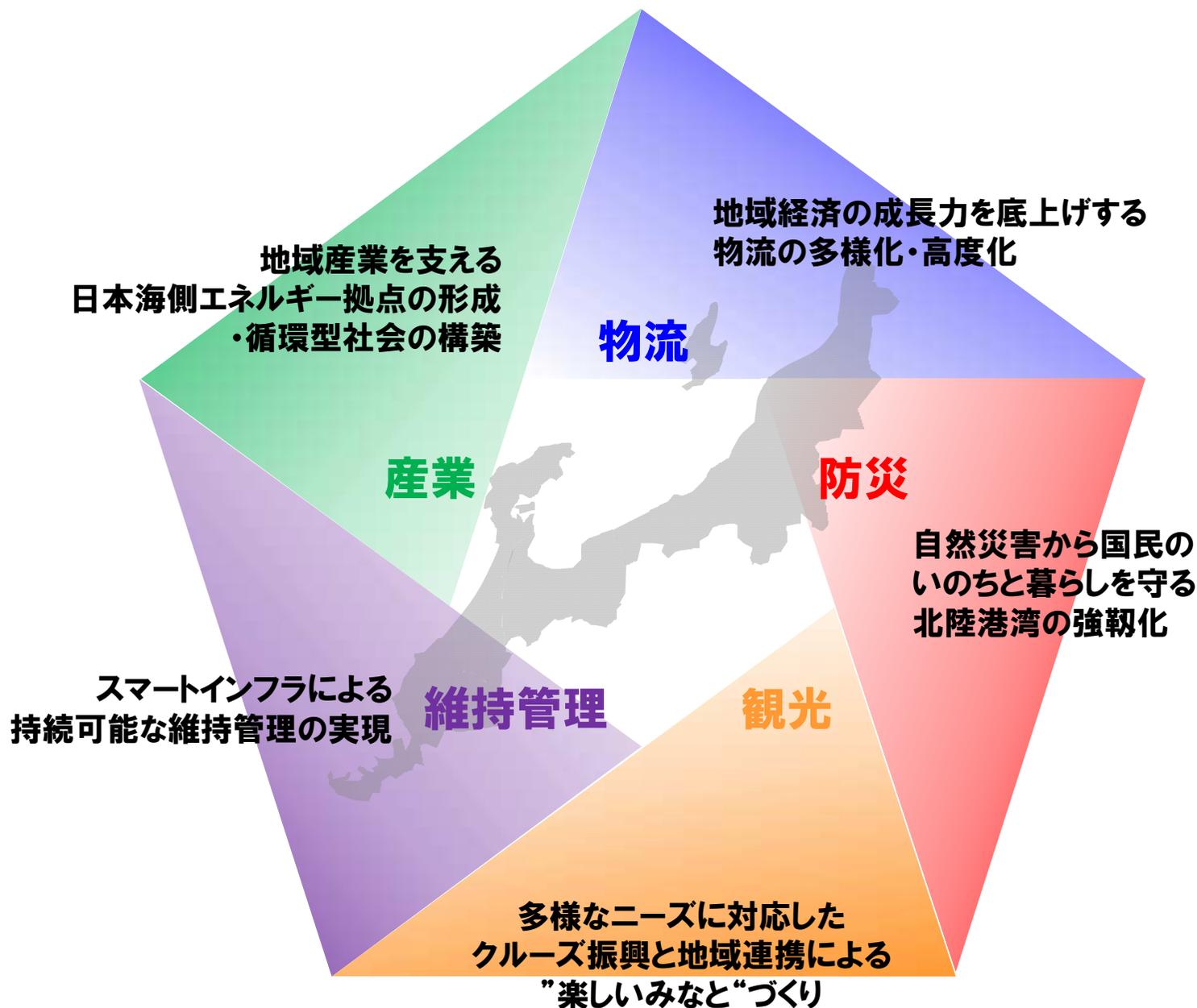


# 北陸港湾ビジョン骨子(案)について

---

## ～日本海における広域的交流拠点の形成と2面活用型国土の実現～



## 物流

## 地域経済の成長力を底上げする物流の多様化・高度化

- 発展する東アジアや東南アジアの成長力を北陸地域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・高度化を図るとともに、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。

