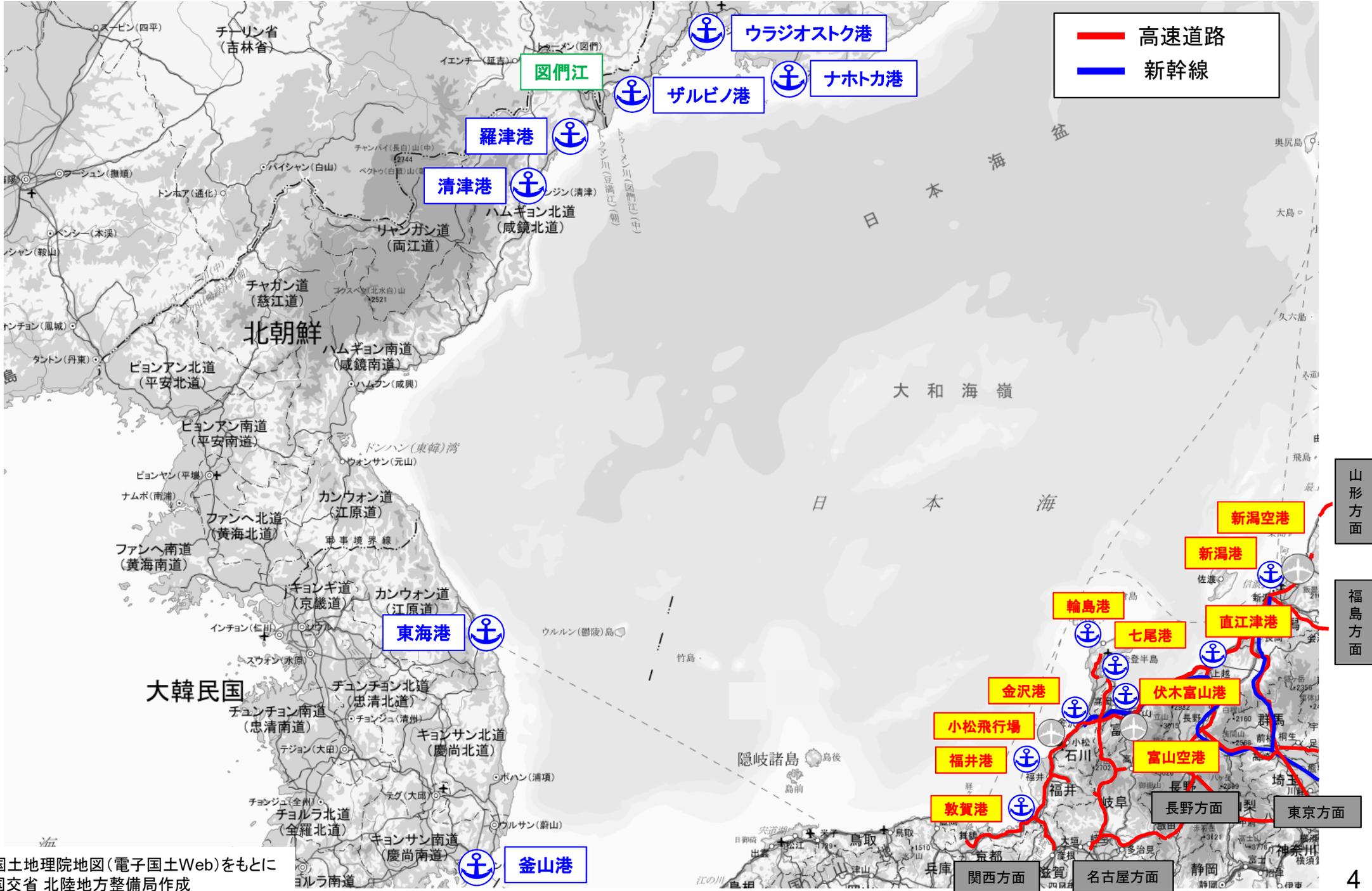
## 全国高速道路路線図と北陸管内港湾・空港



※ 国土交通省 鉄道局HPより

※ 令和2年度道路関係 予算概算要求概要(令和元年8月) より

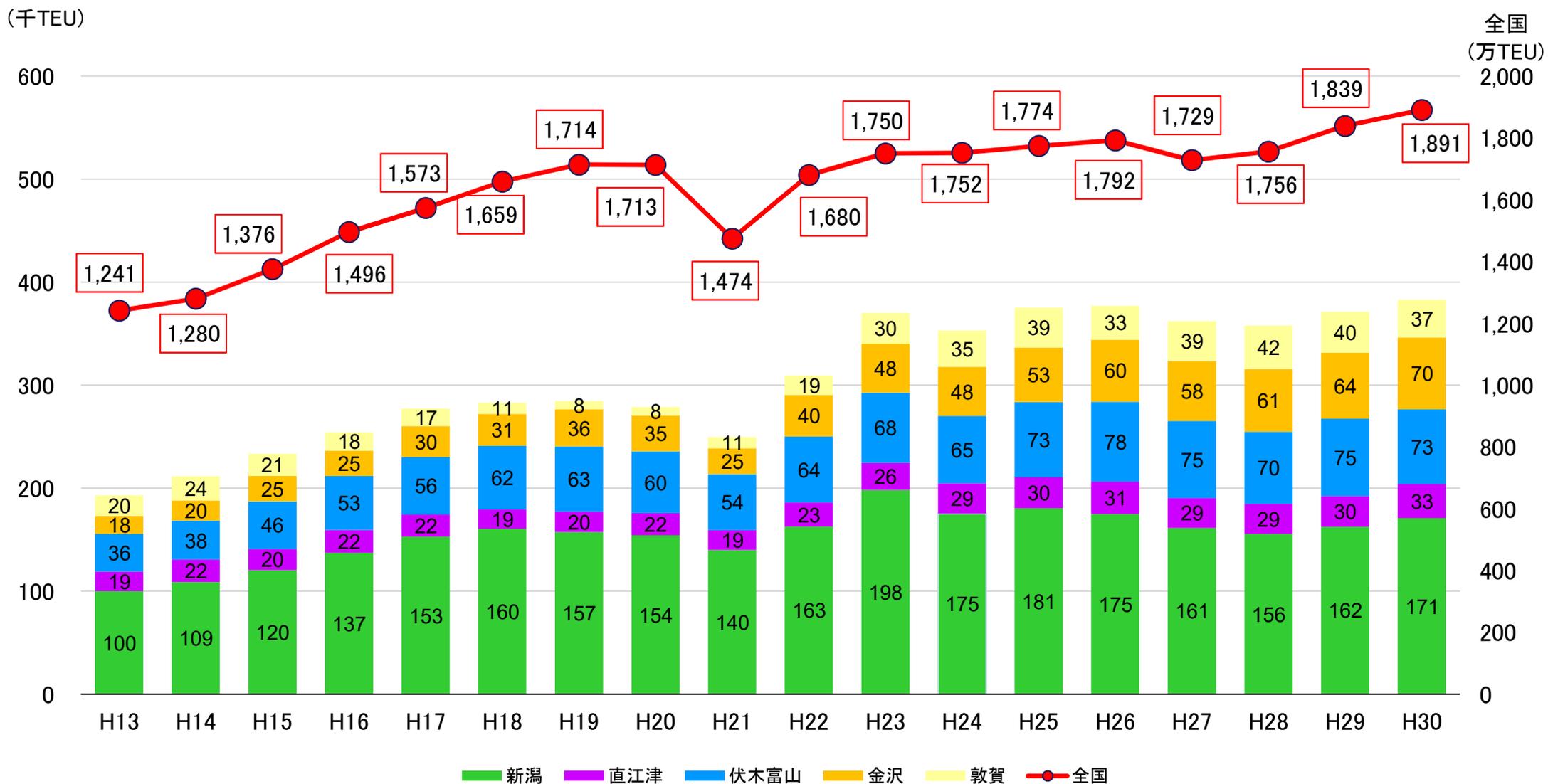
# 北陸管内の主要な港湾・空港の位置図



※ 国土地理院地図(電子国土Web)をもとに  
国交省 北陸地方整備局作成

# 物流 北陸管内における外貿コンテナ貨物動向

○北陸管内の外貿コンテナ貨物取扱量は、平成30年に約38.3万TEUとなった。  
 ○北陸地域の4県(新潟、富山、石川、福井県)の港湾において取り扱われる外貿コンテナ貨物量は、世界同時不況(平成20,21年)の影響により減少したものの、この17年間で約2倍の取扱量となっており、増加傾向である。



# 物流 北陸管内における外貿コンテナ定期航路

港湾名	航路名	船社名	頻度	航路
新潟港	韓国航路	高麗海運	週1便(月)	新潟-釜山-伊万里-境港-金沢-(新潟)
		興亜ライン	週1便(火)	新潟-酒田-秋田-釜山-(新潟)
		長錦商船	週1便(土)	新潟-釜山-釜山新-伏木富山-(新潟)
		Xプレス・フィーダース	週1便(日)	新潟-伏木富山-金沢-釜山新-(新潟)
	韓国・中国航路	南星海運	週1便(金)	新潟-苫小牧-釧路-仙台-小名浜-清水-釜山-蔚山-光陽-大連-青島-釜山-(新潟)
		高麗海運	週1便(土)	新潟-伏木富山-直江津-蔚山-釜山-釜山新-光陽-天津新-大連-浦項-釜山-(新潟)
		天敬海運	週1便(木)	新潟-秋田-釜山-蔚山-光陽-青島-大連-釜山-(新潟)
		興亜ライン	週1便(火)	新潟-伏木富山-金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-(新潟)
		汎州海運	週1便(火)	新潟-伏木富山-小樽-舞鶴-大連-青島-上海-(新潟)
中国航路	神原汽船	週1便(月)	新潟-伏木富山-小樽-舞鶴-大連-青島-上海-(新潟)	
直江津港	韓国航路	長錦商船	週1便(火)	直江津-秋田-苫小牧-八戸-釜山新港-仙台-八戸-苫小牧-釜山新港-釜山-釜山新港-釜山-(直江津)
		興亜ライン	週1便(火)	直江津-秋田-苫小牧-八戸-釜山新港-仙台-八戸-苫小牧-釜山新港-釜山-釜山新港-釜山-(直江津)
	韓国・中国航路	高麗海運	週1便(月)	直江津-蔚山-釜山-釜山新-光陽-天津新-大連-浦項-釜山-新潟-伏木富山-(直江津)
伏木富山港	韓国航路	興亜ライン	週1便(木・金)	伏木富山-新潟-釜山-釜山新-(伏木富山)
		南星海運	週1便(月)	伏木富山-金沢-釜山新-新潟-(伏木富山)
	韓国・中国航路	高麗海運	週1便(日)	伏木富山-直江津-蔚山-釜山-釜山新-光陽-天津新-大連-浦項-釜山-新潟-(伏木富山)
		天敬海運	週1便(水)	伏木富山-金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-新潟-(伏木富山)
	中国航路	神原汽船	週1便(火)	伏木富山-小樽-舞鶴-大連-青島-上海-新潟-(伏木富山)
極東ロシア航路	FESCO	月2便(木)	伏木富山-ウラジオストク-ポストチヌイ-仙台-横浜-清水-名古屋-神戸-釜山-(伏木富山)	
金沢港	韓国航路	高麗海運	週2便(月・土)	金沢-境港-伊万里-細島-志布志-釜山-(金沢) 金沢-新潟-釜山-伊万里-境港-(金沢)
		興亜ライン	週1便(月)	金沢-舞鶴-敦賀-境港-釜山-(金沢)
		長錦商船	週1便(金)	金沢-敦賀-釜山-釜山新-浜田-境港-舞鶴-(金沢)
		興亜ライン	週1便(火)	金沢-釜山新-新潟-伏木富山-(金沢)
		Xプレス・フィーダース	週1便(火)	金沢-釜山新-新潟-伏木富山-(金沢)
	韓国・中国航路	汎州海運	週1便(木)	金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-新潟-伏木富山-(金沢)
		高麗海運	週1便(火)	金沢-釜山-蔚山-光陽-大連-天津-釜山-常陸那珂-仙台-八戸-釧路-苫小牧-舞鶴-(金沢)
中国航路	神原汽船	週1便(火)	金沢-上海-境港-(金沢)	
敦賀港	韓国航路	興亜ライン	週1便(水)	敦賀-境港-釜山-金沢-舞鶴-(敦賀)
		長錦商船	週1便(土)	敦賀-釜山-釜山新-浜田-境港-舞鶴-金沢-(敦賀)
		興亜ライン	週1便(土)	敦賀-釜山-釜山新-浜田-境港-舞鶴-金沢-(敦賀)
	韓国・中国航路	汎州海運	週1便(金)	敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新-新潟-伏木富山-金沢-(敦賀)

