

# 「北陸港湾ビジョン」検討にあたっての現状分析

---

# 1. 北陸地域の特徴

# 北陸地域の地理的優位性

- 北陸地域は日本列島のほぼ中央に位置しており、首都圏・中部圏・近畿圏の三大都市圏のいずれからも300km圏内にある。
- 日本海を挟みアジア諸国・極東ロシアに面しており、我が国と環日本海諸国をはじめとした国々を結ぶ交通結節点として重要な位置にある。

首都圏・中京圏・近畿圏から北陸地域までの距離

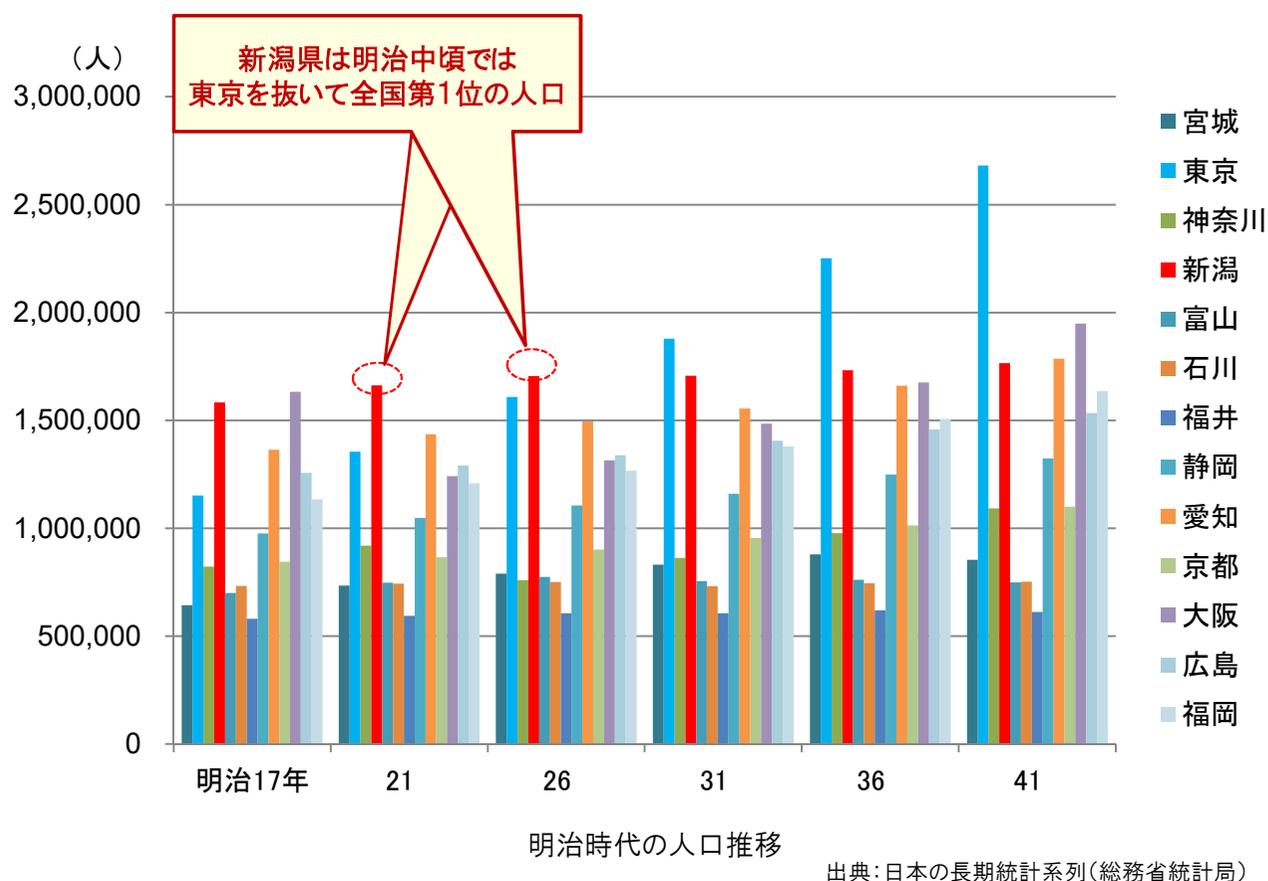


アジア各国と北陸地域の位置



# 北陸地域の歴史

- 江戸時代中期から明治時代中頃まで、北海道と大阪を、日本海を經由して結ぶ「北前船」が運航されていた。広範囲の物流ネットワーク機能により、途中の寄港地も含めた日本海側の経済圏が形成され、併せて文化交流にも貢献してきた。
- 石川県の能登半島は、特に「北前船」の寄港地としての一大拠点であり、新潟県、富山県、福井県も重要な拠点として地域の発展に寄与した。
- 明治時代中頃では、新潟県が東京等の他県を抜き全国1位の人口を誇った。



北前船の航路と主な寄港地



「北前船」とは、江戸時代中期(18世紀中ごろ)～明治30年代に日本海側を商品を買売しながら周り、大阪と北海道を結んでいた商船の総称

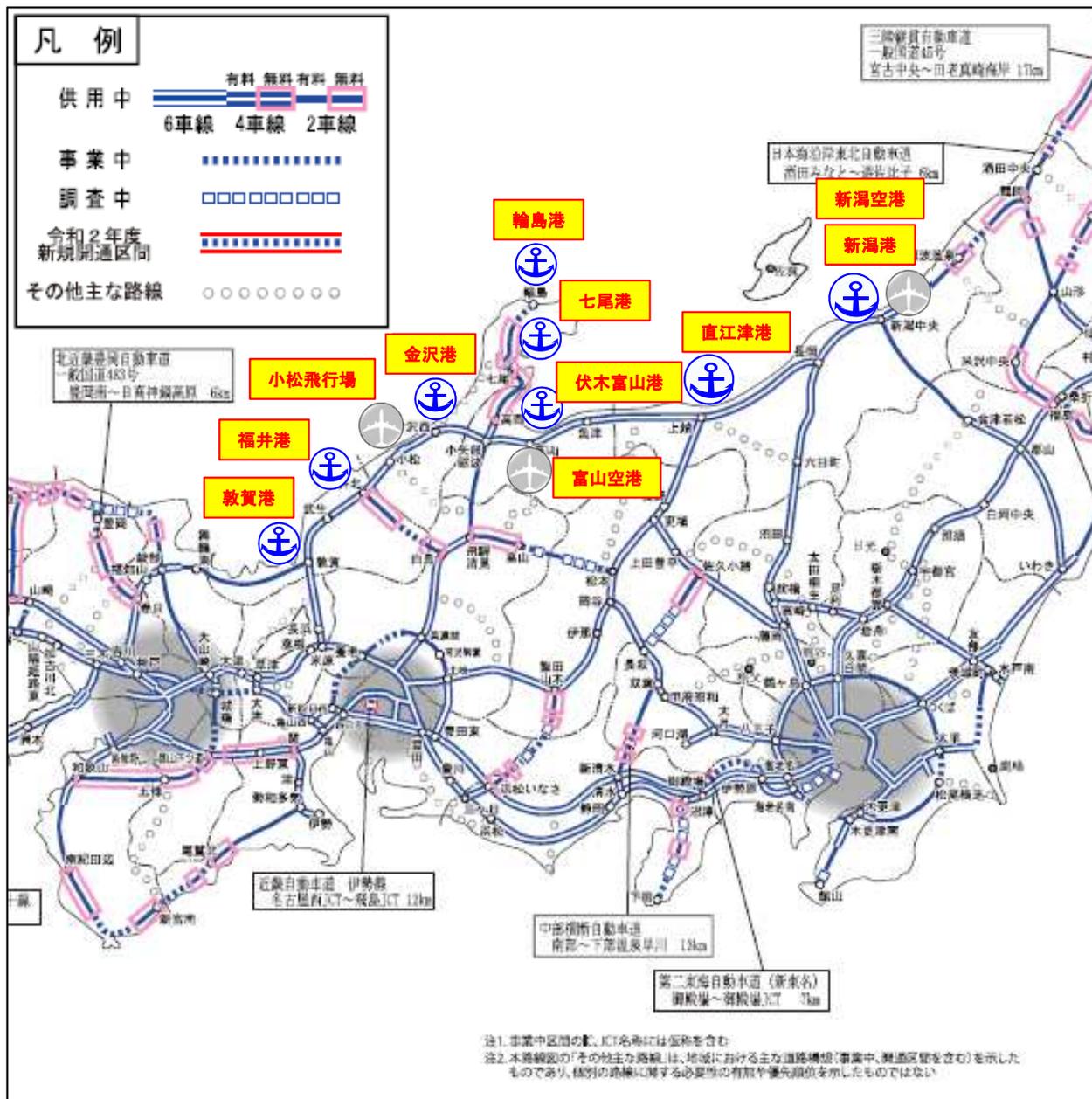
# 北陸管内の主要な港湾・空港の位置図(新幹線・高速道路)