### 【現状と課題】

- ・ 東アジア・東南アジア圏の経済成長と貿易活発化
- ・ グローバルサプライチェーンの深化
- ・ 東南アジアへの生産拠点の移動

⇒東アジア・東南アジアの成長を取り込むため、効率的な物流体系を構築していくことが必要

- ・ 農林水産品の輸出拡大

⇒港湾を利用した北陸地域の農林水産品の輸出促進が必要

- ・ 第4次産業革命の進展

⇒電子化・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

- ・ 人口減少・少子高齢化、物流における労働力不足
- ・ 自然災害の激甚化・頻発化
- ・ フェリー・RORO船への注目
- ・ 第4次産業革命の進展（再掲）

⇒モーダルシフト促進や災害時を見据えたフェリー・RORO船受入環境の整備、航路の維持・拡大が必要

⇒ICT等を活用した高効率・低コストのユニットロードターミナルの整備が必要

- ・ 離島航路の需要減少、施設の老朽化

⇒離島航路を維持していくことが必要

### 【対応の方向性】

#### ■ 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～現代版北前船構想の実現～

- ・ 航路多元化の検討（ダイレクト航路創設、SLB活用可能性等）
- ・ より広範囲な背後圏からの集貨の検討
- ・ 日本海側港湾との連携による集貨の検討（集貨航路の構築、鉄道・道路との連携、東北・山陰・北部九州の港湾との連携等）
- ・ 国際コンテナターミナル利便性向上のための施設整備、ふ頭集約・再編
- ・ 背後地の流通加工機能の強化
- ・ 近傍の物流施設等とのシームレスな接続
- ・ 農林水産品輸出促進のための小口貨物の集荷・混載体制の確立
- ・ Colinsの活用推進、港湾関連データ連携基盤の構築

#### ■ 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

- ・ 内航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、ふ頭集約・再編
- ・ 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（自動係留装置、シャーシ管理の電子化、高効率ゲート、高層シャーシ置き場等）
- ・ 背後地の流通加工機能の強化（再掲）
- ・ 近傍の物流施設等とのシームレスな接続（再掲）
- ・ 新たな内貿ユニットロード輸送航路の可能性検討
- ・ より広範囲な背後圏からの集貨の検討
- ・ 離島航路の利用促進、老朽化施設の更新

# 「現代版北前船構想」の方向性

○ 「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

# 内航フェリー・RORO船への注目

- 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いる。
- また、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船が活躍しており、災害時には高い機動性が発揮されることが期待される。