2020年3月1日現在



- 農林水産省北陸農政局と連携し、北陸地域の農林水産物・食品の輸出促進に向けた取組の一つとして、北陸地域では初となる北陸地域の港湾を利用した農林水産物・食品の小口混載輸送実験(伏木富山港→ベトナム\_ハイフォン港)を実施。
- 引き続き北陸農政局と連携し、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作りなどを検討。

## 実験概要

### ■ 目的

冷凍・冷蔵品を同一のコンテナで輸送するため、冷蔵品を発泡スチロール、段ボール、断熱材等で梱包することにより、冷蔵品が冷凍帯(-18℃)で冷蔵状態(0℃程度)を維持できるか確認する。

### ■ 主な仕様 20フィート リーファーコンテナ(-18℃設定)

【冷凍品】 1パレット(通常の梱包)

【冷蔵品】 6パレット(〔発泡スチロール〕梱包A~D/〔段ボール〕梱包E,F)

### ■ 輸送品目 7品(総量 約350kg)

【冷凍品】 〔水産物〕魚介類(冷凍白えび)

【冷蔵品】 〔飲料〕清涼飲料(ゼリー、粉末)、清酒

〔その他食料工業品〕調味料等(味噌、粉わさび、辛味調味料)

### ■ 実施体制

【商社】(有)山文 【物流】伏木海陸運送(株) 【倉庫】高岡冷蔵(株)

【梱包】〔発泡スチロール〕トーヨー工業(株) 〔段ボール〕(株)アイザック

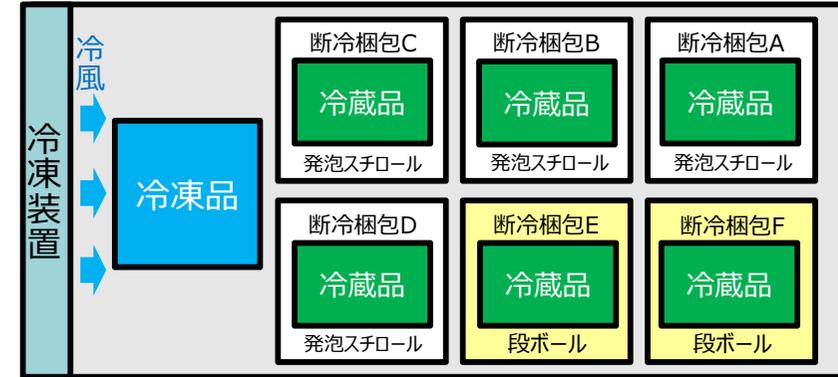
### ■ 主な工程 \* 令和2年3月30日時点

◆2月6日 梱包/通関 ◆2月7日 バンニング/報道関係者向け見学会

◆2月14日 伏木富山港 出港 ◆2月26日 ハイフォン港 入港

◆3月1日 通関 ◆同2日 倉庫搬入(ハノイ市内) ◆同17日※ 店舗搬入

◆3月17日~ 品質確認/嗜好等調査 実施 ◇現在 解析・集計中 ※新型コロナウイルス感染症の発生(ハノイ市内)により遅延



リーファーコンテナ内の積載イメージ(上面図)



梱包 内装・個装(梱包F)



バンニング



梱包 外装(左:梱包F/右:梱包A)



倉庫搬入(ハノイ市内)

○国土交通省総合政策局では、シベリア鉄道の利便性向上を通じて、海上輸送、航空輸送に並ぶ、第3の輸送手段の選択肢となるよう、ロシア運輸省及びロシア鉄道と協力し、シベリア鉄道の利用拡大に向けた取組を実施。  
 ○2019年度は、日本－欧州間に範囲を拡大してパイロット輸送を実施(4件)し、シベリア鉄道を海上、航空に続く新たな輸送ルートとして確立するため課題を検証。

**主要な検証内容**

1. 輸送コスト
2. リードタイム
3. 輸送に係る手続き
4. 輸送環境品質(温湿度、振動・衝撃等)
5. 貨物位置情報の取得
6. コンテナ積み替え/鉄道積み替えの荷役作業の確認



**実証事業一覧**

物流事業者 <sup>(※1)</sup>	荷主 <sup>(※1)</sup>	貨種	区間	輸送の概要	発地⇄着地 <sup>(※2)</sup>	
					輸送時期	日数
東洋トランス	マキタ	電動工具・部品 (リチウムイオン バッテリー含む)	発:富山 着:ビエルスコピャフ (ポーランド)	危険品輸送	2019/9/5 - 21 <sup>(※3)</sup> グリビチェ着	16 <sup>(※3)</sup> (13)
日新	日触物流	アクリル系ポリマー	発:神戸 着:ラコブニーク (チェコ)	タンクコンテナによる 化学品輸送	2019/9/15 - 10/6 <sup>(※4)</sup> マラシエチェ着 ブジェク・ドルヌィ着	21 <sup>(※4)</sup> (15)
日本通運	キトー 信越電装 他	自動車部品、 輸送容器等	発:ハンブルク (ドイツ) 着:横浜	輸入混載貨物輸送	2019/10/23 - 11/14 ハンブルグ着 プレスト着	22 (18)
郵船 ロジスティクス	ヤマハ発動機	精密機器	発:名古屋 着:デュイスブルク (ドイツ)	精密機器輸送	2020/1/11-2/4 デュイスブルク着 プレスト着	24 (20)

(参考)モスクワ以西の接続  
ロシアー欧州方面間の輸送の際、  
プレスト(ベラルーシ)にて線路幅  
が変更となるため積み替えが生じる。



※1 下線は実証事業の応募事業者  
 ※2 ()内は日本の港⇄プレスト駅(ベラルーシ)間の日数  
 ※3 荷主都合により貨物を保管したグリビチェ駅(ポーランド)までに要した日数  
 ※4 荷主都合により貨物を保管したブジェク・ドルヌィ駅(ポーランド)までに要した日数

○平成30年7月豪雨や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なか緊急輸送手段としてフェリー・RORO船が活躍した。

○また、トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定されるなか、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目され、新規就航が相次いでおり、合わせて必要なターミナルの機能強化を実施している。

## ○災害時の高い機動性



平成30年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送  
(八幡浜港 H30.7.11撮影)

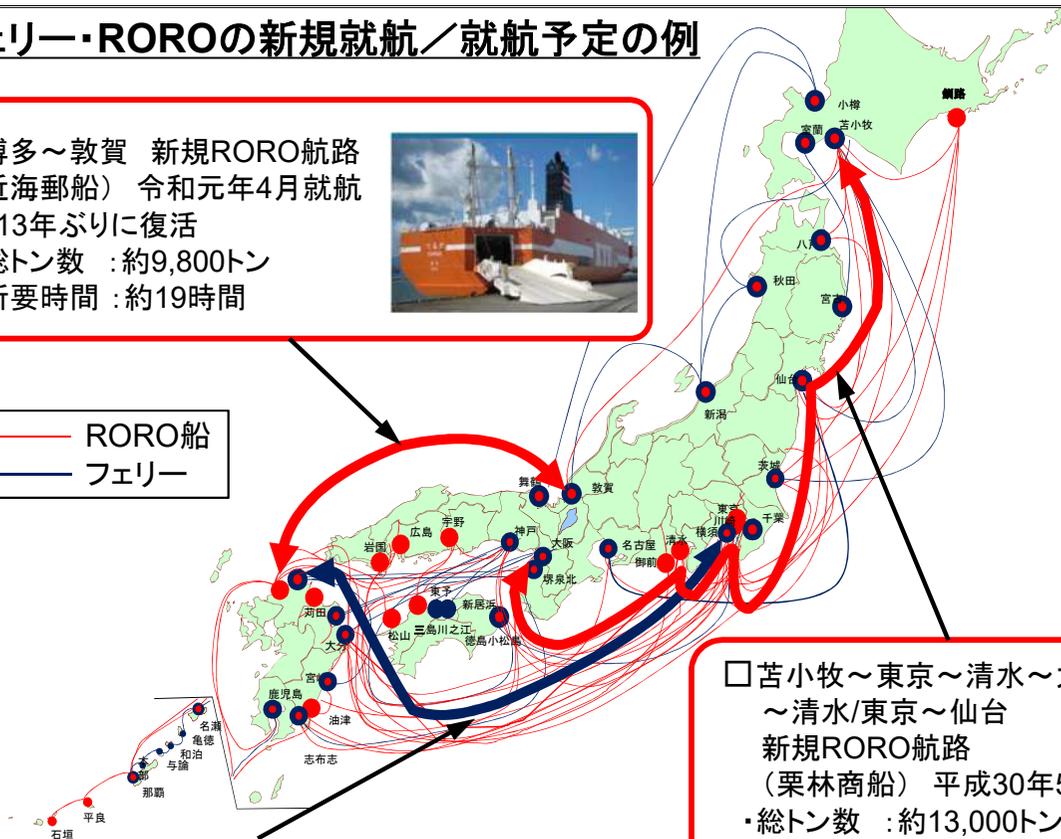
平成30年9月北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送  
(苫小牧港 H30.9.8撮影)

## ○フェリー・ROROの新規就航／就航予定の例

□博多～敦賀 新規RORO航路  
(近海郵船) 令和元年4月就航  
※13年ぶりに復活  
・総トン数 : 約9,800トン  
・所要時間 : 約19時間



— RORO船  
— フェリー



□苫小牧～東京～清水～大阪  
～清水/東京～仙台  
新規RORO航路  
(栗林商船) 平成30年5月就航  
・総トン数 : 約13,000トン

●苫小牧港における取組  
岸壁の改良、ふ頭用地を整備し、複合一貫輸送ターミナルを機能強化

□北九州～横須賀  
新規フェリー航路  
(SHKグループ新会社)  
令和3年春 就航予定  
・総トン数 : 約16,000トン  
・所要時間 : 20時間30分