## 全国の新幹線鉄道網



※ 国土交通省 鉄道局HPより

## 全国高速道路路線図と北陸管内港湾・空港

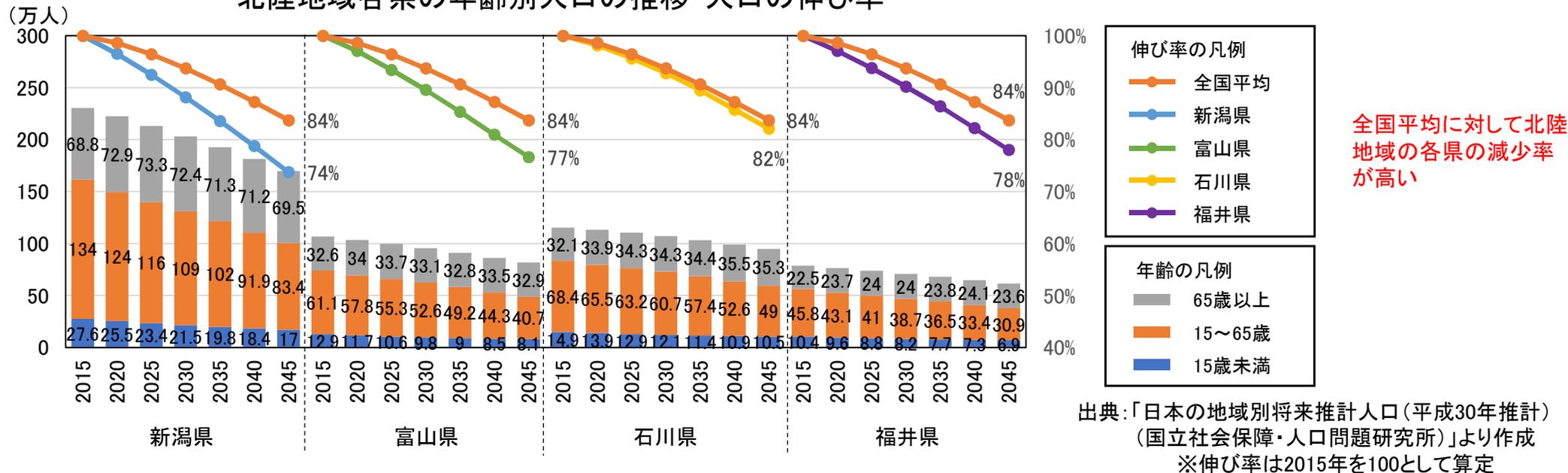


※ 令和2年度道路関係 予算概算要求概要(令和元年8月) より

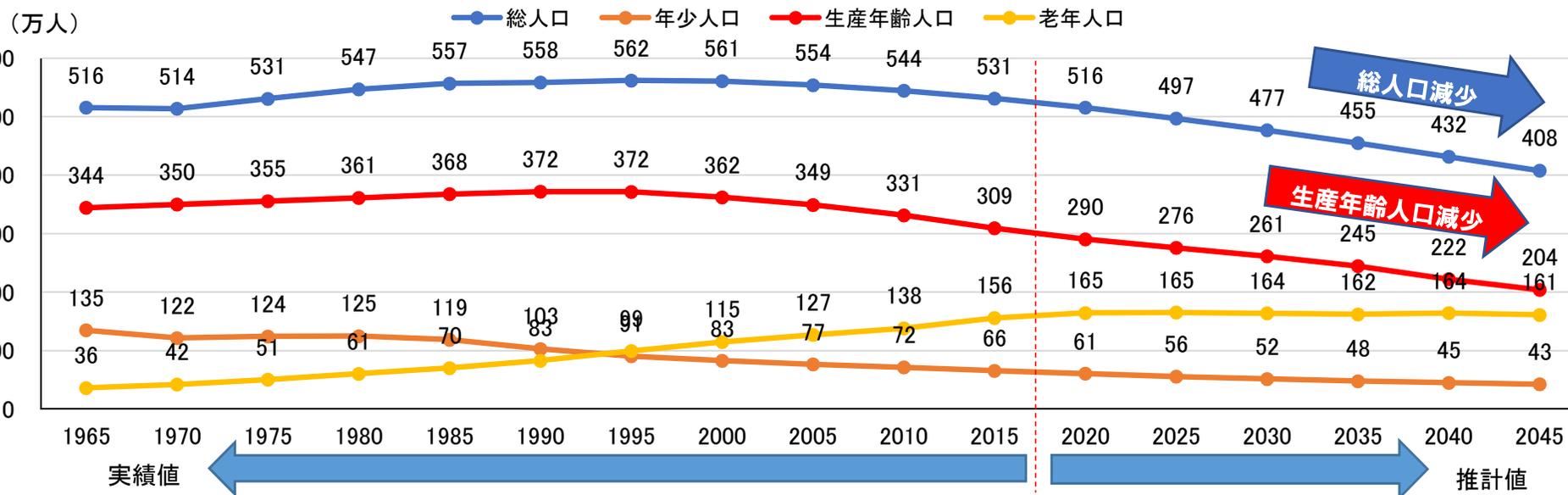
# 北陸地域の人口推移の現状と将来推計

○ 北陸地域では全国と比べて現在よりもさらに人口減少・高齢化が進み、2040年には生産年齢人口が総人口の50%まで減少。

### 北陸地域各県の年齢別人口の推移・人口の伸び率



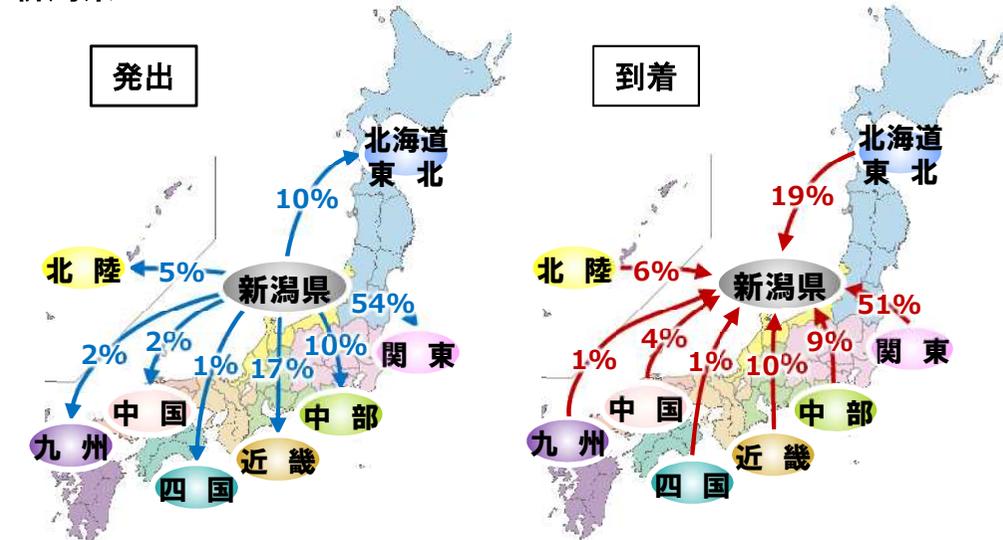
### 北陸地域の人口の推移および将来推計



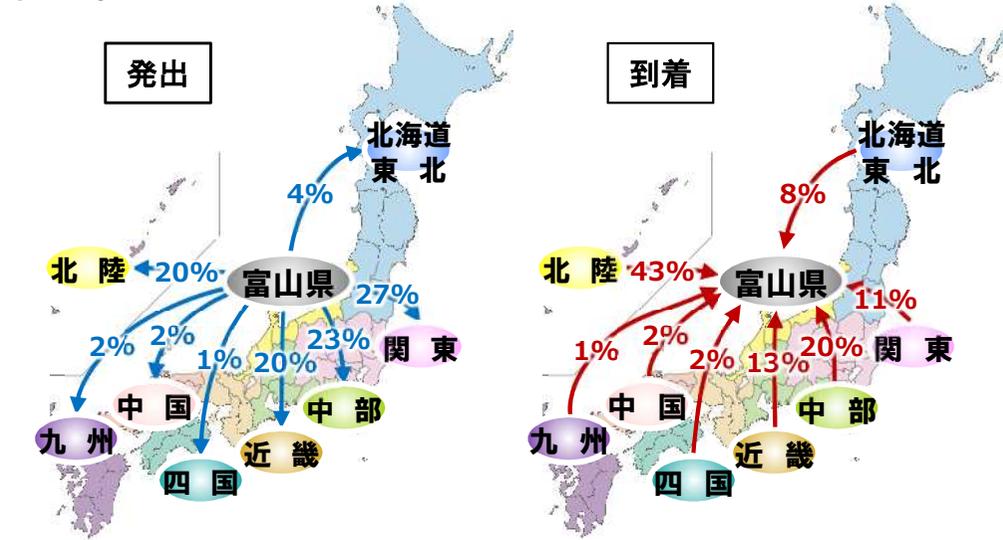
# 北陸地域各県を発着する貨物の流動

- 新潟県は発出・到着ともに関東との流動が50%以上を占めており、関東との繋がりが強い。
- 富山県、石川県、福井県は比較的北陸域内流動の割合が高いほか、福井県は特に近畿との繋がりが強い。

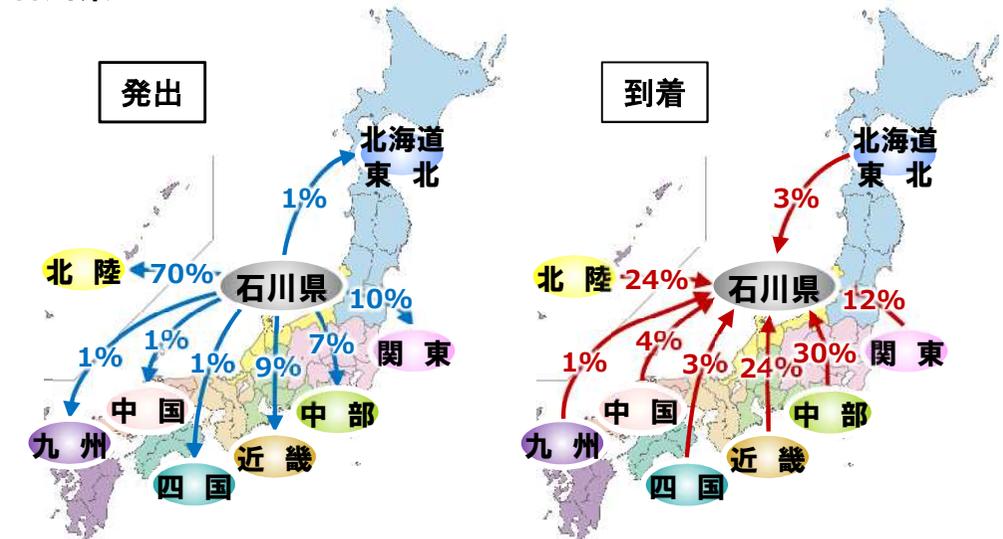
## 新潟県



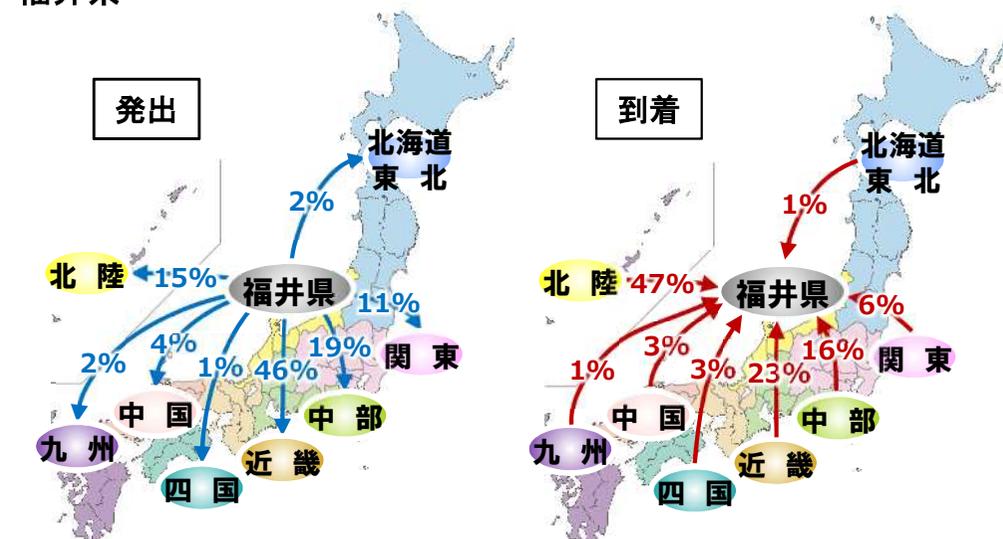
## 富山県



## 石川県



## 福井県

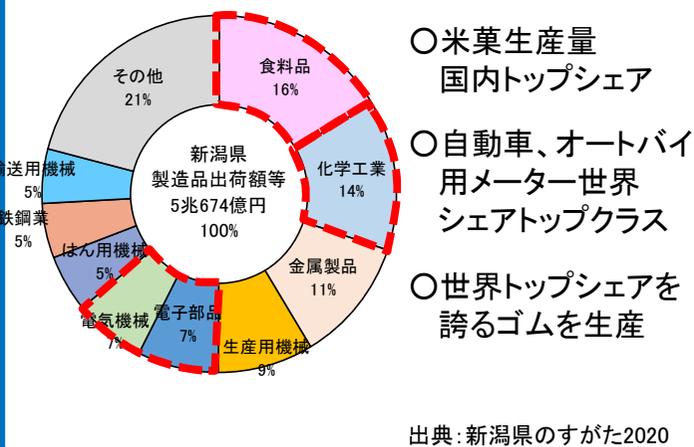


# 北陸地域における産業立地動向

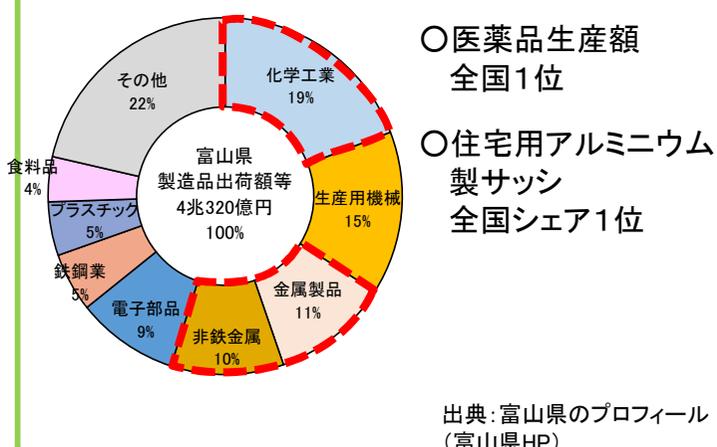
- 北陸の各県においてそれぞれ特色のある製造業が発展しており、多くの国内外シェアトップクラスの産業が集積している。
- 北陸各県の一人当たりの製造品出荷額は日本海側でトップクラス。