## ○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

## ○災害時の高い機動性



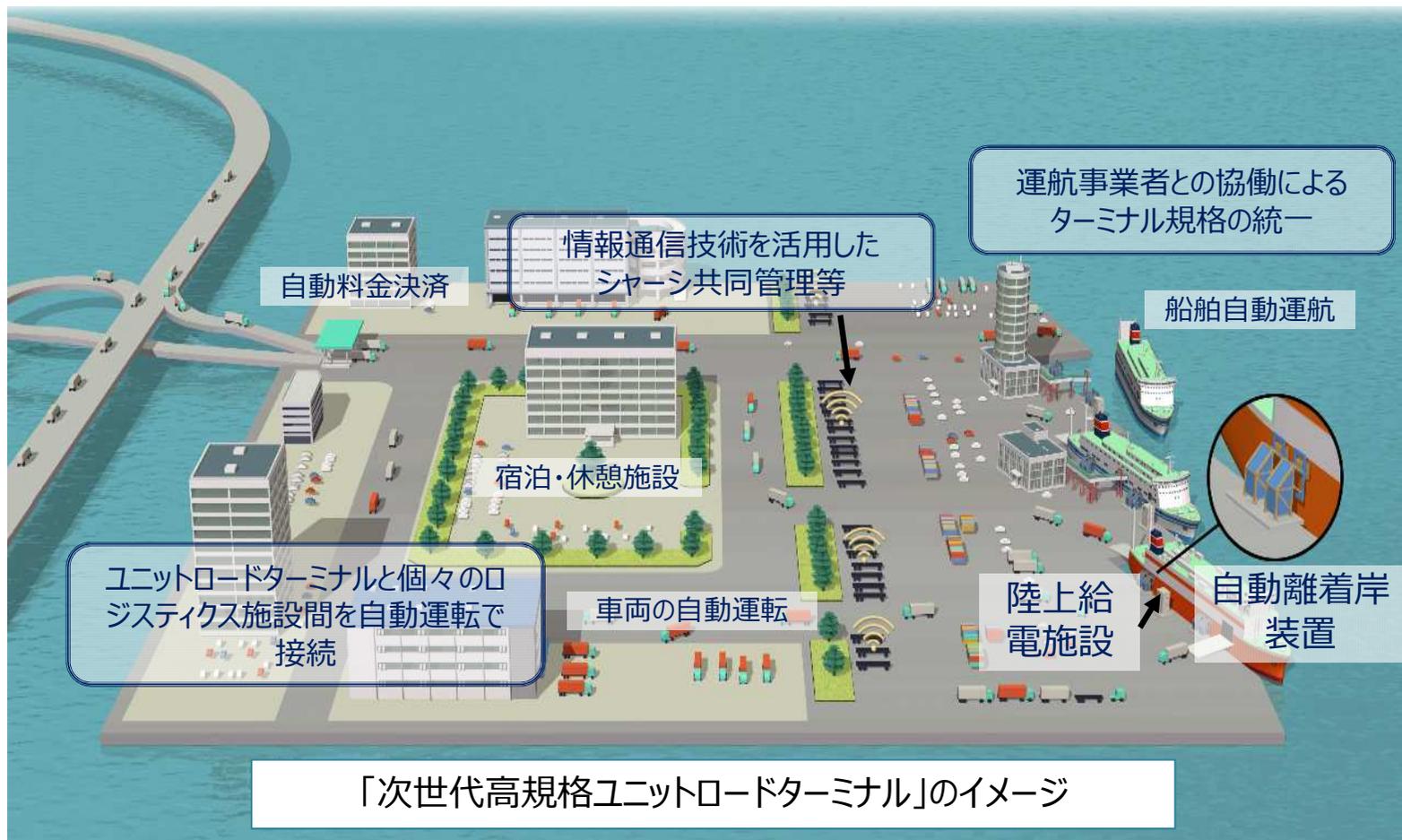
平成30年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送  
(八幡浜港 H30.7.11撮影)



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)

# 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた動き

○ [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**

# 北陸港湾の目指すべき姿<産業>

## 産業 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

- 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、北陸地域における洋上風力・水素等の再生可能エネルギーの活用可能性を踏まえ、港湾におけるCO<sub>2</sub>排出源・吸収源対策を実施する。

### 【現状と課題】

- 産業立地の進展、資源エネルギー需要の変化（LNG、石炭等）
- 資源エネルギーの確保に係る地政学的リスクや災害リスク
- 極海航路の本格利用に伴う資源の調達先や輸送ルートの多様化  
⇒産業競争力強化のために安定的かつ低廉なエネルギーの確保が必要  
⇒地政学的・災害リスクに対応した多様なエネルギー源や輸送ルートの確保が必要
- 船舶排出ガスに対する国際的な規制強化  
⇒LNG利用船舶増加への対応が必要

- パリ協定の発効、SDGsの策定等世界的なCO<sub>2</sub>削減の動き  
⇒港湾・物流活動の省エネ化、低炭素化が必要
- 再生可能エネルギーへの注目  
⇒再生可能エネルギー(洋上風力等)導入促進への対応が必要
- 循環資源の発生  
⇒地域内で活用できない循環資源を広域的に流動させることが必要

### 【対応の方向性】

#### ■ 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

- 北陸の産業競争力強化に資する港湾施設整備、ふ頭集約・再編
- LNGやバイオマス等多様なエネルギー受入環境の整備
- 地政学的・災害リスクに備えた資源エネルギーの調達先・輸送ネットワーク多様化の検討
- LNGバンカリング拠点形成の検討