●北九州港における取組  
新たに岸壁、ふ頭用地を整備し、複合一貫輸送ターミナルを機能強化

●横須賀港における取組  
既存岸壁を活用し、係船柱、防舷材を整備し、複合一貫輸送ターミナルを機能強化

## ○少子高齢化と将来的な労働人口不足の懸念

### トラックドライバー需給の将来予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出典:公益社団法人鉄道貨物協会「平成30年度本部委員会報告書」(令和元年5月)

○「現代版北前船構想」は、江戸時代に繁栄した北前船をモチーフに現代のニーズに即して、

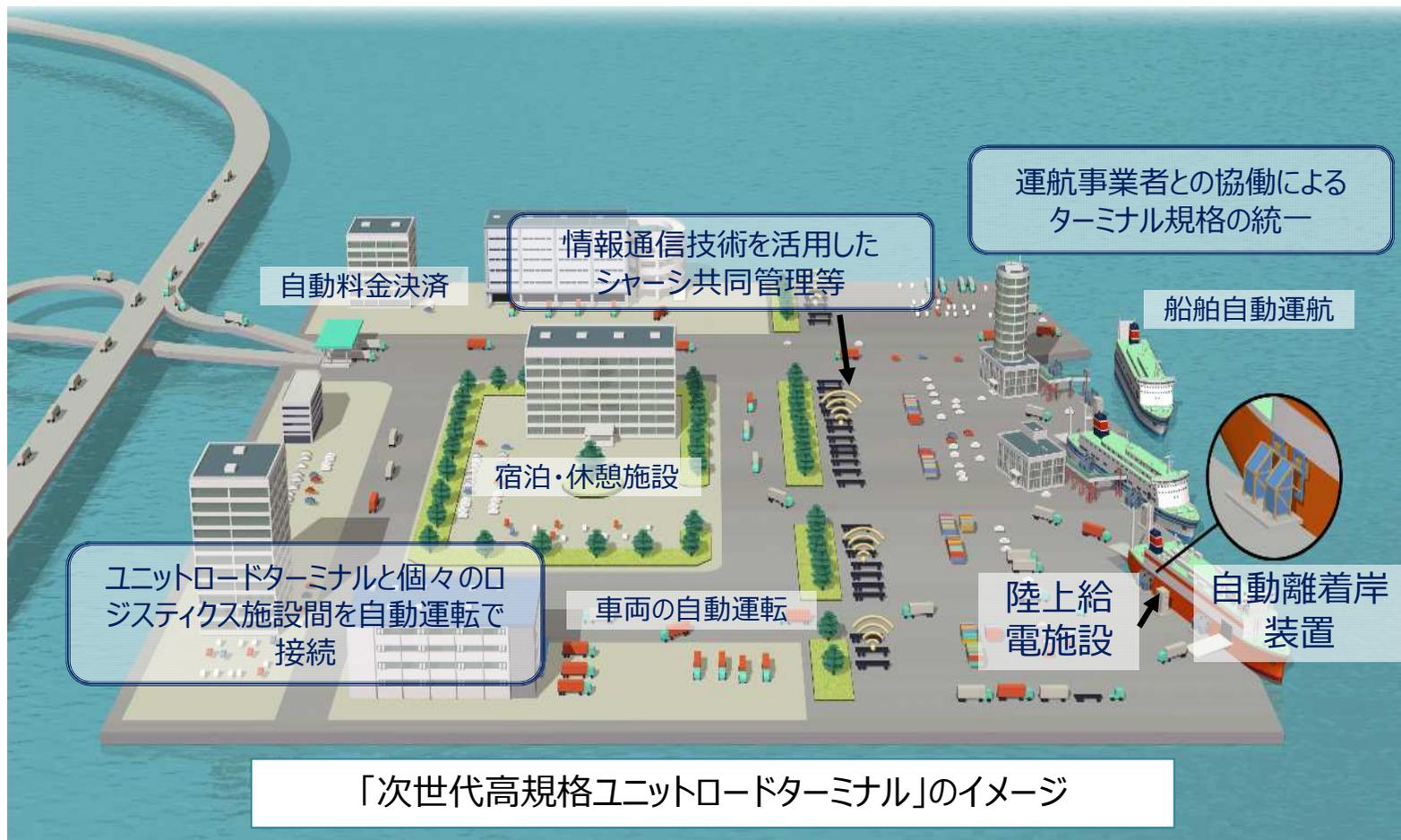
- ① 将来的に成長センターとなり得る「東南アジアに向けたダイレクト航路形成」
- ② 北陸地域の地理的優位性を活かした「北東アジアに向けたダイレクト航路形成」
- ③ ダイレクト航路への集貨促進のための「日本海側内航航路形成」

を目指し、日本海側をステージとした海上輸送網を形成し北陸地域の経済発展に寄与するもの。



「現代版北前船構想」のイメージ

○ [港湾の中長期政策「PORT2030」] における【次世代高規格ユニットロードターミナル】の形成を目指し、管内においても、内航RORO物流があることから検討していく。



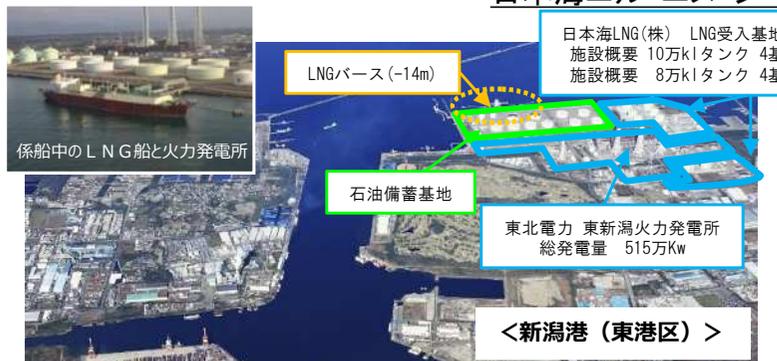
○情報通信技術や自動化技術を効果的に活用することにより、**物流コストの低減やリードタイムの短縮**を図るとともに、モーダルシフトを促進することにより、ドライバー不足等の**国内物流に対する陸上輸送の逼迫感を軽減**

- 2013年12月、【国際石油開発帝石(株)】の直江津LNG基地が稼働を開始。豪州LNGプロジェクト「イクシス」から同基地へ年間90万トンのLNGを輸入し40年間操業する予定。LNGパイプラインネットワークにより首都圏などへ供給。
- 1978年8月、【日本海エル・エヌ・ジー(株)】は、新潟県、北海道東北開発公庫及び東北電力株式会社などが出資した第3セクターとして設立。日本海側初のLNG基地として、隣接する東新潟火力発電所等への発電用燃料及び県内の他にも仙台新港までパイプラインが伸びており、パイプライン及びタンクローリーにより他県へも都市ガスを供給。

国際石油開発帝石(株) 直江津LNG基地 位置図



日本海エル・エヌ・ジー(株)新潟基地 位置図



国際石油開発帝石(株)天然ガスパイプラインネットワーク



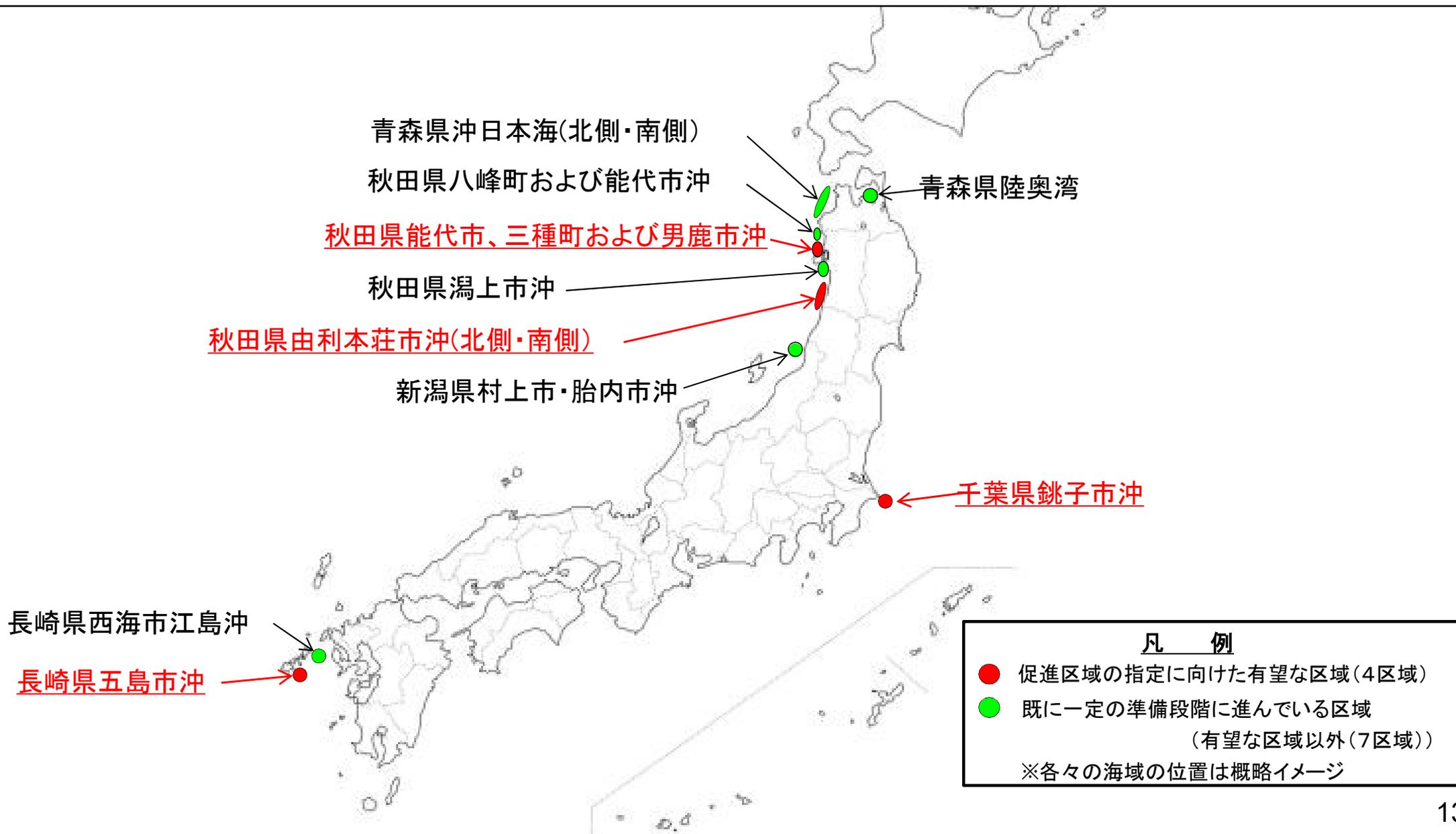
日本海エル・エヌ・ジー(株)輸送ルート及び主な供給エリアマップ



出典：日本海エル・エヌ・ジー(株) HPおよびパンフレットより

資料提供：国際石油開発帝石(株)

○経済産業省資源エネルギー庁と国土交通省港湾局は、「再エネ海域利用法」における今後の促進区域の指定に向けて、既に一定の準備段階に進んでいる区域として11区域を整理したことを令和元年7月30日に発表。このうち4区域について、「有望な区域」として選定。