産業中分類別製造品出荷額(平成30年)及び各県の代表的な製造産業

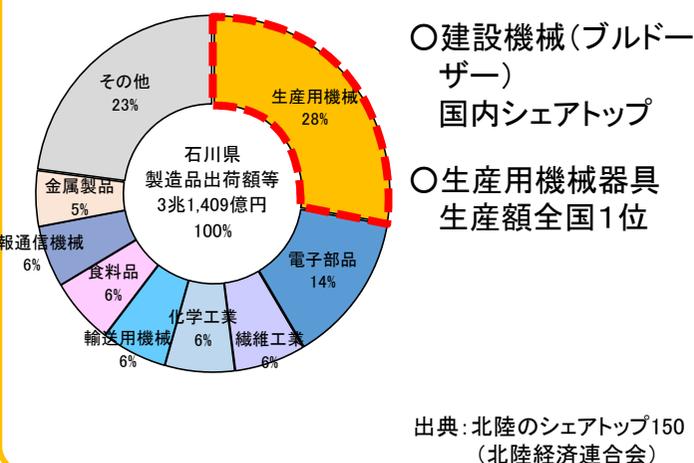
## <新潟県>



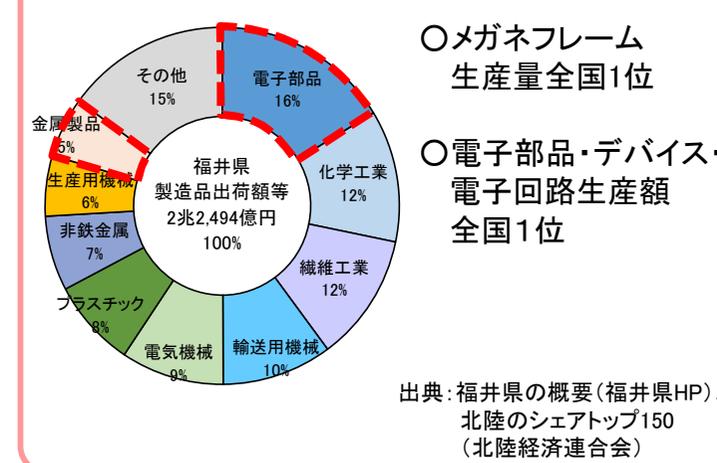
## <富山県>



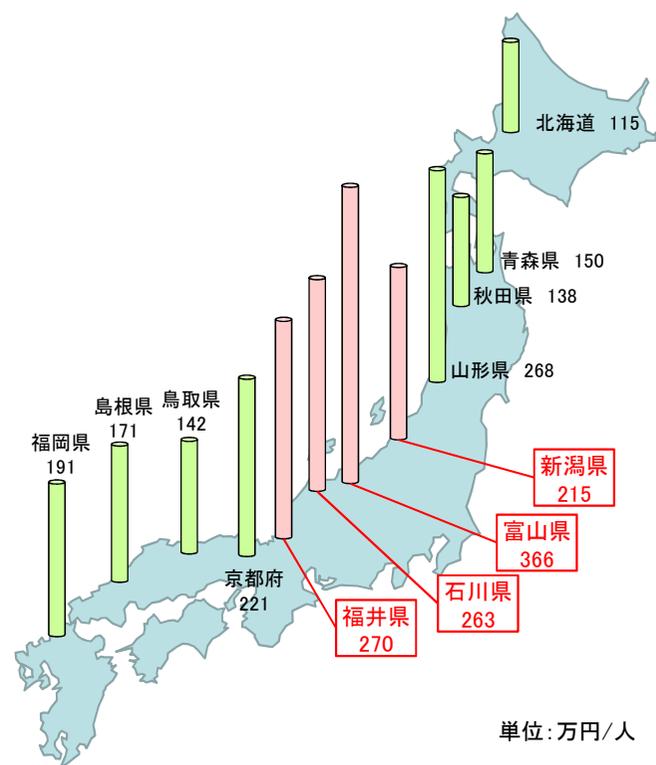
## <石川県>



## <福井県>



日本海沿岸主要県の県民一人当たり製造品出荷額



「工業統計(2017年)」(経済産業省)  
「人口推計(2017年10月1日時点)」(総務省)をもとに  
北陸地方整備局作成

# 北陸地域の観光資源と訪日外国人旅客数

- 北陸地域には、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金銀山、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の国・地域が多く、2019年の北陸の外国人宿泊者数は、2011年から6倍以上増加している。

## 北陸の観光地



北沢浮遊選鉱場(新潟県佐渡市)

出典:さど観光ナビHP



五箇山の合掌造り集落(富山県南砺市)

出典:世界遺産五箇山観光情報サイトHP



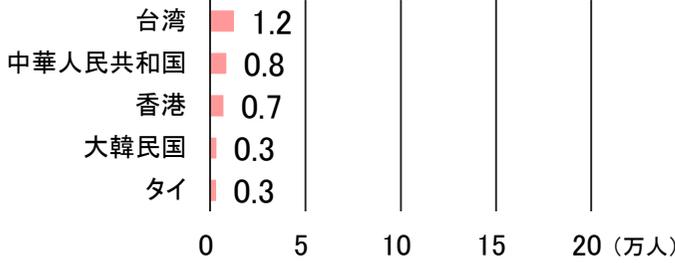
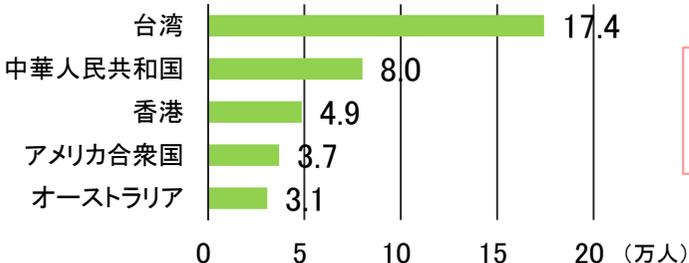
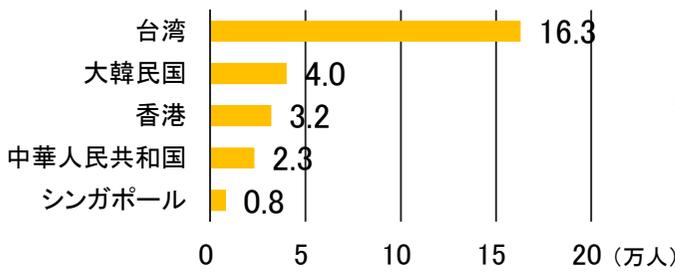
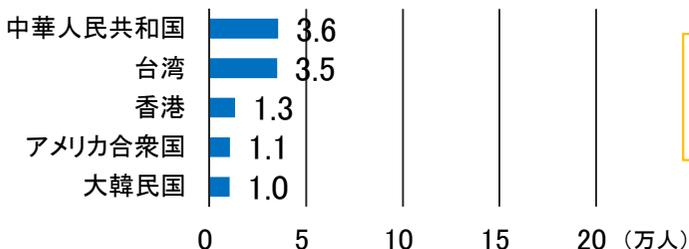
兼六園(石川県金沢市)



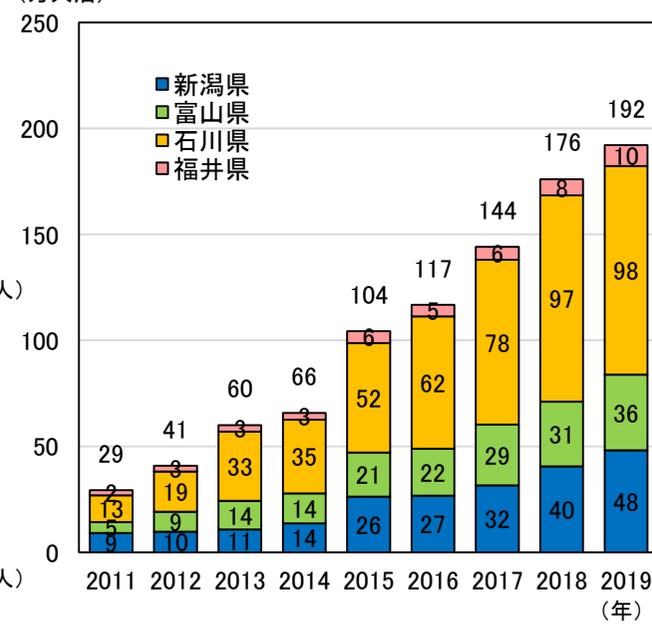
東尋坊(福井県坂井市)

出典:福井観光連盟HP

## 各県の訪日外国人旅客数(2018年)

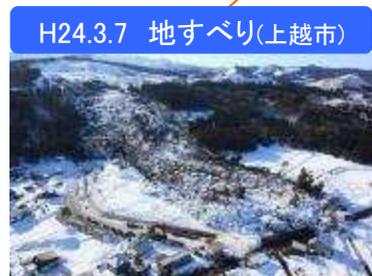
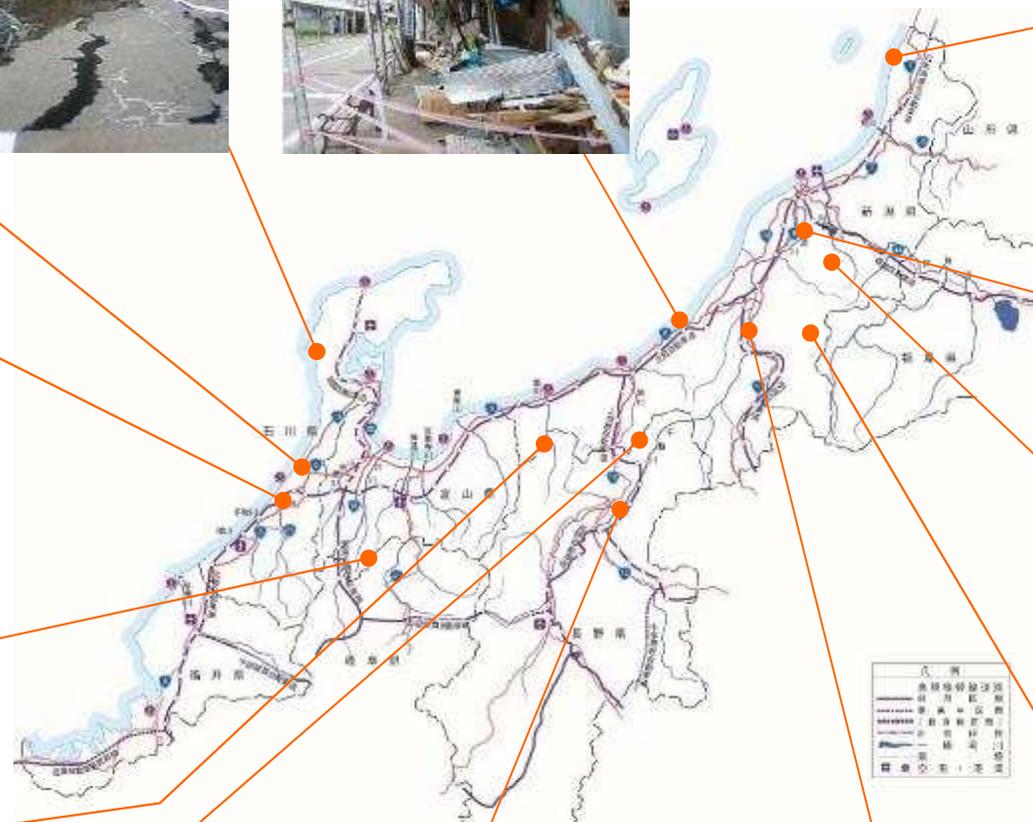