#### ■ 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

- 「カーボンフリーポート」実現に資する取組推進
- 北陸管内での洋上風力の促進区域指定、拠点港の可能性検討
- 北陸地域における水素エネルギーの活用検討
- LNGバンカリング拠点形成の検討（再掲）
- リサイクルポートの活用・機能強化

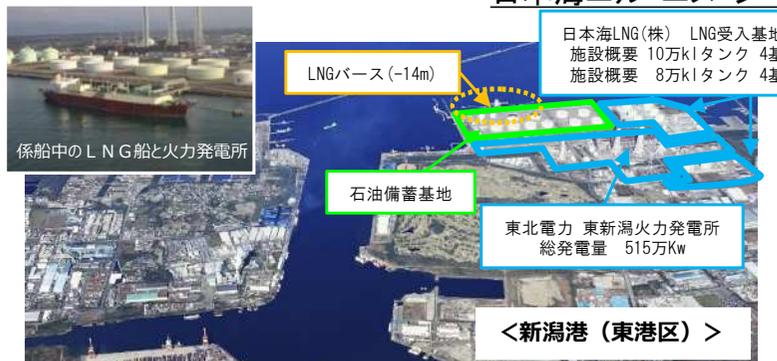
# 北陸地域におけるLNG基地の現状

- 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

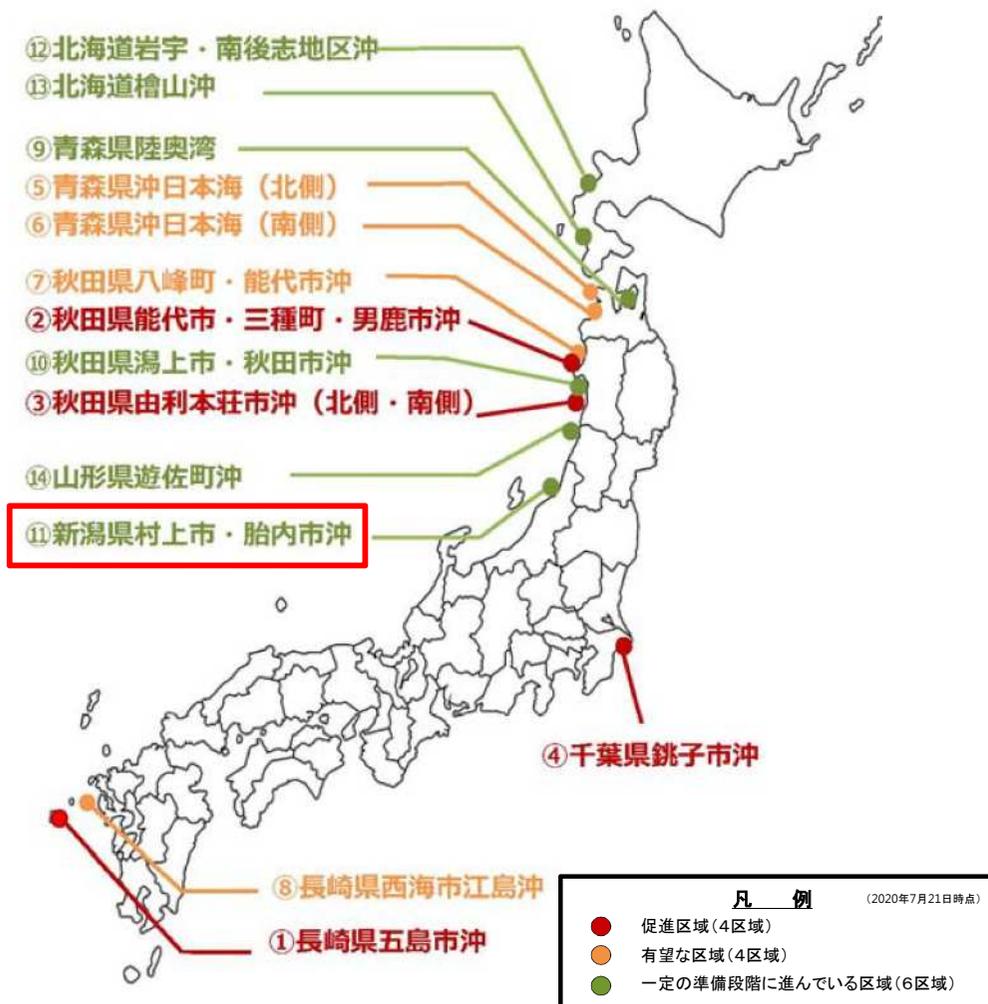


出典：日本海エル・エヌ・ジー(株)HPおよびパンフレットより

資料提供：国際石油開発帝石(株)

# 洋上風力発電促進の取り組み

- 洋上風力発電は再生可能エネルギーの主力電源化に向けて不可欠な電源であり、導入の拡大等を図るため、「洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会」が2020年7月17日に設立(事務局:経済産業省、国土交通省)。