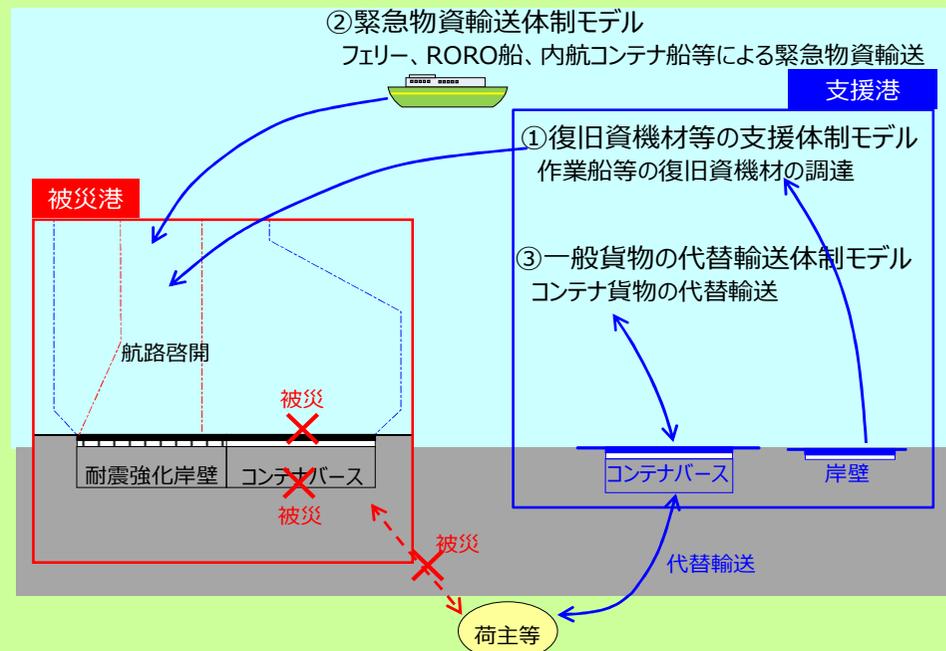


- 伏木富山港(伏木地区)万葉ふ頭に立地予定の木質バイオマス発電所(エクイスバイオエネルギー(株))の発電所着工式が平成31年3月22日に行われた。
- 完成は令和3年春頃を予定しており、本発電所の稼働により燃料貨物である木質ペレットが年間約20万トン増加し、伏木地区の更なる活性化が期待される。



- 北陸地域(新潟県、富山県、石川県、福井県)の重要港湾以上の港湾では、平成27年度までに対象となる8港全てに、大規模災害発生時に当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう港湾BCPを策定済み。
- 大規模災害が発生した際に、各港において策定された港湾BCPで対応が困難な事象が生じた場合に、北陸地域の港湾が連携して継続的な物流機能を確保し、社会経済活動への影響を最小限に抑えるため、平成29年3月に「北陸地域港湾の事業継続計画(広域港湾BCP)」を策定。

## 北陸地域港湾による連携体制のイメージ



### 北陸地域港湾の事業継続計画協議会

平常時から密接な連携体制を構築するため、「北陸地域港湾の事業継続計画協議会」を設置。(H29以降毎年開催)

#### 【協議会の構成委員】

- ・港湾関連企業(港運会社等)
- ・港湾管理者
- ・港湾関連行政 等

### 情報伝達訓練

北陸地域港湾における大規模地震・津波災害を想定した情報伝達訓練を実施。(R1は富山で開催)

#### 【訓練内容】

- ・発災直後となる応急復旧訓練(復旧資機材等支援訓練)
- ・発災後3日程度となる緊急物資輸送訓練
- ・一般貨物の代替輸送訓練



○東日本大震災時においては、日本海側の港湾が太平洋側のバックアップ機能を果たした。  
○そこで、太平洋側で大規模災害が発生した際に、我が国の物流機能の維持に対応するため、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いる。

※平成29年1月13日、「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

【<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/saigaiportal/index.html>】



広域的なバックアップ体制のイメージ

## 代替輸送訓練

■代替輸送に関して理解を深めてもらうため、太平洋側大規模災害の発生を想定した図上訓練を首都圏及び中京圏で実施。

### ■参加者

製品や原材料を取り扱っている荷主企業や物流関係者（港運業者、港湾管理者、倉庫業者、陸運業者、船社）の担当者などが参加。

### ■訓練内容

参加者は、あらかじめ設定された模擬会社の一員となり、製品の輸出入を続けるため、流通ルートを北陸港湾に切り替える手続き等を確認。



代替輸送訓練の状況

## 代替輸送モデルケース

■太平洋側大規模災害時に、円滑に代替輸送が行われるよう、被災地域から北陸地域港湾までの代替輸送モデルルートを事前に提案。

■輸送ルートは、災害時に交通規制が実施される路線を除いて設定。

主な路線名	距離(km)	所用時間	主な路線名	距離(km)	所用時間
一般国道17号①	77	2:20	一般国道8号	57	1:48
▼			▼		
一般国道50号	8		一般国道7号	14	
▼			▼		
一般国道17号②	167	4:05	一般国道113号	2	0:03
			合計	325	8:16



代替輸送モデルケース(新潟港の例)

## 災害時に備えた情報発信

■災害時に備えた取り組みの一環として、北陸地域の港湾物流情報を一元化するポータルサイトを開設。(平成27年9月)

### 情報発信コンテンツ

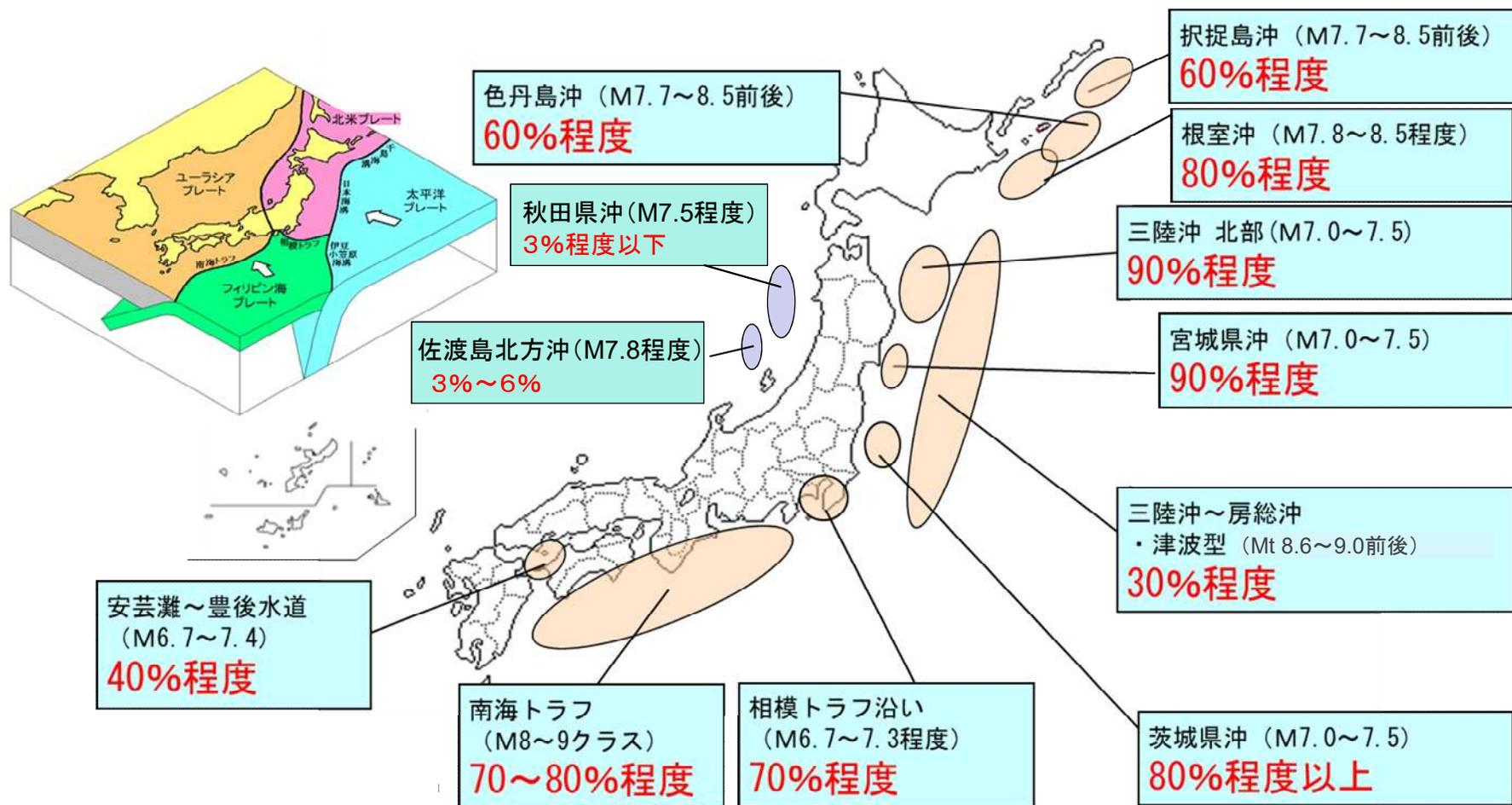
- 各港湾の基本情報（港湾平面図など）
- コンテナ定期航路情報
- 代替輸送手引書
- 北陸地域港湾の物流関係者リスト
- 道路交通情報（リンク）
- 各県港運関係者情報（リンク）



ポータルサイト画面

# 防災 大規模地震・津波発生 の 切迫性

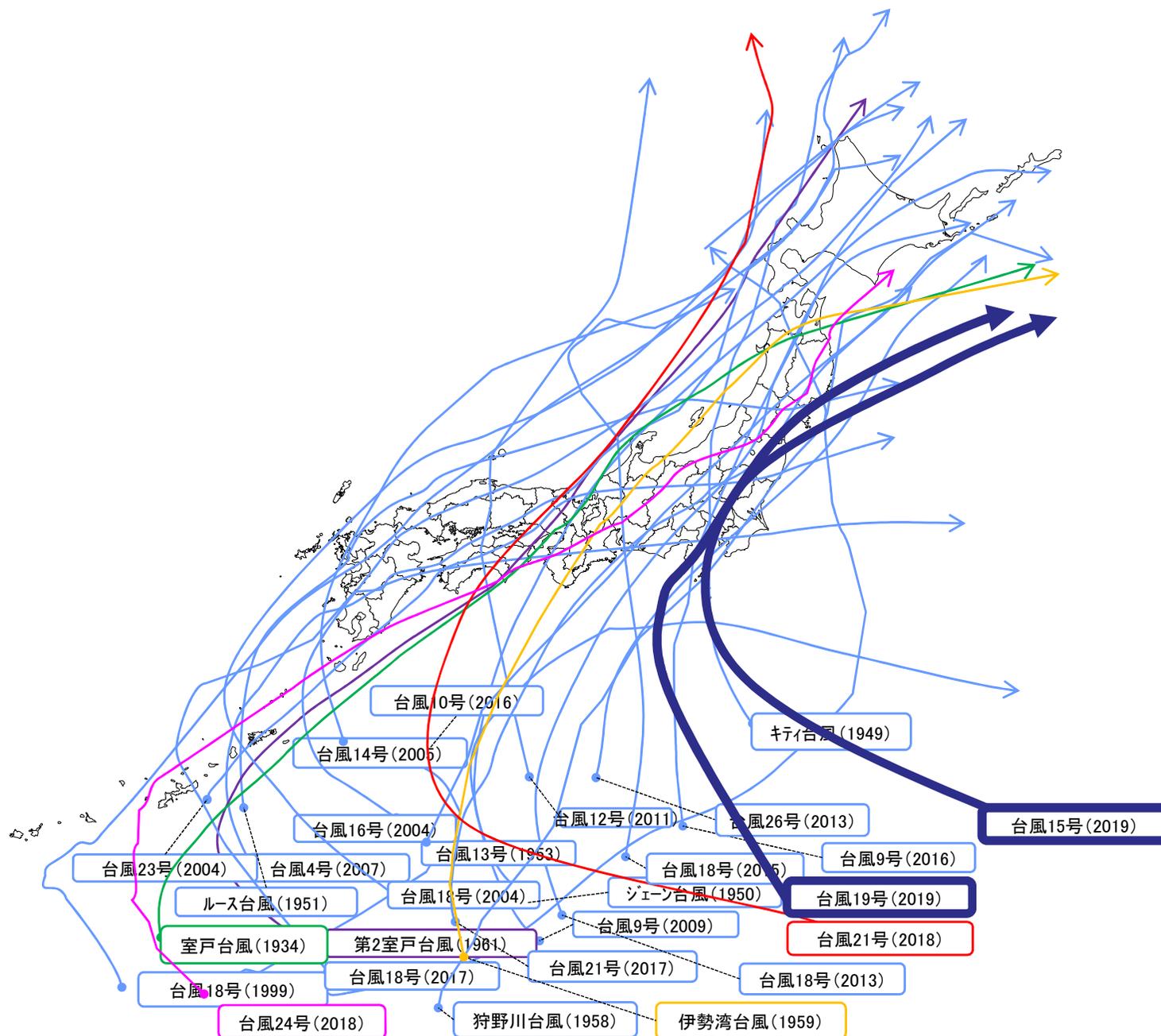
- 平成23年3月の東日本大震災の津波では、東北地方を中心に約18,000名以上の死者・行方不明者が発生。
- 南海トラフでM8～9クラスの大震災が今後30年以内に発生する確率は70～80%程度と想定されるなど、各地域において大規模な地震・津波災害の発生のおそれがある。