## (万人泊) 北陸における外国人延べ宿泊者数の推移



出典:観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数」 ※REASAより作成

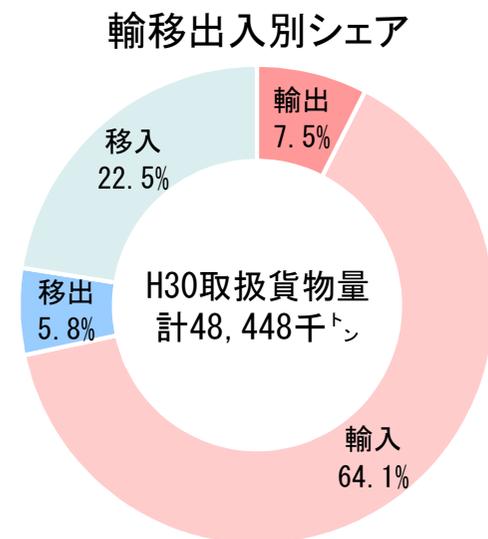
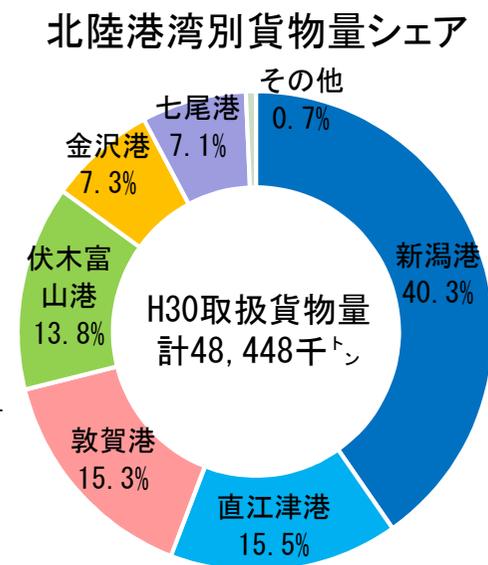
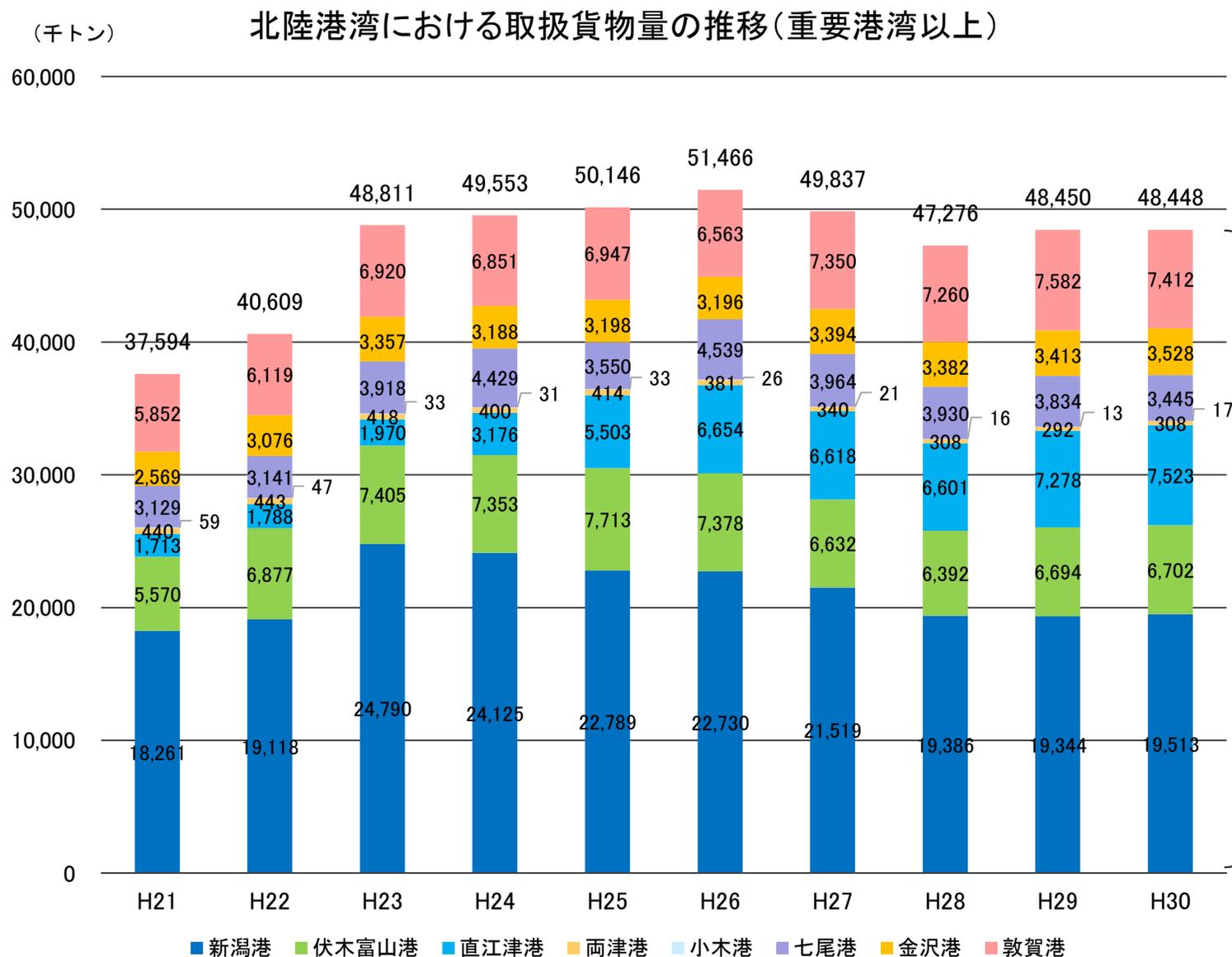
# 北陸地域における近年の主な自然災害



## 2. 北陸港湾の現状

# 北陸管内の港湾の取扱貨物量

- 北陸主要港湾における取扱貨物量(フェリー除く)は約4,800万トン(平成30年)。
- 港湾別では新潟港が約40%、直江津港・敦賀港・伏木富山港の3港が約45%をしめる(平成30年)。
- 輸移入が全体の約87%を占める。特に輸入は全体の約64%を占める。

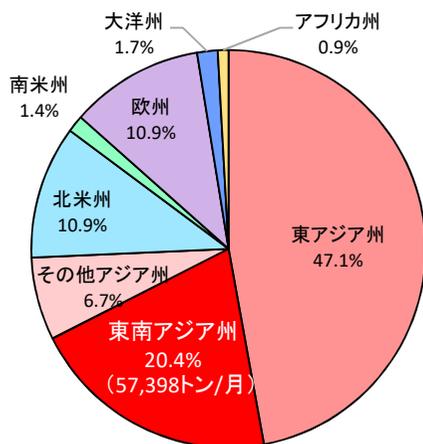


# 北陸地域の外貿コンテナ貨物の動向

- 北陸地域の東南アジア向け外貿コンテナ貨物量は、平成25年から平成30年にかけて輸出が19.9%増加、輸入が33.9%増加している。
- 輸出先の割合についても、東南アジア向けの輸出割合が1.3%増加、輸入が3.4%増加している。