- 新潟県村上市・胎内市沖は、2019年7月に「再エネ海域利用法」(2019年4月施行)における「促進区域指定に向けて一定の準備が進んでいる区域」として公表されている。
- 北陸のその他地域においても、洋上風力発電設置に向けた検討が進んでいる。



## <富山県内の洋上風力発電設置に向けた動き>

- ウェンティ・ジャパンは、富山県入善町沖での開業を目指し、事業概要を公表。
- 洋上風力発電施設の積出にあたり、伏木富山港(富山地区)を利用する計画



## <福井県内の洋上風力発電設置に向けた動き>

- 中部電力、北陸電力、OSCFが福井県あわら市沖洋上風力発電事業の環境影響評価配慮書手続きを開始。
- 電源開発が福井県あわら市沖における洋上風力発電事業の環境影響評価配慮書手続きを開始。
- 上記の他、福井県内では三井不動産があわら市沖、福井港沖にて洋上風力発電事業を検討中。



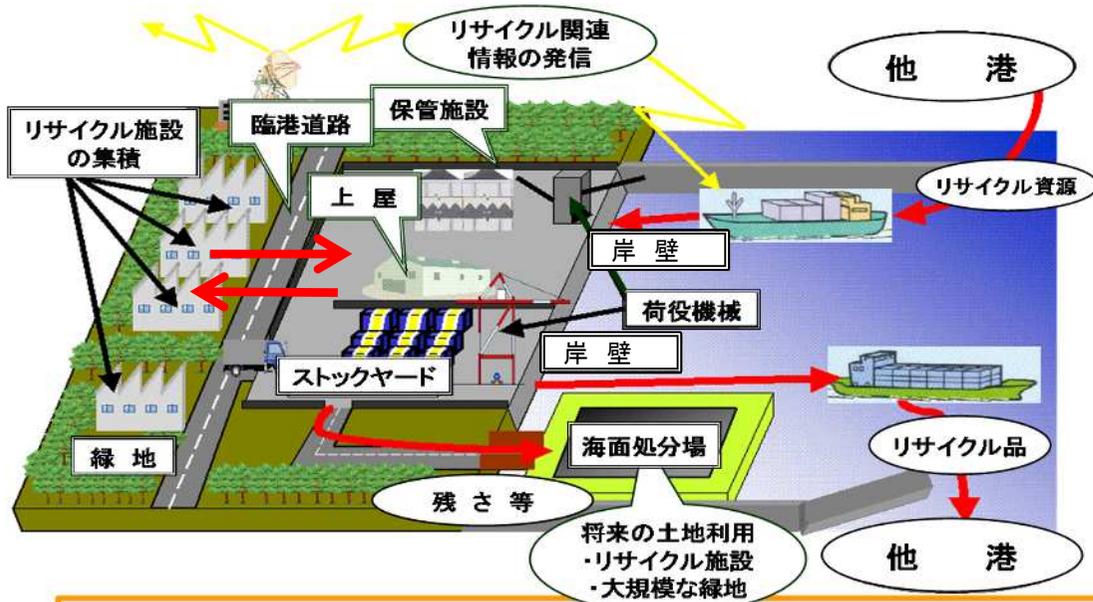
# リサイクルポートを活用した循環型社会の構築

- 循環型社会構築のためには、地域内で活用できない循環資源について広域的に流動させることが必要。
- そのため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、海上輸送による広域的な静脈物流ネットワークの構築を図る。