出典:「海溝型地震の長期評価の概要(算定基準日 平成31年1月1日時点)」(地震調査研究推進本部)を元にして作成

# 防災 過去の台風被害

発生年	主な原因	死者 行方不明	浸水戸数 (床上・床下)	住家損壊数 (全壊・半壊)
1934年	室戸台風	3,036	401,157	92,740
1949年	キティ台風	160	144,060	17,203
1950年	ジェーン台風	539	402,076	120,923
1951年	ルース台風	943	138,273	72,664
1953年	台風13号	478	495,875	26,071
1958年	狩野川台風	1,269	521,715	4,293
1959年	伊勢湾台風	5,098	363,611	153,890
1961年	第二室戸台風	202	384,120	61,901
1999年	台風18号	31	19,644	3,972
2004年	台風16号	17	46,220	256
2004年	台風18号	46	21,086	1,650
2004年	台風23号	98	54,347	8,836
2005年	台風14号	29	21,160	4,682
2007年	台風4号	7	3,993	295
2009年	台風9号	30	4,400	-
2011年	台風12号	104	-	-
2013年	台風18号	7	10,089	251
2013年	台風26号	43	5,655	165
2015年	台風18号	8	12,282	7,115
2016年	台風10号	26	2,031	2,874
2017年	台風18号	5	7,209	622
2017年	台風21号	8	8,004	441
2018年	台風21号	14	516	686
2019年	台風15号	1	200	3,034
2019年	台風19号	101	40,203	14,462



※2019年11月15日現在

※2019年台風19号は10月25日からの大雨による被害状況を含む

【出典】気象庁・消防庁ホームページより作成  
(「-」はデータの掲載なし)  
室戸台風については理科年表より作成

※高潮・高波による被害以外に、豪雨等による被害を含む。

## 近年の高潮・高波・暴風災害や気候変動に関する基本認識

- 平成30年台風第21号、令和元年房総半島台風及び令和元年東日本台風では、記録的な高潮・高波・暴風により港湾及びその背後地に甚大な被害が発生。
- 特に、令和元年房総半島台風及び令和元年東日本台風では護岸・棧橋等の損壊及び浸水の主要因は**高波**であったものと推測。また**暴風**により船舶の走錨やコンテナの飛散等も発生。
- ⇒ 地震・津波・高潮に加え**高波**や**暴風**も考慮する必要。
- 気候変動については不確定要素が存在するものの、昨年9月に公表されたIPCCによる特別報告書において、長期的な海面水位の上昇や高潮災害について言及。
- ⇒ 今後整備するインフラの供用期間中に影響が生じる可能性があることから早急に方針を定めることが必要。



## 東京湾湾口部(第二海堡)での最大有義波高※1



※1:1991年1月より観測開始(2006年3月より連続観測運用開始)  
 ※2:超音波観測が欠測のため、水圧変動から算出した推定値

## 近年の災害を踏まえた課題と取組の方向性

国民の安全・安心で豊かな暮らしを支える基幹的海上交通ネットワーク機能を維持し、経済活動を支えるサプライチェーンへの影響を最低限に抑制するため、以下に掲げる課題に対し、ソフト・ハード一体となった総合的な防災・減災対策を講じる。

### 課題1:広範囲への浸水

- 設計に用いる波浪を**最新の知見で更新**し、主要な施設に対する**耐波性能を照査**や重要かつ緊急性の高い施設や地盤の**嵩上げ・補強を実施**。また、多重防護が有効であることから、臨港道路等の嵩上げや港湾計画等への地盤高さの表記を検討。

### 課題2:船舶衝突による橋梁等の破損

- 被害軽減のための**防衝設備の設置**や関連する基準等の整備。また、避難水域の確保。

### 課題3:暴風等によるコンテナ等の飛散

- コンテナ固縛等の暴風対策の優良事例集の周知や港湾労働者等の避難場所の確保。

### 課題4:万全の事前対策や迅速な復旧を可能とする関係者との情報共有等

- 港湾法に定める港湾広域防災協議会等の活用、現地カメラ等での情報を共有する枠組みの構築、**脆弱箇所を把握した上での直前対策や復旧時の海上アクセスルートを考慮した港湾BCP**(注)等の策定。

### 課題5:複合災害や巨大災害への対応等

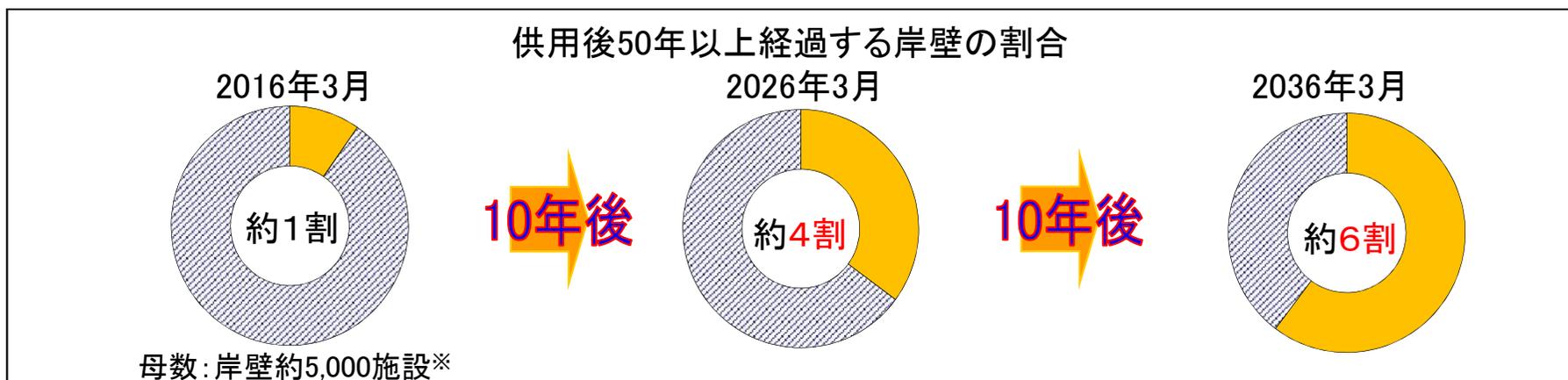
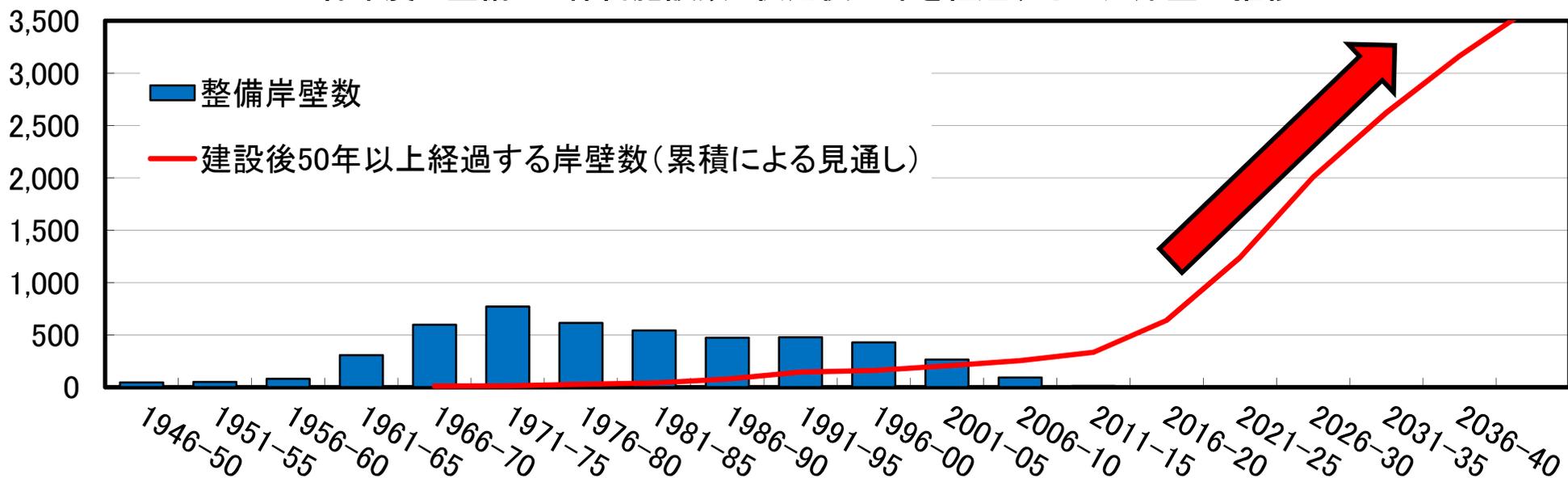
- 複合災害シナリオを考慮した訓練の実施や瓦礫の仮置き場等を考慮した港湾BCPの策定。

※気候変動に伴う対応については、海岸4省庁における今後の海岸保全のあり方や整備手法の検討状況を参考に引き続き検討する。



- 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。
- 係留施設は、建設後50年以上の施設が2016年3月の約1割から2036年3月には約6割に急増。

各年度に整備した係留施設数と供用後50年を経過する公共岸壁の推移



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深): 国土交通省港湾局調べ

【事業の目的】

船舶の大型化、取扱貨物の増加に対応するため、岸壁の増深改良(水深14m化)を行うとともに、一部係留施設の廃止、貨物の集約、ふ頭用地の利用方法を見直すなど、ふ頭の再編を図る。

【事業の概要】

- ・整備施設: 岸壁(水深14m)(中央2号)(改良)、泊地(水深14m)(増深)
- ・事業期間: 令和元年度～令和4年度
- ・事業費 : 50億円(うち港湾整備事業費 50億円)

《整備スケジュール》

港	地区名	施設名	R1	R2	R3	R4
伏木富山港	新湊地区	岸壁(水深14m)(中央2号)(改良)				
		泊地(水深14m)(増深)				