## 輸出

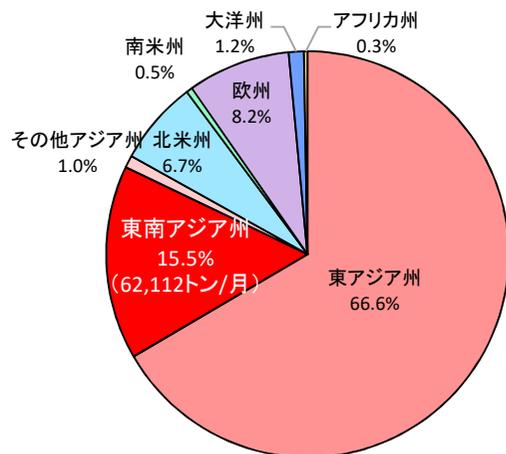
【280,845トン/月】



平成25年

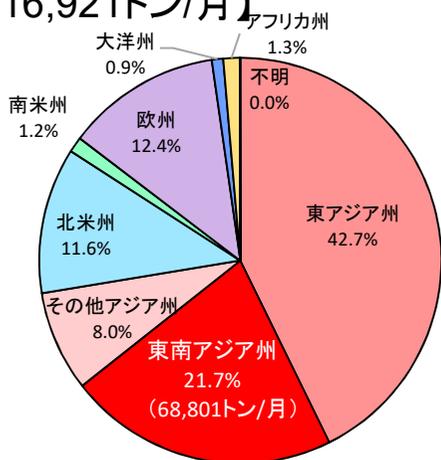
## 輸入

【401,876トン/月】

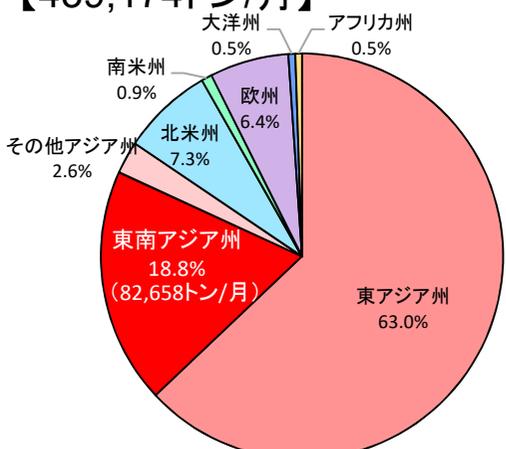


平成30年

【316,921トン/月】



【439,174トン/月】



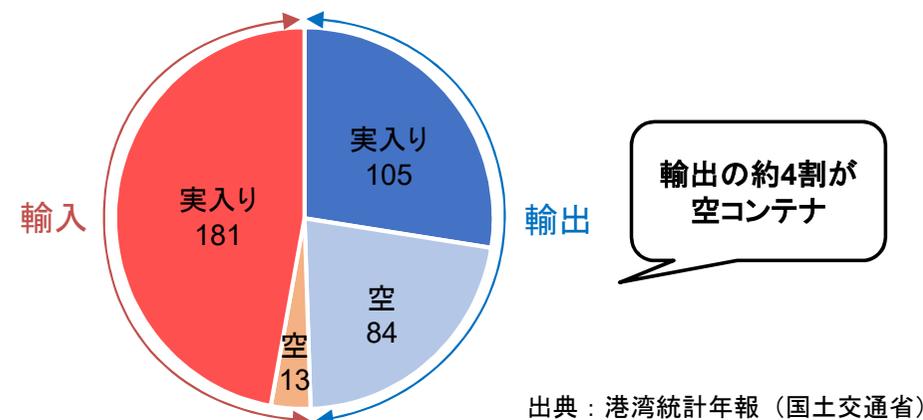
輸出入相手国各国の州分類

アジア州	北米州	欧州	太平洋州
東アジア州	アメリカ合衆国	アイスランド	オーストラリア
マカオ	エルサルバドル	アイルランド	グアム
モンゴル	カナダ	イギリス	サモア
韓国	グアテマラ	イタリア	トンガ
香港	コスタリカ	ウクライナ	ニュージーランド
台湾	ジャマイカ	エストニア	バヌアツ
中国	セントビンセント	オーストリア	パラオ
東南アジア州	ドミニカ	オランダ	フィジー
インドネシア	ドミニカ共和国	キプロス	マーシャル
カンボジア	トリニダード・トバゴ	ギリシャ	アフリカ州
シンガポール	ニカラグア	クロアチア	アルジェリア
タイ	ハイチ	スイス	アンゴラ
フィリピン	パナマ	スウェーデン	ウガンダ
ベトナム	バルバドス	スペイン	エジプト
マレーシア	プエルトリコ	スロバキア	エチオピア
ミャンマー	ホンジュラス	スロベニア	ガーナ
ラオス	メキシコ	セルビア	ガボン
その他アジア州	仏領西インド諸島	チェコ	カメルーン
アゼルバイジャン	蘭領アンティール	デンマーク	ギニア
アフガニスタン	南米州	ドイツ	ケニア
アラブ首長国連邦	アルゼンチン	トルコ	コートジボワール
アルメニア	ウルグアイ	ノルウェー	コンゴ民主共和国
イエメン	エクアドル	ハンガリー	サントメ・プリンシペ
イスラエル	ガイアナ	フィンランド	ザンビア
イラク	コロンビア	フェロー諸島	スーダン
イラン	スリナム	フランス	スワジランド
インド	チリ	ブルガリア	セーシェル
ウズベキスタン	パラグアイ	ベラルーシ	セネガル
オマーン	ブラジル	ベルギー	タンザニア
カザフスタン	ベネズエラ	ポーランド	チュニジア
カタール	ペルー	ポルトガル	トーゴ
キルギス	ボリビア	マケドニア	ナイジェリア
クウェート		マルタ	ナミビア
グルジア		ラトビア	ブルキナファソ
サウジアラビア		リトアニア	ボツワナ
スリランカ		リヒテンシュタイン	マダガスカル
トルクメニスタン		ルーマニア	マラウイ
ネパール		ルクセンブルク	モーリシャス
バーレーン		ロシア	モザンビーク
パキスタン			モロッコ
バングラデシュ			リビア
ブルネイ			リベリア
ヨルダン			レソト
レバノン			レユニオン
			南アフリカ共和国

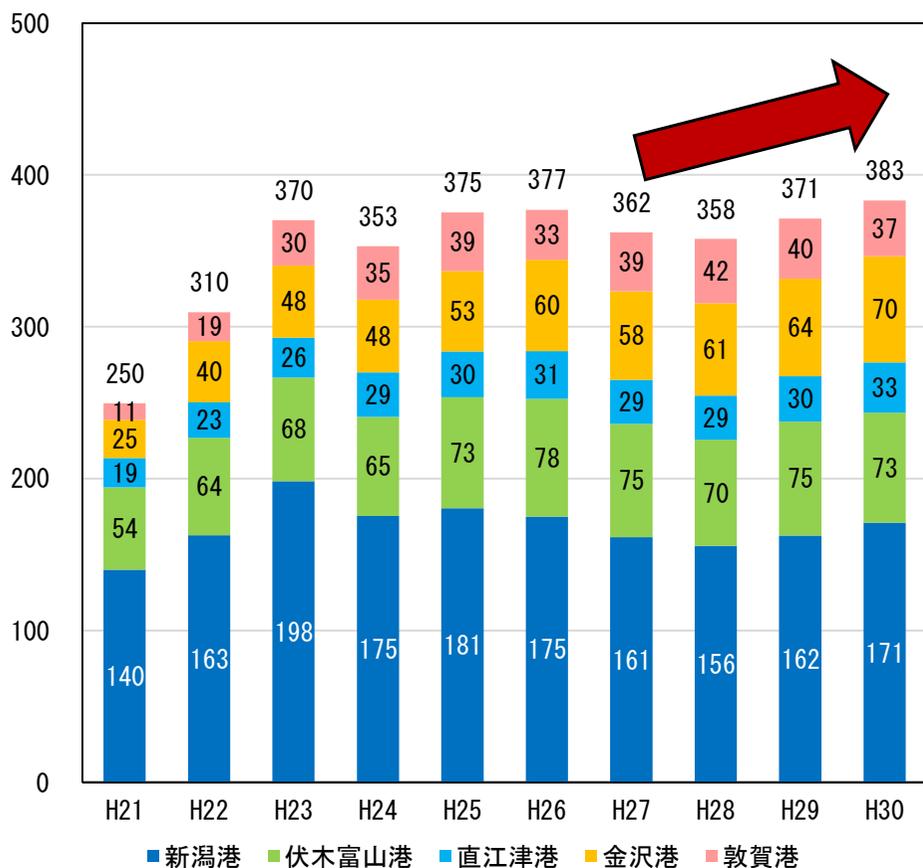
# 北陸における外貿コンテナ取扱貨物量の推移

- コンテナ取扱個数(TEU)(実入り+空)は、平成23年以降は増減しながら概ね横ばいで推移も、平成28年以降は再び増加傾向となり、平成30年には過去最高となる38.3万TEUを記録。
- 実空別で見ると、輸出の約4割は空コンテナとなっており、輸出入の貨物量に不均衡が生じている。
- 北陸港湾に寄港する航路別のコンテナ船平均船型(TEU)は、全ての航路で大型化の傾向。

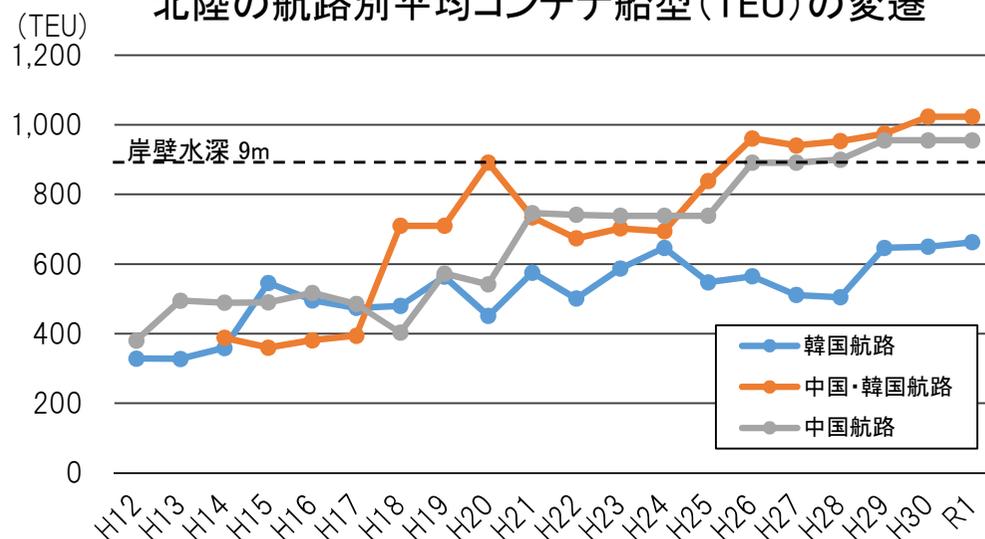
実空別コンテナ貨物輸出入量(平成30年、千TEU)



(千TEU) コンテナ取扱個数(実入り+空)の推移



北陸の航路別平均コンテナ船型(TEU)の変遷



# 北陸地域の定期航路(外貿コンテナ・外貿RORO)

- 令和2年7月現在、北陸の5港湾から中国・韓国方面に外貿コンテナ航路が延べ26便/週、ロシア方面に0.5便/週就航している。
- 金沢港、敦賀港と韓国との間に外貿RORO航路が延べ4便/週就航している。

## 外貿コンテナ航路(令和2年7月1日時点)

港湾名	航路名	船社名	頻度	航路	
新潟港	韓国航路	興亜LINE 長錦商船	週1便(火)	新潟-酒田-秋田-釜山-釜山新港-(新潟)	
		XPLS-フィーゲーズ	週1便(日)	新潟-伏木富山-金沢-釜山新港-(新潟)	
	高麗海運	南星海運	週1便(金)	新潟-室蘭-苫小牧-釧路-仙台-常陸那珂-釜山-蔚山-光陽-大連-青島-釜山-金沢-(新潟)	
		天敬海運	週1便(土)	新潟-伏木富山-直江津-蔚山-釜山-釜山新港-天津新港-大連-浦項-釜山-(新潟)	
	韓国・中国航路	興亜LINE 高麗海運	週1便(木)	新潟-秋田-釜山-蔚山-光陽-青島-大連-釜山-(新潟)	
		PAN CONTINENTAL SHIPPING	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-釜山新港-(新潟)	
		高麗海運 南星海運	週1便(火)	新潟-金沢-伏木富山-釜山-蔚山-上海-寧波-釜山-(新潟)	
		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/釜山新港-仙台-八戸-苫小牧-釜山-釜山新港/釜山-釜山-(直江津)
		韓国・中国航路	天敬海運 高麗海運	週1便(月)	直江津-蔚山-釜山-釜山新港-天津新港-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LINE 長錦商船	週1便(火)	伏木富山-舞鶴-境-釜山-釜山新港-金沢-(伏木富山)	
	韓国・中国航路	XPLS-フィーゲーズ	週1便(月)	伏木富山-金沢-釜山新港-新潟-(伏木富山)	
		天敬海運 高麗海運	週1便(日)	伏木富山-直江津-蔚山-釜山-釜山新港-天津新港-大連-浦項-釜山-新潟-(伏木富山)	
	韓国・中国航路	PAN CONTINENTAL SHIPPING	週1便(水)	伏木富山-金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新港-新潟-(伏木富山)	
		南星海運 高麗海運	週1便(木)	伏木富山-釜山-蔚山-上海-寧波-釜山-新潟-金沢-(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)	
金沢港	極東ロシア航路	FESCO	月2便(木)	伏木富山-ウラジオストク-ポストチナイ-仙台-横浜-清水-名古屋-神戸-釜山-(伏木富山)	
	韓国航路	興亜LINE 長錦商船	週1便(月) 週1便(金)	金沢-伏木富山-舞鶴-境-釜山-釜山新港-(金沢) 金沢-釜山-釜山新港-浜田-境港-敦賀-舞鶴-(金沢)	
		XPLS-フィーゲーズ	週1便(火・水)	金沢-釜山新港-新潟-伏木富山-(金沢)	
	韓国・中国航路	PAN CONTINENTAL SHIPPING	週1便(木)	金沢-敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新港-新潟-伏木富山-(金沢)	
		高麗海運 南星海運	週1便(火)	金沢-境港-釜山-蔚山-光陽-寧波-上海-釜山-清水-仙台-苫小牧-石狩-酒田-(金沢)	
			週1便(水)	金沢-伏木富山-釜山-蔚山-上海-寧波-釜山-新潟-(金沢)	
		週1便(木)	金沢-新潟-室蘭-苫小牧-釧路-仙台-常陸那珂-釜山-蔚山-光陽-大連-青島-釜山-(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LINE 長錦商船	週1便(水)	敦賀-舞鶴-釜山-釜山新港-浜田-境港-(敦賀)
		韓国・中国航路	PAN CONTINENTAL SHIPPING	週1便(金)	敦賀-蔚山-釜山-光陽-寧波-上海-釜山-釜山新港-新潟-伏木富山-金沢-(敦賀)

## 韓国航路



## 中国航路



## 韓国・中国航路



## 極東ロシア航路



## 外貿RORO航路



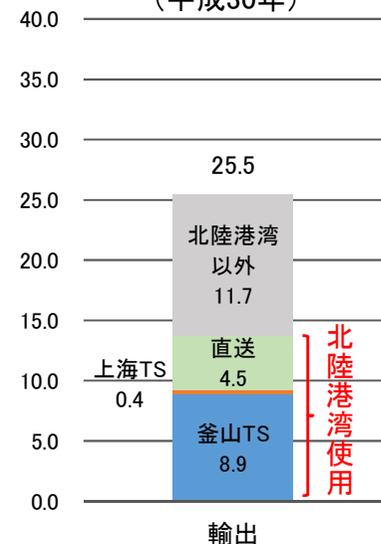
## 外貿RORO航路(令和2年7月1日時点)