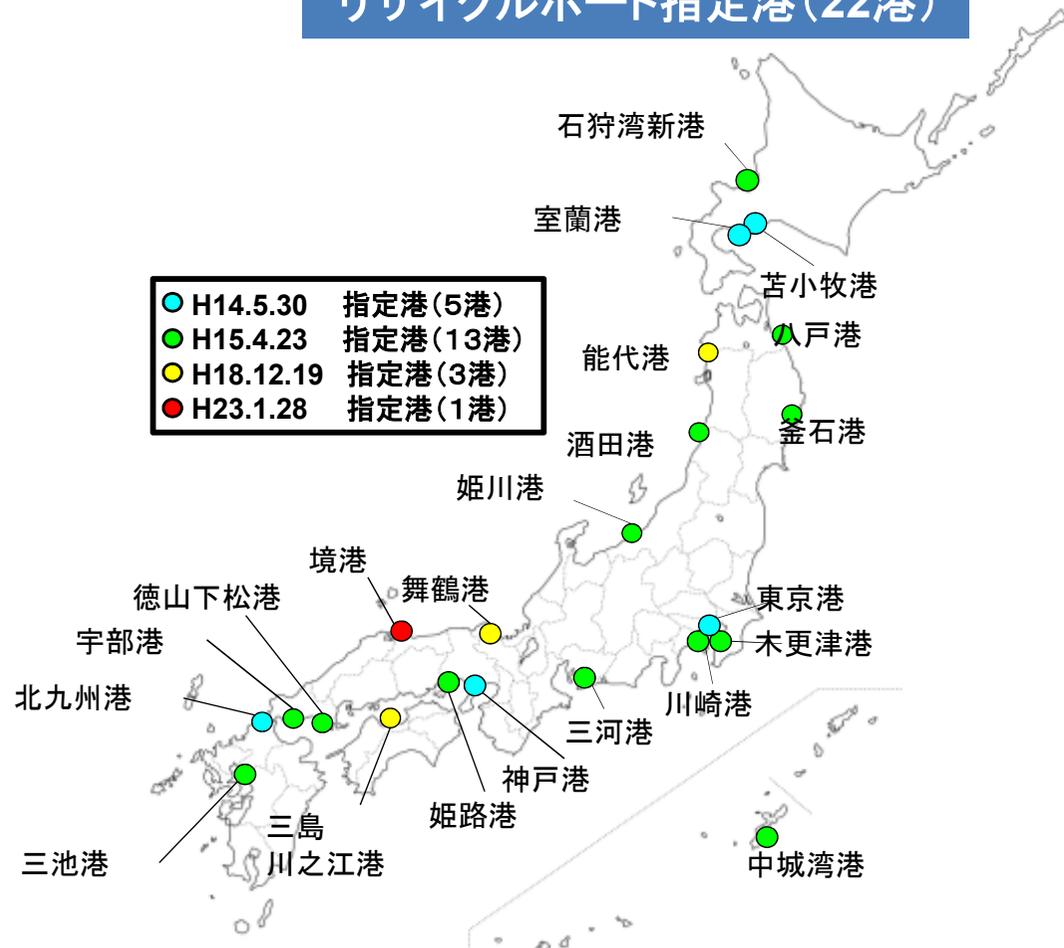
## リサイクルポート施策

- ・ 岸壁等の港湾施設の確保
- ・ 積替・保管施設等の整備に対する支援(補助金、補助率1/3)
- ・ 海運による低炭素型静脈物流システムの構築に対する支援(補助金)
- ・ 循環資源の取扱に関する運用等の改善
- ・ 官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会など)