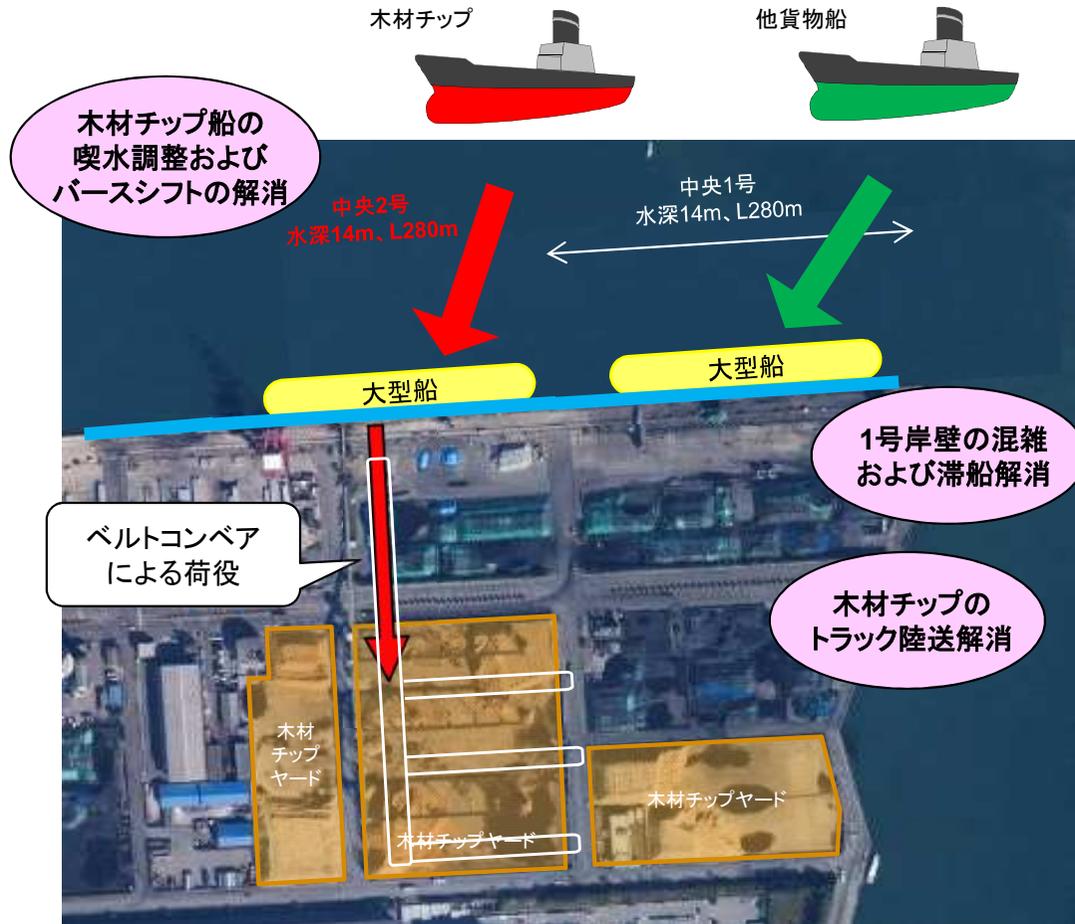


- 新湊地区では、木材チップや石油コークスを取り扱っているが、船舶の大型化、取扱貨物の増加に対応するため、中央2号岸壁の増深改良等を行う。
- 令和元年度より、新規事業として岸壁の増深改良を推進する。

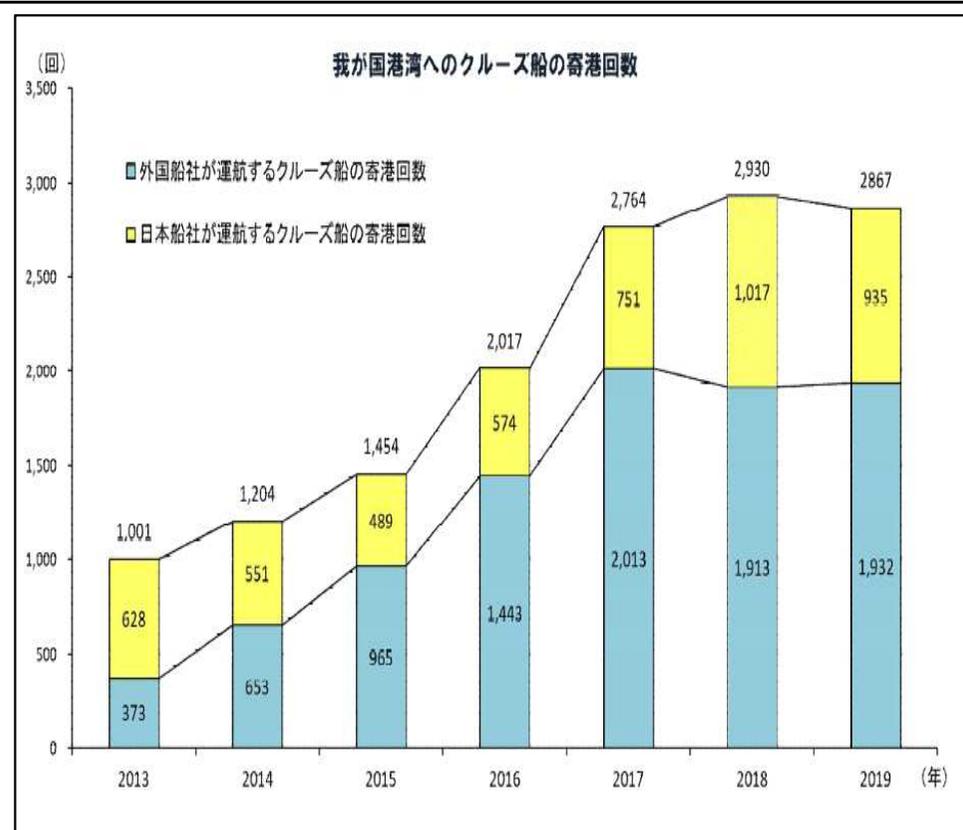
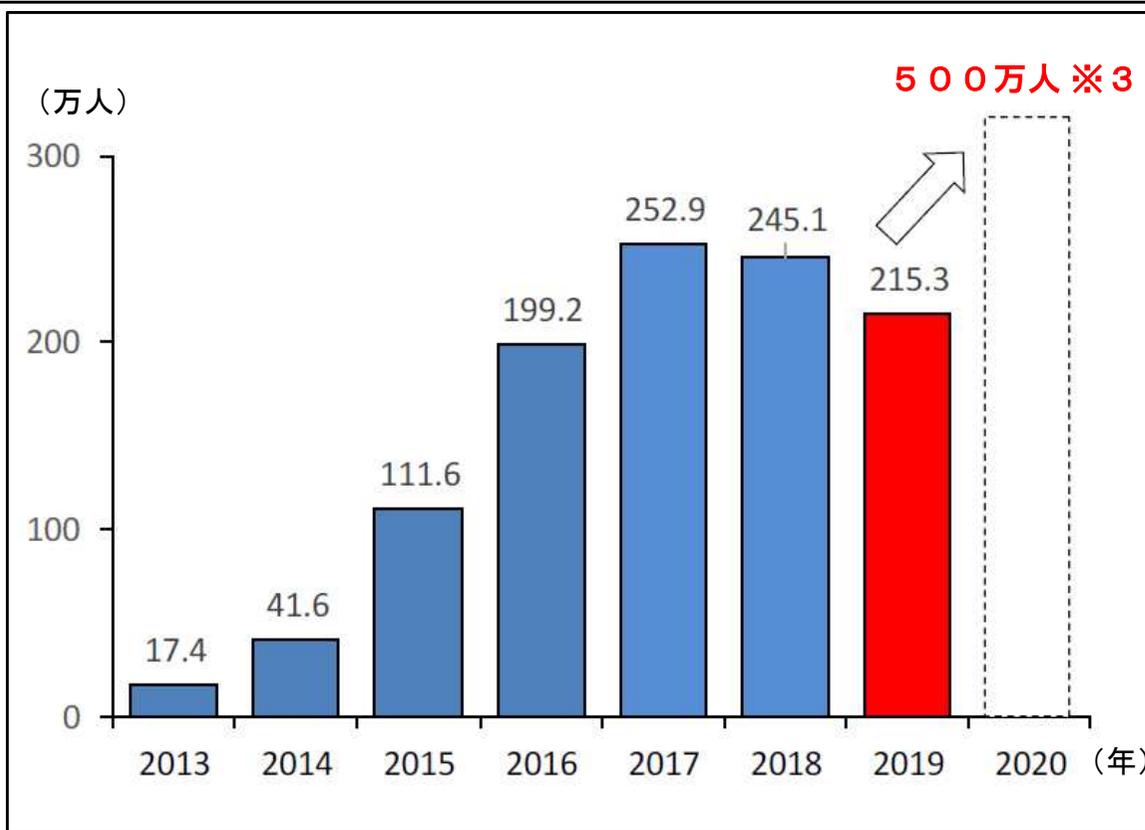
<現状>



<増深・ふ頭再編後>



- 2019年の訪日クルーズ旅客数は前年比12.2%減の215.3万人。
- クルーズ船の寄港回数は前年比2.2%減の2,867回(外国船社1,932回、日本船社935回)となった。
- 訪日クルーズ旅客数が前年比12.2%減となった要因は、中国のクルーズ市場が2018年以降、急拡大後の調整局面に入り、2019年も中国市場へのクルーズ船の配船量を減らしたことで、中国からの訪日クルーズ旅客数が減少したものと考えられる。
- また、フライ&クルーズ等により、我が国初のクルーズに乗船した訪日クルーズ旅客も8.9万人(対前年比20.3%増)と増加する等、訪日クルーズ客の多様化が進みつつある。

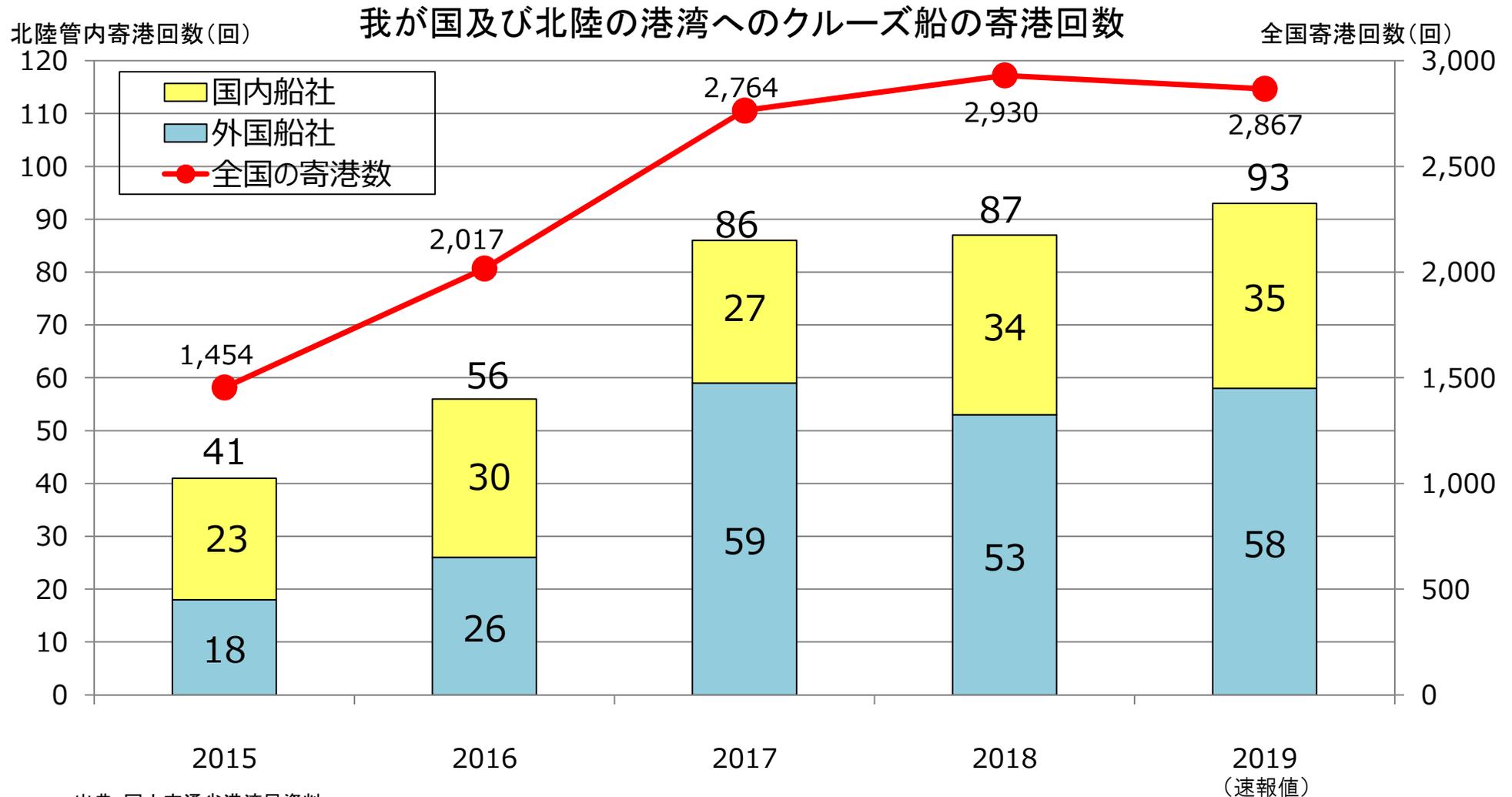


注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。  
 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。  
 注3) 「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月30日)で「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」という目標を設定。