港湾名	船社名	頻度	航路
伏木富山港	INDERTON	月5便	伏木富山-ウラジオストク-(伏木富山)
伏木富山港	INDERTON	月3便	伏木富山-ウラジオストク-(伏木富山)
伏木富山港	NAVIS SHIPPING	月5便	伏木富山-ウラジオストク-(伏木富山)
金沢港	樺サンスターライン	週2便(火・金)	金沢-馬山-釜山新港-敦賀-釜山-馬山-釜山新港-敦賀-(金沢)
敦賀港	樺サンスターライン	週2便(月・木)	敦賀-金沢-馬山-釜山新港-敦賀-釜山-馬山-釜山新港-(敦賀)

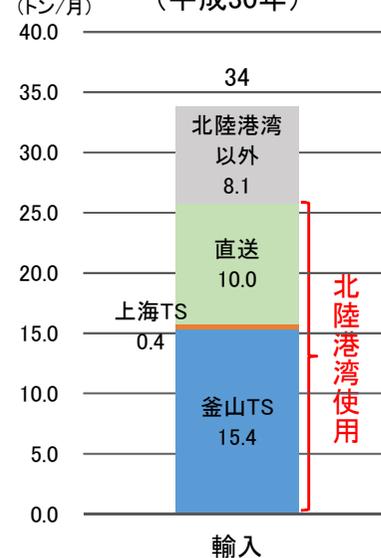
# 北陸地域外貿コンテナ貨物における海外トランシップ

- 北陸地域発出の貨物は、東南アジア方面などダイレクト航路がない地域には釜山や上海でトランシップされている。
- 釜山港でトランシップする貨物は、輸出入ともに50%以上が中国および東南アジア方面の貨物となっている。

北陸発貨物の利用港  
(平成30年)

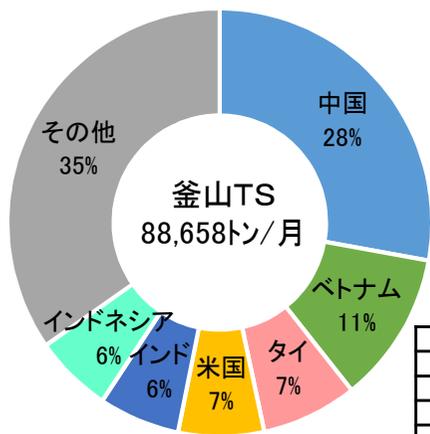


北陸着貨物の利用港  
(平成30年)



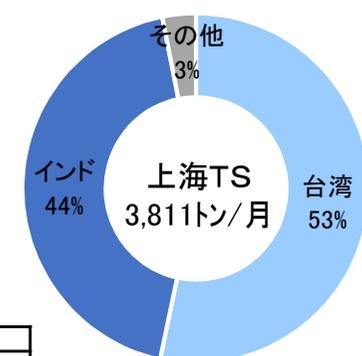
## 【トランシップ港別仕向地(輸出)】

釜山港TS貨物の仕向地



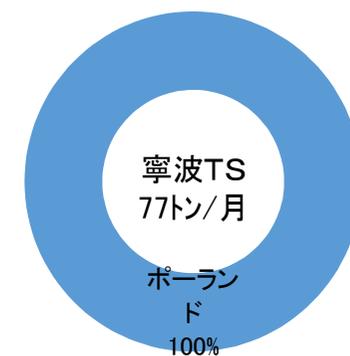
地域	おもな品目
アジア	紙・パルプ
アフリカ	完成自動車
欧州	産業機械、自動車部品
大洋州	化学薬品、紙・パルプ
南米	完成自動車
北米	産業機械

上海港TS貨物の仕向地



地域	おもな品目
アジア	紙・パルプ
欧州	糸及び紡績半製品
南米	品目不明

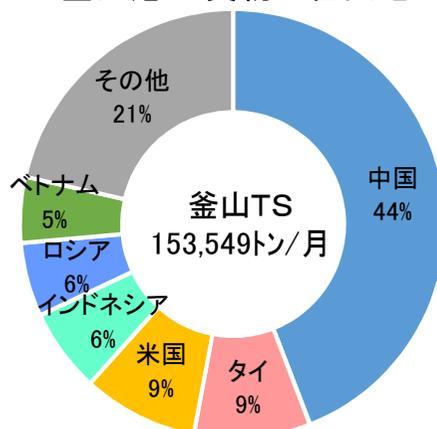
寧波港TS貨物の仕向地



地域	おもな品目
欧州	非鉄金属

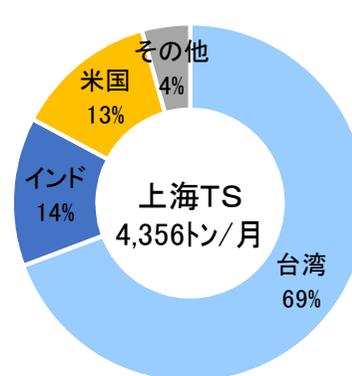
## 【トランシップ港別仕出地(輸入)】

釜山港TS貨物の仕出地



地域	おもな品目
アジア	衣服・身廻品・はきもの
アフリカ	非金属鉱物
欧州	紙・パルプ、製材
大洋州	製材
南米	紙・パルプ
北米	染料・塗料・合成樹脂・その他

上海港TS貨物の仕出地

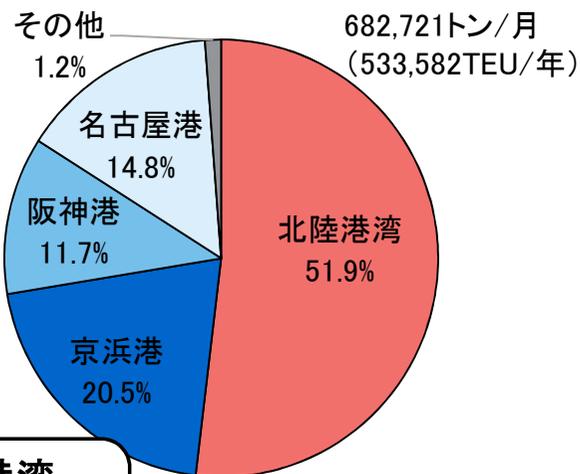


地域	おもな品目
アジア	糸及び紡績半製品
欧州	家具装飾品
大洋州	品目不明
北米	非金属鉱物

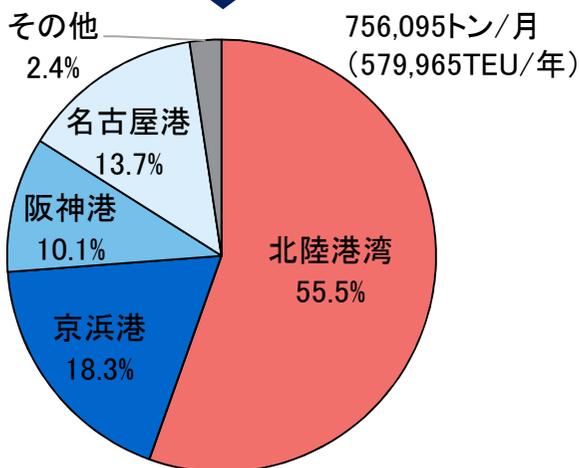
# 北陸地域の外貿コンテナ貨物における北陸港湾利用率

○ 北陸地域の外貿コンテナ貨物の輸出入における北陸港湾利用率は、平成25年から平成30年にかけて3.6%増加しているものの、約45%の貨物が北陸港湾以外の港湾を利用して輸出入されている。

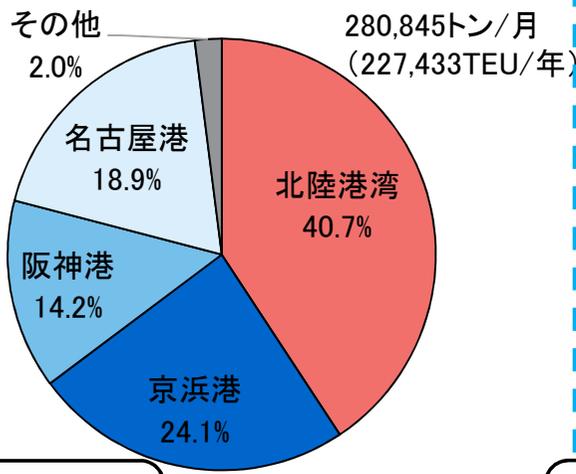
## 輸出入



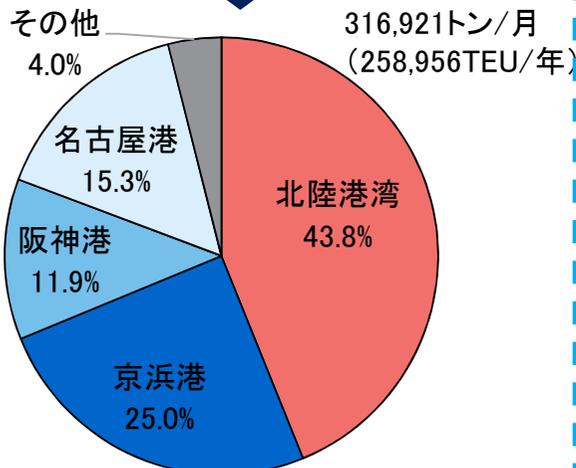
北陸港湾  
利用率が  
3.6%増加



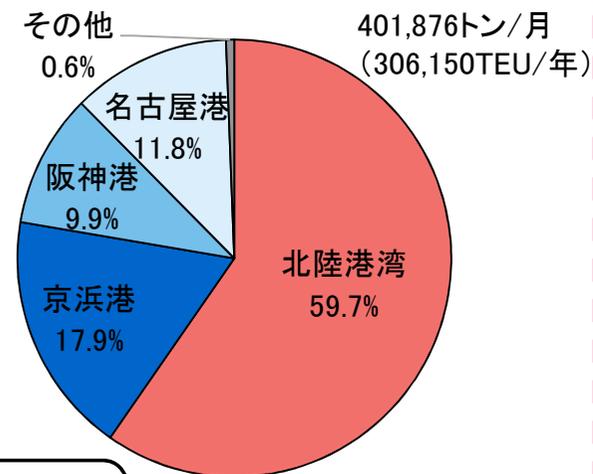
## 輸出



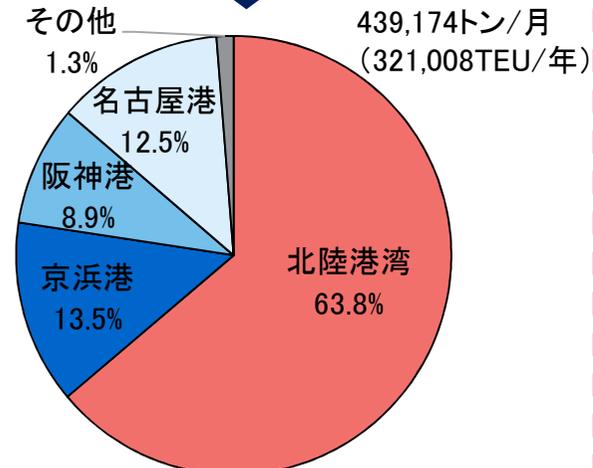
北陸港湾  
利用率が  
3.1ポイント増加



## 輸入



北陸港湾  
利用率が  
4.1ポイント増加



# 北陸地域の定期航路(長距離フェリー・RORO・コンテナ)

- 令和2年7月現在、小樽港・苫小牧港と新潟、苫小牧港と敦賀港との間に長距離フェリー航路が就航している。
- 敦賀港と苫小牧港、博多港の間に内貿RORO航路が就航している。

## コンテナ航路(国内)

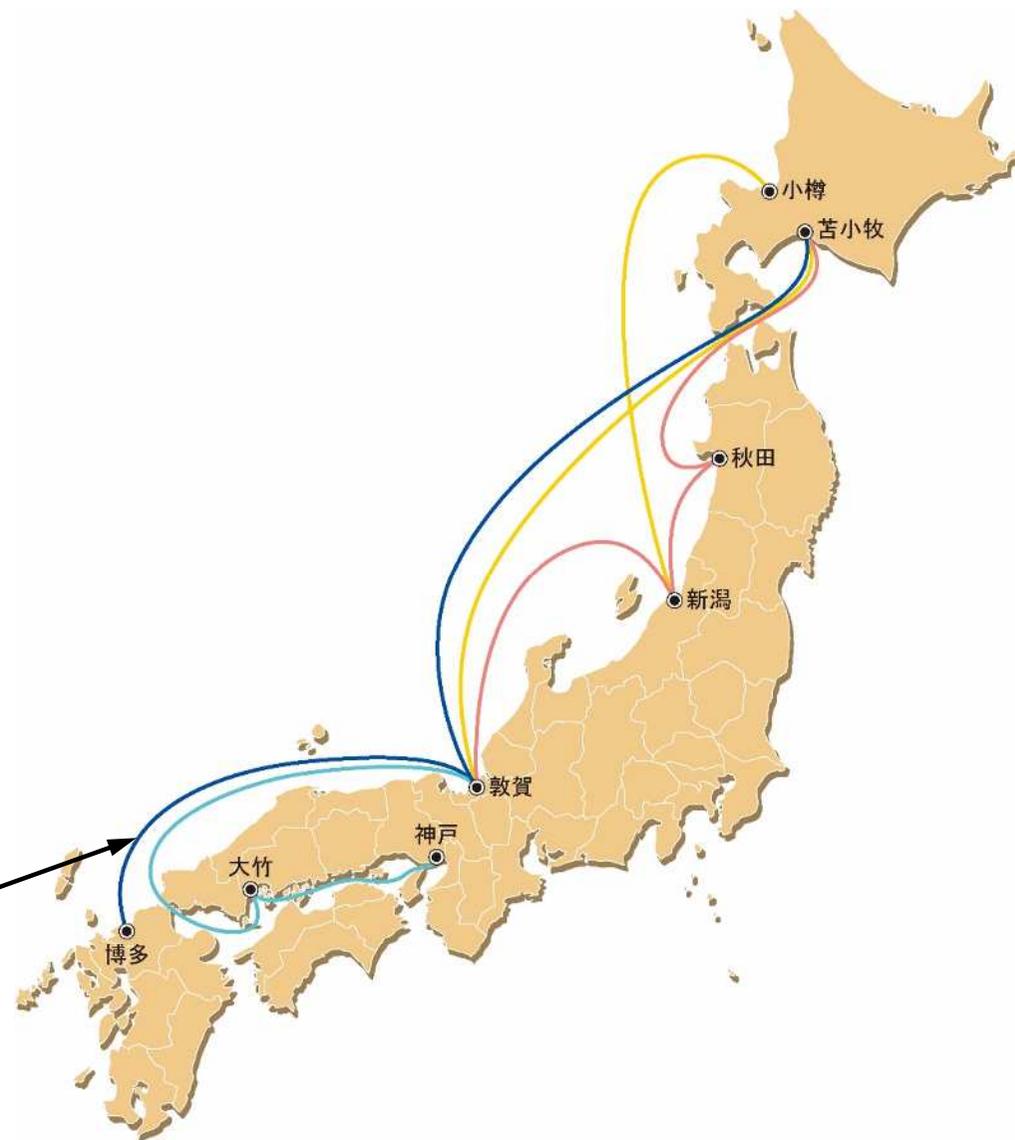
港湾名	船社名	頻度	航路
敦賀港	井本商運(株)	週1便(月)	敦賀-大竹-神戸

## RORO船(国内)

港湾名	船社名	頻度	航路
敦賀港	近海郵船(株)	週6便(月~土)	敦賀-苫小牧-(敦賀)
		週6便(月~土)	敦賀-博多-(敦賀)

## 長距離フェリー(国内)

港湾名	船社名	頻度	航路
新潟港	新日本海フェリー(株)	週6往復	新潟-小樽
		週6往復 ※うち敦賀からは週1往復	(敦賀)-新潟-秋田-苫小牧
敦賀港	新日本海フェリー(株)	週7往復	敦賀-苫小牧
		週1往復(月)	敦賀-新潟-秋田-苫小牧



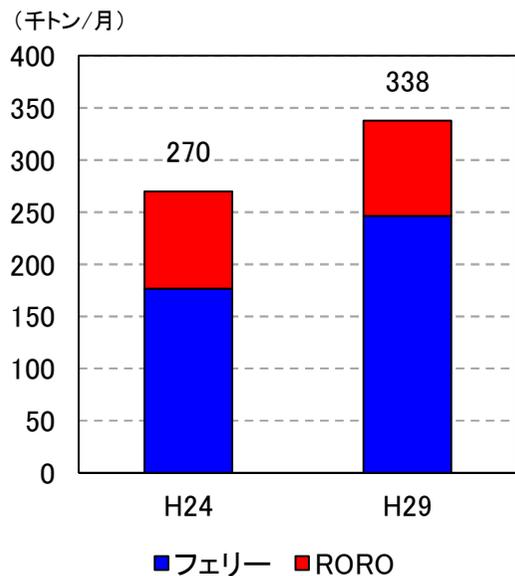
□ 博多~敦賀 新規RORO航路  
(近海郵船) 令和元年4月就航  
※13年ぶりに復活  
・総トン数 : 約9,800トン  
・所要時間 : 約19時間



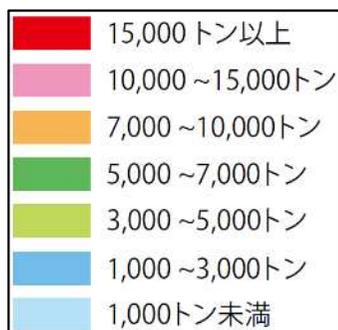
# 北陸地域の定期航路(長距離フェリー・RORO)

- 平成24年から平成29年にかけて、北陸港湾を利用する内貿ユニットロード貨物量は増加している。
- 発着貨物の背後圏についても、北陸地域外における取扱貨物量も広範囲で増加しているため、北陸港湾の背後圏が拡大しているといえる。

内貿航路の取扱貨物量の推移

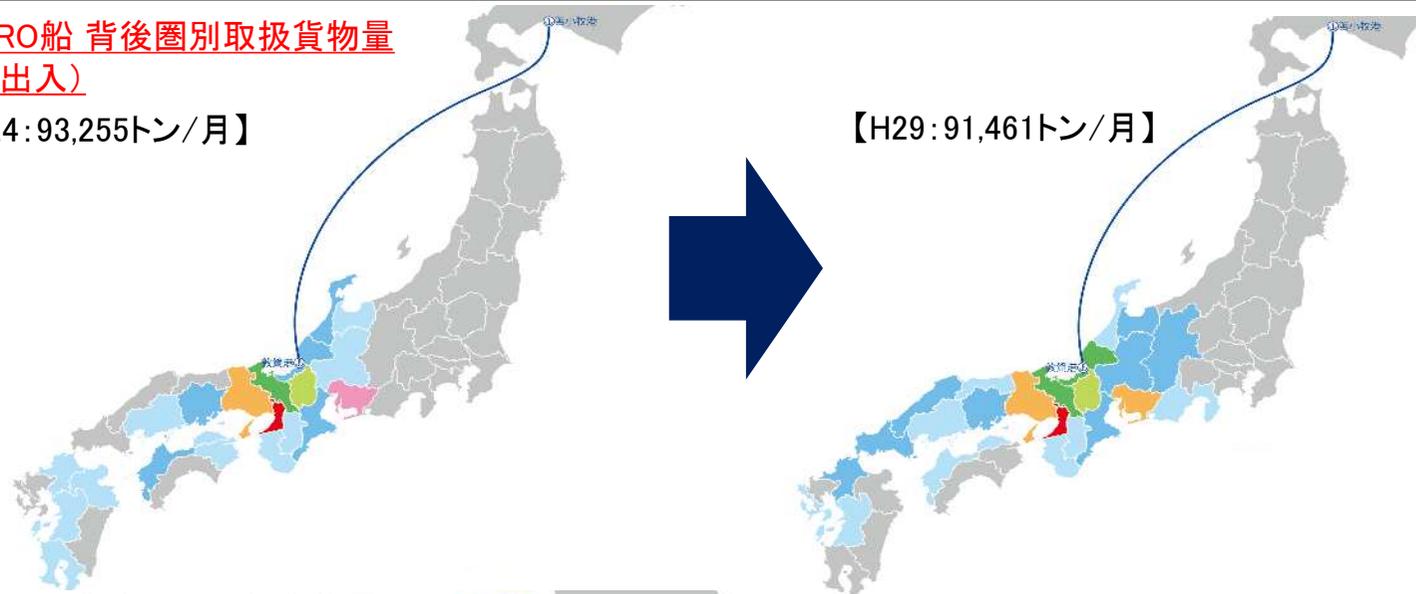


凡例



RORO船 背後圏別取扱貨物量  
(移出入)

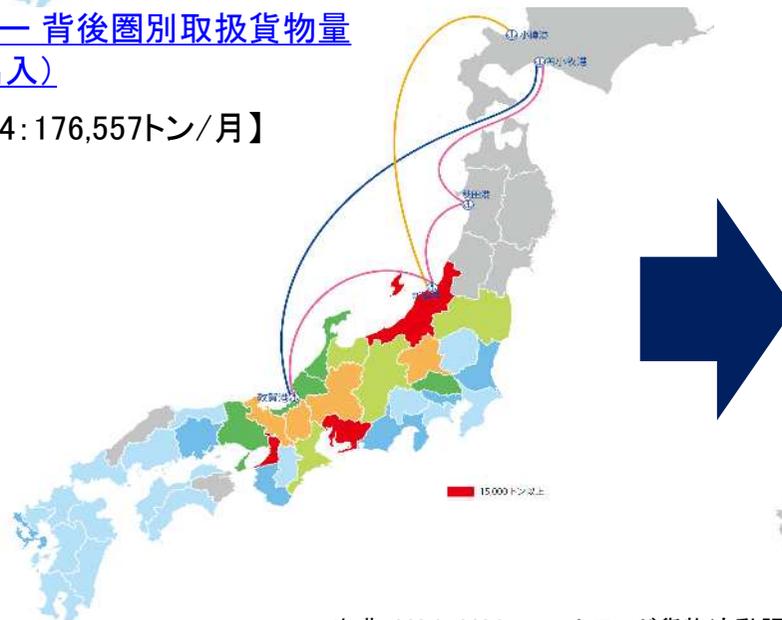
【H24:93,255トン/月】



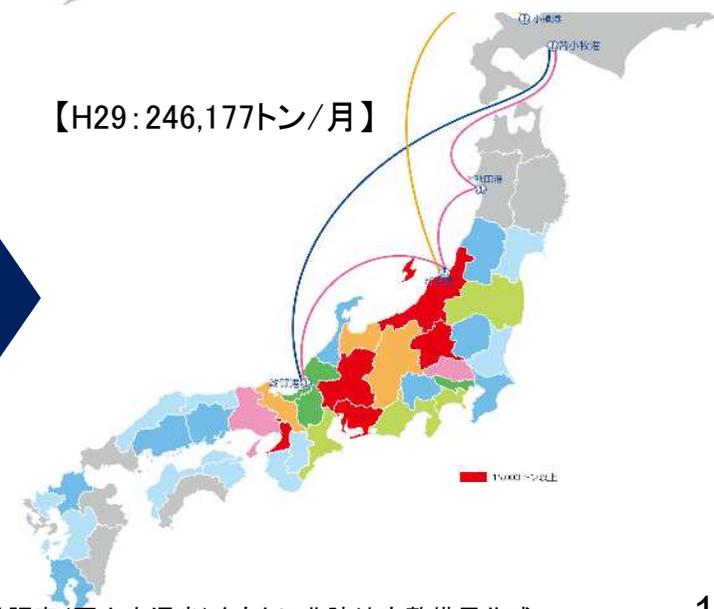
【H29:91,461トン/月】

フェリー 背後圏別取扱貨物量  
(移出入)