※2019年値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後変動する可能性がある。

○2018年の日本国内におけるクルーズ船の寄港回数は、前年比6.0%増の2,930回（外国船社1,913回、日本船社1,017回）となり、過去最高を記録した。

○北陸地方整備局管内の11港においても国内と同様にクルーズ船の寄港回数は年々増加傾向にあり、2019年は前年比6.9%増の93回（外国船社58回、日本船社35回）と過去最高となった。（速報値）



出典：国土交通省港湾局資料

注) 北陸地方整備局管内の11港・・・新潟、両津、小木、二見、直江津、伏木富山、七尾、輪島、金沢、福井、敦賀

注) 2019年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。

○北陸新幹線の金沢開業により首都圏からのレール&クルーズが容易となり、イタリア大手船会社「コスタクルーズ」が金沢港発着の日本海定期周遊クルーズを2016年より運航。

○2016年の同クルーズ乗船者(金沢港から)は首都圏4割、石川県3割、その他県外3割の旅行客であった。

## ① 5泊6日 福岡/舞鶴/金沢発着

◆古都と城下町をめぐる麗しの日本海と釜山 Aコース◆



## ③ 4泊5日 福岡/舞鶴/金沢発着

◆お気軽日本海ショートクルーズと釜山◆



## ② 5泊6日 福岡/舞鶴/金沢発着

◆古都と城下町をめぐる麗しの日本海と釜山 Bコース◆



## ▼コスタ・ネオロマンチカ

2016年のコスタ・ビクトリアに替わり、  
2017年より日本海定期周遊クルーズに就航



総トン数:約57,150トン  
全長:220.6m  
全幅:30.8m  
巡航速度:18.5ノット  
就航年:1993年(2012年改装)  
最大乗客定員数:1,800人

# 観光 レール&クルーズ(石川県・横浜市とのクルーズ連携)

- 平成30年11月に石川県と横浜市がクルーズ連携協定を締結。
- 寄港回数増加を狙う金沢港と、ラグジュアリー船の寄港増加を狙う横浜港の考えが一致。
- 令和元年9月28日に金沢港に寄港した「セレブリティ・ミレニアム」の横浜港発着日本一周クルーズにおいて、第一弾となるレール&クルーズのツアー商品が実施された。ツアーに申し込むと北陸新幹線の運賃が無料になる企画を共同で開発。
- 乗客約1,700人のうち、約80人がツアーを利用した。



金沢港と横浜港の連携協定締結式(提供:石川県)



セレブリティ・ミレニアム(総トン数:90,963トン、定員:2,158名)26

## 特徴

対象:石川県民および横浜市民

行程:11日間のクルーズのうち、金沢で下車することで  
7日間のクルーズとなる

定員:石川県民50名、横浜市民50名

○国土交通省港湾局は、外国クルーズ船の我が国港湾への寄港促進を図るため、観光庁と連携し、海外クルーズ船社等と全国の港湾管理者等が参加する「全国クルーズ活性化会議」の会員との商談会を2014年から実施中。

## 【全国クルーズ活性化協議会における商談会の実績】

### (2018年度)

- シルバーシー・クルーズ(モナコ) ・2018年10月31日、場所：秋田市、参加者：8港 ・同 11月2日、場所：仙台市、参加者：19港
- MSCクルーズ(スイス) ・2019年1月9日、場所：境港市、参加者：5港 ・同 10日、場所：広島市、参加者：8港
- クリスタルクルーズ(米) ・2019年2月18日、場所：広島市、参加者：8港
- ポナン(仏) ・2019年3月6日、場所：鹿児島市、参加者：9港 ・同 7日、場所：東京都、参加者：22港
- ウインドスタークルーズ(米) ・2019年3月13日、場所：北九州市、参加者：19港 ・同 15日、場所：別府市、参加者：9港

### (2019年度)

- ロイヤル・カリビアン・インターナショナル(米) ・2019年9月17日、場所：静岡市、参加者：2港 ・同 18日、場所：大阪市、参加者：12港
- キュナード・ライン(英) ・2020年1月14日、場所：東京都、参加者：14港 ・同 17日、場所：大阪市、参加者：18港

## 【日本海にぎわい・交流海道ネットワーク総会におけるクルーズ船社との意見交換会の事例】

- 令和元年10月1日、「日本海にぎわい・交流海道ネットワーク」総会及びシンポジウムを秋田県能代市で開催。講演会では、北前船寄港地フォーラム 石川議長及びシルバーシー・クルーズ 糸川日本・韓国支社長による講演を開催し、約90名（会員約50名、一般聴講者約40名）が参加。
- 総会・講演会に先立ち、クルーズ船社と6つの地方自治体とのクルーズ関係意見交換会を初開催。

※参加自治体：稚内市、秋田県、能代市、男鹿市、新潟県、村上市



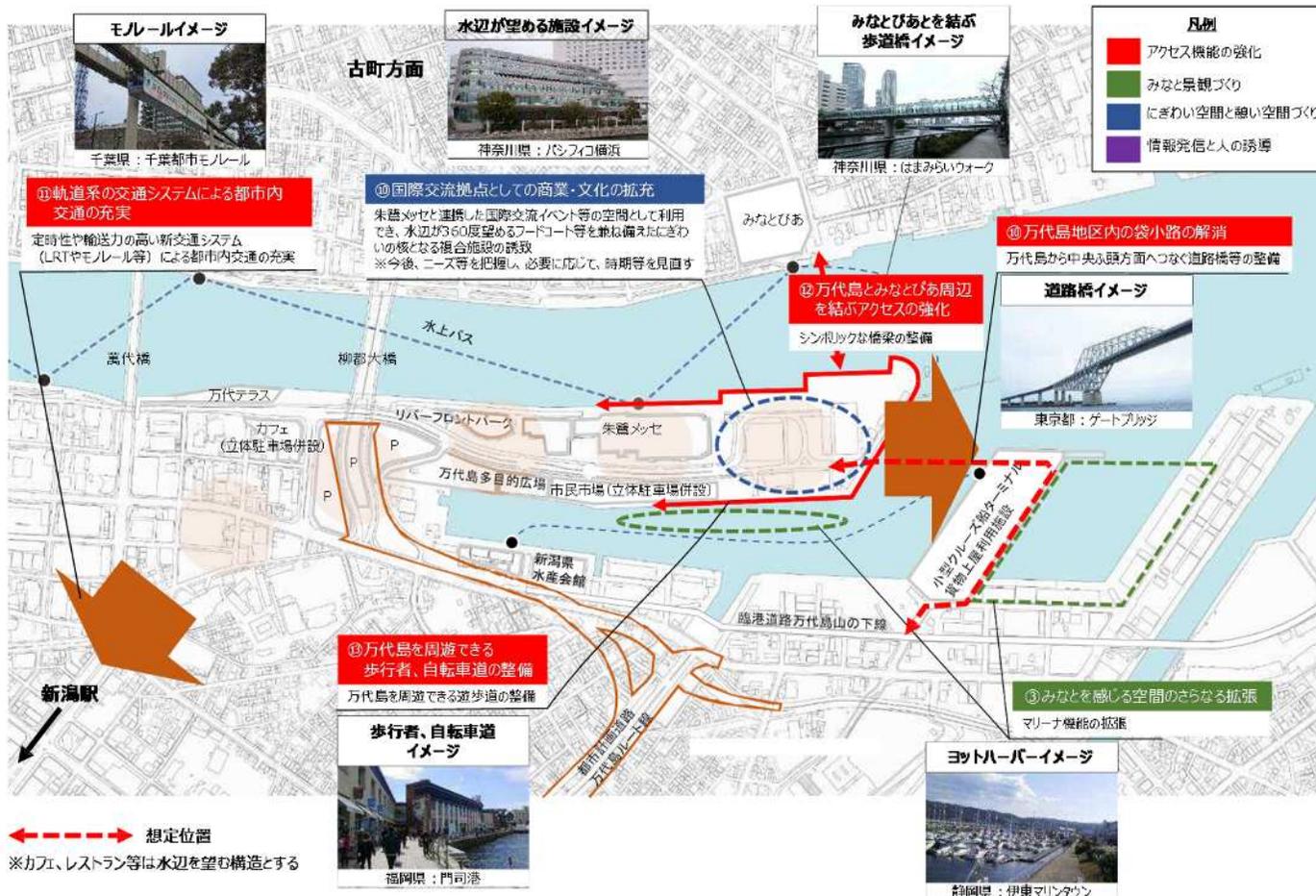
クルーズ船社との意見交換会

**日本海にぎわい・交流海道ネットワークの取組である商談会へ参加し、クルーズ船の誘致促進を図る。**

※日本海にぎわい・交流海道ネットワーク総会：令和2年度は村上市（新潟県）で開催予定

○新潟県と新潟市は、新潟開港150周年を契機とし、「万代島地区将来ビジョン」を平成31年3月に策定。  
 ○ビジョンは、短期(5年)、中期(15年)、長期(30年)において、万代島地区が目指すべき姿を表したもので、行政や民間企業等が一体となり、万代島地区の更なるにぎわい創出につながる取組を推進し、施設整備や「みなとオアシス」の取組の充実等を図ることとしている。