【H24:176,557トン/月】



【H29:246,177トン/月】



出典: H24、H29ユニットロード貨物流動調査(国土交通省)をもとに北陸地方整備局作成

# 北陸地域におけるLNG基地の現状

- 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、新潟基地から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提供。

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

# 太平洋側港湾の広域バックアップ体制の構築

- 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おり、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。
- 令和2年度は、基本行動計画の代替輸送貨物量算定及び代替輸送モデルルートの更新およびオンライン形式による代替輸送訓練を開催予定。



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。



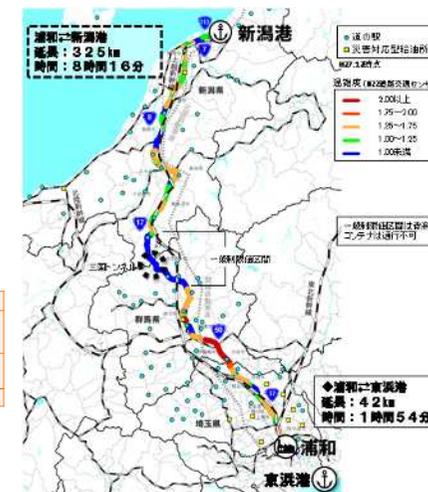
代替輸送訓練の状況

## 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）



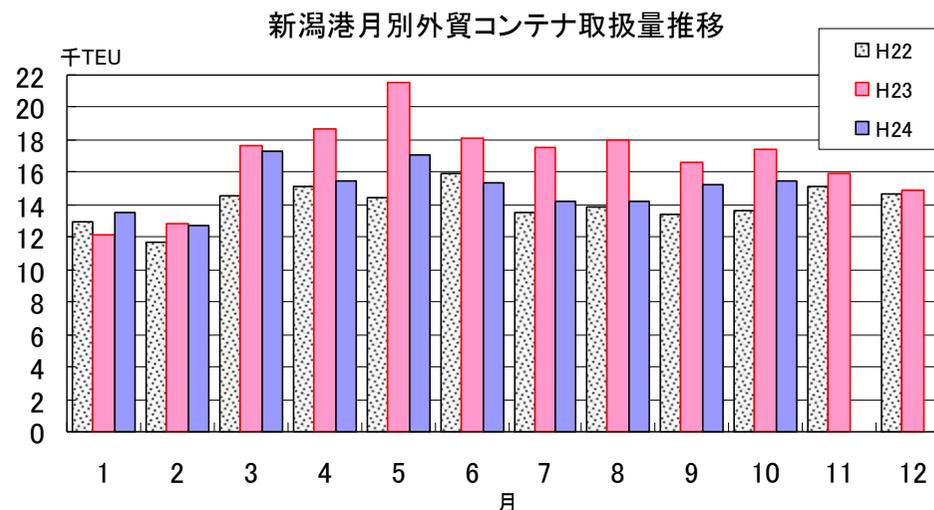
ポータルサイト画面

# 災害時のバックアップの事例(東日本大震災)

- 東日本大震災の際、日本海側港湾は東北地域の代替港湾として機能した。
- 新潟港では、緊急的なコンテナ蔵置スペースの確保や、他所蔵置場所において貨物を取扱う場合の手続簡素化等の対応を実施。
- 代替港湾として機能したことにより、平成23年5月には新潟港において過去最大の月間21,531TEUの取扱量を記録。



- 太平洋側の精油所・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
- 新潟港を拠点に救済物資を東北各地へ輸送

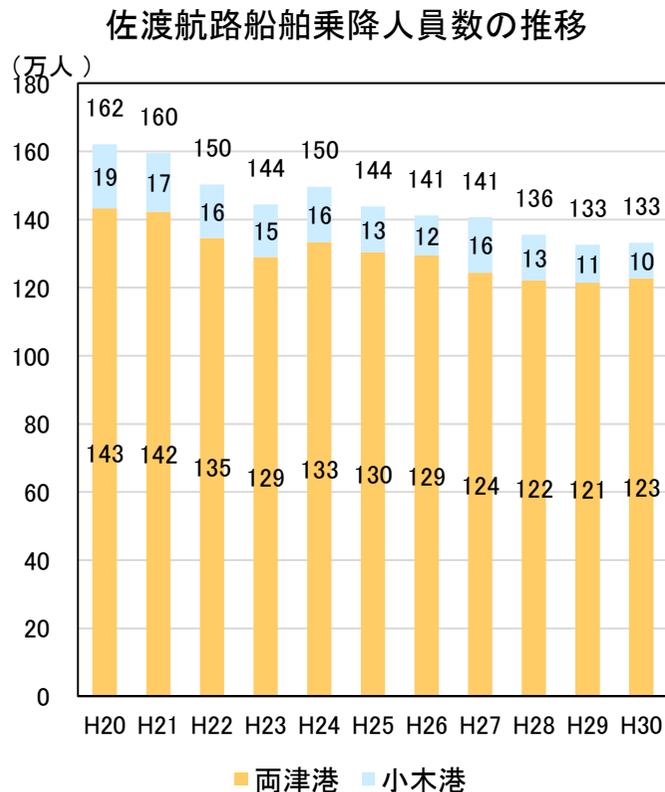


# 北陸地域の離島航路

- 佐渡島には両津-新潟航路にフェリー・ジェットフォイル、小木-直江津航路に高速フェリーが就航している。
- 乗降人員数、取扱貨物量は減少傾向であるが、年間130万人、320万トンを送る重要な航路。



出典：地理院地図



出典：港湾統計(年報)



出典：港湾統計(年報)

離島航路の航路数

(2020年3月時点)

船社名	便数		航路	所要時間
佐渡汽船	カーフェリー	5便/日	新潟-両津	150分
	ジェットフォイル	7便/日	新潟-両津	65分
	高速フェリー	2便/日	直江津-小木	100分



出典：佐渡汽船HP

# 老朽化に起因した施設の損傷

- 平成30年度に報告された事故内容の殆どは係留施設のエプロンや護岸背後地における陥没。
- 港湾の施設は、塩害などの厳しい環境下におかれることや、海中部等目視では容易に劣化・損傷状況を把握できない部分も多いことから、海中部の鋼矢板や鋼管杭、棧橋床板の裏側などの劣化・損傷が見逃され、大事故に繋がりがねない事態も発生しており、適切な維持管理による安全・安心の確保が重要。

## H29.7発生 整備後45年経過(金沢港)

岸壁エプロン陥没  
長さ4.7m × 幅1.9m × 深さ1.5m



## H30.5発生 整備後47年経過(新潟港東港区)

臨港道路の陥没

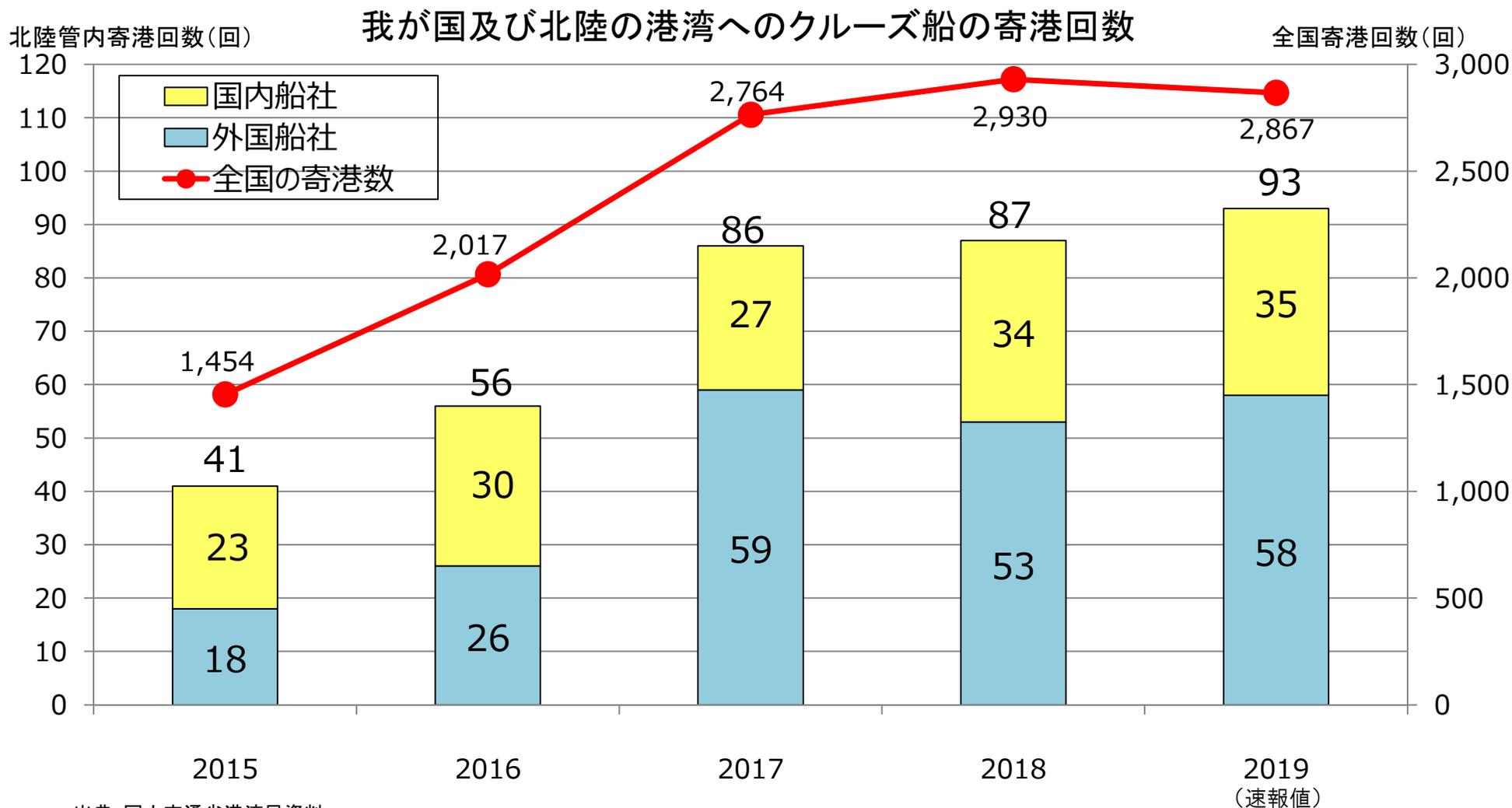
埋立護岸の背後に位置する  
臨港道路において陥没発生  
↓  
停車中のトレーラー荷台が落下



- ・事故後、同種の臨港道路等でレーダー空洞化調査を実施し、**33箇所**で新たな空洞化を確認
- ・空洞は、最大で深さ 約2m、1m~2mの空洞も9箇所あった

# 北陸地域におけるクルーズ船の寄港状況

- 北陸地方整備局管内11港の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）
- 2020年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により8月時点で寄港実績なし。



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。