## 長期取組のイメージ (案1)



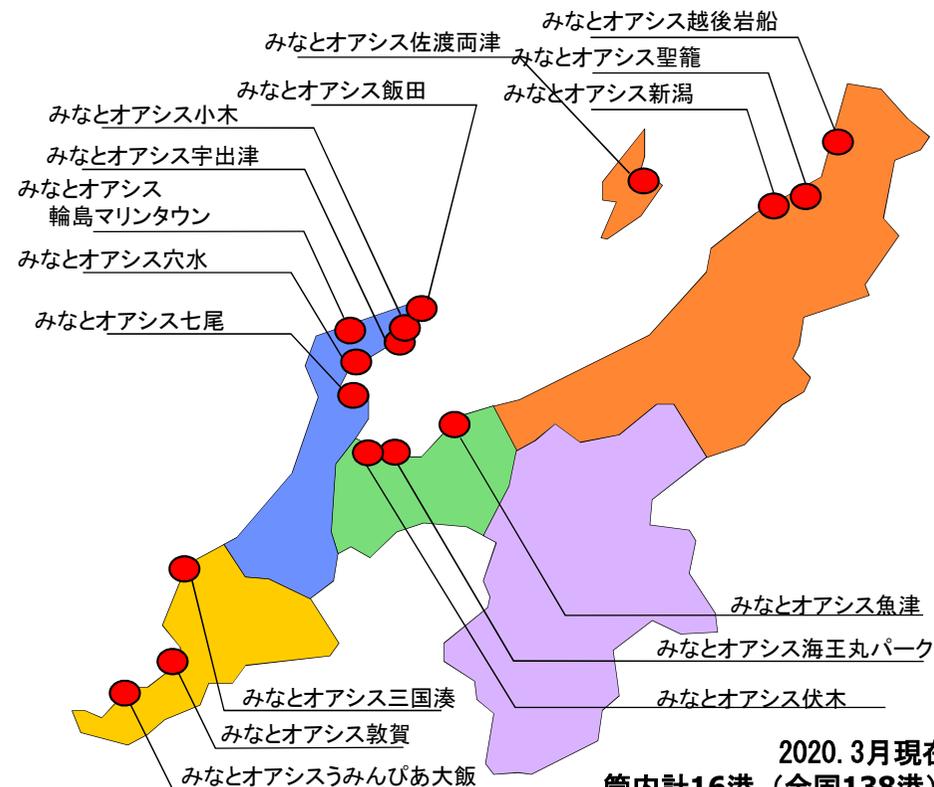
## 万代島地区将来ビジョン



新潟県と新潟市では、平成30年7月に策定した「新潟都心の都市デザイン」を踏まえ、万代島地区の更なるにぎわい創出を図るため、新潟西港・水辺まちづくり協議会や利用者、関係企業などからいただいた万代島地区に対するご意見やにぎわい創出のアイデア等を踏まえ、「万代島地区将来ビジョン」を策定。

○みなとオアシスとは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が登録したものをいう。

都道府県	みなとオアシス名	港湾名	設置者
新潟県	みなとオアシス越後岩船	岩船港	村上市
	みなとオアシス新潟	新潟港(西港)	新潟市
	みなとオアシス聖籠	新潟港(東港)	聖籠町
	みなとオアシス佐渡両津	両津港	佐渡市
富山県	みなとオアシス魚津	魚津港	魚津市
	みなとオアシス海王丸パーク	伏木富山港(新湊)	(公財)伏木富山港・海王丸財団
	みなとオアシス伏木	伏木富山港(伏木)	高岡市
石川県	みなとオアシス輪島マリンタウン	輪島港	輪島市
	みなとオアシス飯田	飯田港	珠洲市
	みなとオアシス小木	小木港	能登町
	みなとオアシス宇出津	宇出津港	能登町
	みなとオアシス穴水	穴水港	穴水町
	みなとオアシス七尾「能登食祭市場」	七尾港	七尾市
福井県	みなとオアシス敦賀	敦賀港	敦賀市
	みなとオアシスうみんぴあ大飯	和田港	おおい町
	みなとオアシス三国湊	福井港	坂井市



2020.3月現在  
管内計16港 (全国138港)



Web「地理院地図」(みなとオアシス情報追加)  
国土地理院HP: <https://maps.gsi.go.jp/>



みなとオアシス登録施設にて「みなとオアシスカード (サンプル)」を配布  
みなとオアシス新潟 (左側: おもて 右側: うら)

- 「みなとオアシス」は、地域住民の交流や観光の振興を通じて地域の活性化につながる「みなと」を核としたまちづくりを促進する施設。全国で138箇所、北陸地方整備局管内で16箇所が登録されている。(2020年3月時点)
- 新潟県内では「新潟」、「聖籠」、「佐渡両津」、「越後岩船」の4箇所が登録されている。
- 新潟開港150周年を記念して、2019年4月に北陸のグルメが集うSea級グルメ北陸大会が新潟三越で初開催され、10月19～20日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、多くの来場者で賑わった。

## ■イベント概要

名称:「みなとオアシスSea級グルメ北陸大会in新潟三越」  
 期間:2019年4月10日(水)～15日(月)  
 会場:新潟三越 7階催事場  
 主催:新潟三越  
 北陸みなとオアシス・ネットワーク  
 共催:日本海にぎわい・交流海道ネットワーク  
 後援:(一社)ウォーターフロント協会、  
 国土交通省北陸地方整備局港湾空港部 ほか



4月10日(水)～15日(月) 新潟三越 7階 催物会場

日本海にぎわい・交流海道ネットワーク物産展  
 北陸の「みなとオアシス」パネル展

## ■イベント概要

名称:「第12回みなとオアシスSea級グルメ全国大会in佐渡」  
 期間:2019年10月19日(土)～20日(日)  
 会場:みなとオアシス佐渡両津「おんでこドーム」  
 主催:第12回みなとオアシスSea級グルメ全国大会in佐渡実行委員会、みなとオアシス全国協議会

10/19(土)～20(日)

19日 9:00～20:00  
 会場:おんでこドーム / 帆柱七佐渡

20日 9:00～16:00  
 会場:おんでこドーム / 帆柱七佐渡



- 2019年3月29日に地域の関係者による釣り文化振興の取組が進められている港湾を、地元協議会等からの応募により、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、新潟港及び直江津港等、全国13港が港湾局長より指定を受けた。
- 2019年5月30日より、1次募集時の「釣り文化振興促進モデル港」を「釣り文化振興モデル港」に名称変更して2次募集を開始。

防波堤の一部を釣り場として開放(写真は直江津港)



## 釣り文化振興モデル港一覧

所在地	港名	協議会等
青森県	青森港	青森港釣り利用検討会
秋田県	秋田港	秋田港外港地区北防波堤釣り開放に向けた検討会
福島県	小名浜港	いわき小名浜みなとオアシス連絡協議会
	相馬港	新地町海釣り公園協議会
新潟県	新潟港	新潟港(東港区)第2東防波堤釣り開放等にかかる連絡会
	直江津港	直江津港第3東防波堤釣り開放等にかかる協議会
静岡県	熱海港	熱海港海釣り施設連絡協議会
	清水港	清水港フィッシングエリア振興協議会
高知県	高知港	高知港の利活用等にかかる協議会
山口県	下関港	下関港湾協会
福岡県	北九州港	北九州釣りにこか倶楽部
	芦屋港	芦屋港海釣り施設運営協議会
大分県	別府港	別府国際観光港みなとまちづくり協議会

### 新潟港(東港区)

【開放範囲】  
防波堤先端から650m  
(港内側のみ)



第2東防波堤

### 直江津港

【開放範囲】  
防波堤先端から460m  
(港内側・港外側)



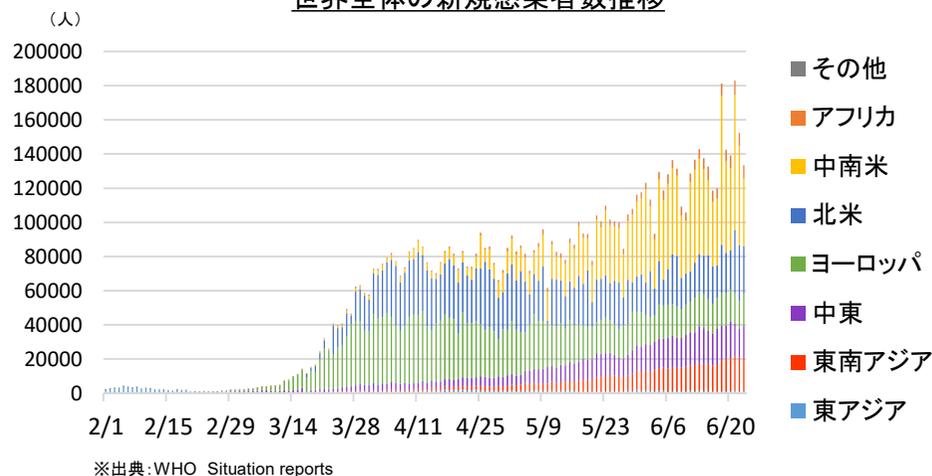
第3東防波堤

# 新型コロナウイルス感染拡大下における物流・人流の動向

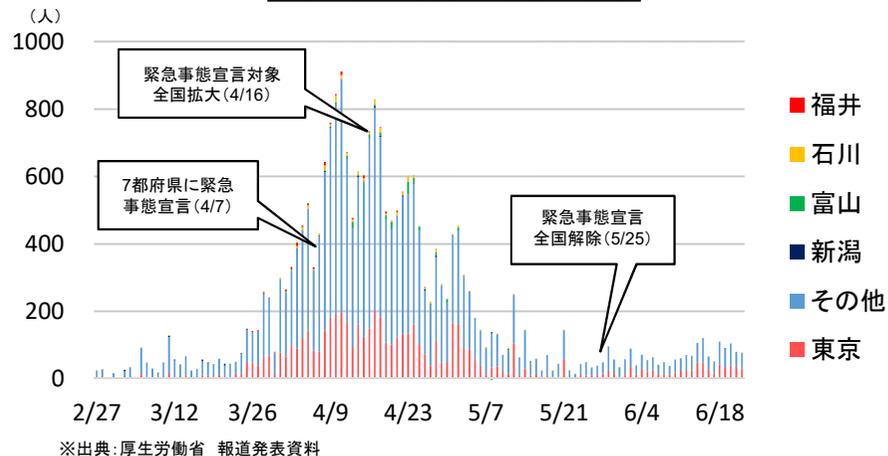
- 2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大。6月中旬現在、ヨーロッパは減少傾向である一方、東南アジア、中東、中南米、アフリカは増加傾向。
- 日本は緊急事態宣言の解除など一定の落ち着きは見られるものの、第二波への警戒が続いている。
- 感染拡大により、工場閉鎖や入国規制、自粛要請等に伴う物流・人流への影響が懸念される。

## 【新型コロナウイルス感染拡大状況】

世界全体の新規感染者数推移



日本全国の新規感染者数推移



## 【想定される影響】

### <物流>

- 工場閉鎖等による世界的なサプライチェーンの分断
- 各国経済状況の悪化による生産・消費活動の低下
- 特定品目の需要増（衛生用品、雑貨・家庭用品等）
- 在宅時間増加によるE C、宅配の利用増

国内企業における生産活動への影響(例)

建機メーカー	・欧州、アジア及び中南米の海外拠点において、一時期生産を停止。 ・部品の代替調達や在庫を活用することで、生産への影響を抑制。
自動車メーカー	・国内自動車メーカー各社は、国内外の工場の稼働停止や生産調整を実施。

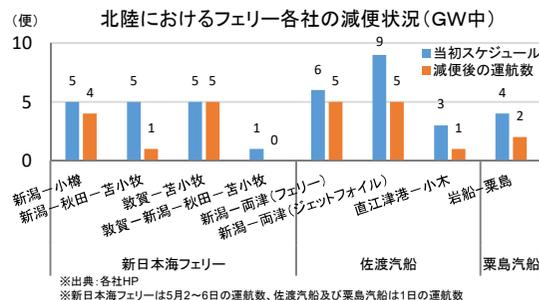
※出典: 各社HP



2020年5月の輸出は米国向けなどの自動車の輸出不振等により前年同月比28.3%減。

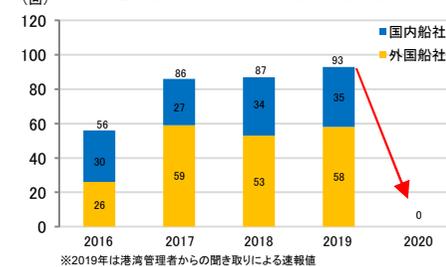
### <人流>

- ロックダウンや入国規制等による人流の分断
- 自粛要請等による観光需要、国内移動の減少



自粛要請等に伴いフェリー各社において一部運航便を運休。

北陸管内のクルーズ船寄港実績



2019年まで寄港回数は増加しているが、2020年は6月時点で寄港実績なし。