## リサイクルポートのイメージ



## リサイクルポート指定港(22港)



## 【期待される効果】

- ・ 循環型社会の構築支援
- ・ 環境負荷の低減
- ・ リサイクルコストの低減
- ・ 臨海部産業の活性化

## 防災 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

- 頻発化・激甚化する自然災害や気候変動に起因する将来の災害リスクへ備えたハード・ソフト一体となった防災・減災対策の確立、太平洋側での災害発生時の代替輸送ルートの設定やバックアップ体制の確保等、災害発生時の復旧・復興拠点としての港湾機能の強化を図る。

### 【現状と課題】

- ・ 自然災害の頻発化・激甚化（地震、津波、高潮、高波、暴風等）
- ・ 球温暖化による気候変動と災害リスクの増大
- ・ 第4次産業革命の進展（再掲）

⇒災害に強い港湾施設を整備することが必要

⇒災害からの迅速な復旧・復興体制を構築していくことが必要（港湾BCP、ICTの活用等）

⇒海難事故防止対策が必要

- ・ 三大湾に近接する北陸地域の地理的特性
- ・ 東日本大震災時のバックアップ実績
- ・ 南海トラフ・首都直下地震発生の可能性

⇒太平洋側港湾の広域バックアップ体制を構築していくことが必要

### 【対応の方向性】

#### ■ 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

- ・ 防波堤の粘り強い構造化、ネットワークを意識した岸壁・臨港道路等の耐震化、海岸侵食対策等の施設整備
- ・ フェリー・RORO船等の就航環境整備による物流網のリダンダンシー確保
- ・ 気候変動による海面水位の上昇等を踏まえた港湾計画等の見直し
- ・ 港湾BCPの実効性確保、協力体制の強化
- ・ 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
- ・ リサイクルポートの活用・機能強化（再掲）
- ・ 浚渫兼油回収船等の港湾業務艇の活用
- ・ 避難港の機能強化

#### ■ 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

- ・ 代替輸送訓練の実施・拡大
- ・ 代替輸送ルートの検討（各港の役割分担等含む）
- ・ フェリー・RORO船の受入環境整備、航路の維持・拡大
- ・ 荷さばき地等の整備による港湾における代替機能確保

# 今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方(概要)

東日本大震災の教訓を踏まえ、港湾の物流機能の維持や安全性確保の観点から、必要な地震・津波対策を講じてきたが、近年、台風被害が頻発化・激甚化するとともに、気候変動に起因する将来の災害リスクの増大が懸念されることから、港湾の防災・減災対策の施策の基本的な方向性をとりまとめ。

⇒ハード・ソフト一体となった施策を講じ、これまで以上に臨海部の安全性向上や基幹的海上交通ネットワークの維持を図るなど、社会経済への影響を極力抑制することを目指す。

## I. 港湾における防災・減災対策の現状と課題

### 1. 近年の災害の教訓を踏まえた課題

- 災害派遣で使用される大型船舶に対し、延長や水深が不足する耐震強化岸壁が存在。
- 房総半島台風等では、設計波を大きく上回る高波で、施設の損壊等が発生。



高波による護岸倒壊事例(令和元年房総半島台風) [横浜港]

### 2. 将来想定される切迫性のあるリスク

- 今後30年で70~80%の確率で発生が予想される南海トラフ地震等で三大湾の主要な港湾が被災すれば、我が国全体の産業・物流活動に甚大な影響。
- IPCC特別報告書(令和元年9月公表)では、2100年の世界平均海面水位は最大1.1m上昇すると予測。

シナリオ	1986~2005年に対する2100年における平均海面水位の予測上昇量範囲(m)	
	第5次評価報告書	SROCC*
RCP2.6	0.26-0.55	0.29-0.59
RCP8.5	0.45-0.82	0.61-1.10

\*気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「変化する気候下での海洋・雪氷圏に関するIPCC特別報告書」

## II. 災害に対して強靱な港湾機能の形成に向けた基本的考え方

人命防護、資産被害最小化は当然として、災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化、複合災害等が発生した場合の基幹的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取り組みを推進すべき。

### 1. 近年の地震・津波・高潮・高波・暴風への対応に関する基本認識

- 大規模地震・津波に対しては、国際的・全国的な視点から日本全体を俯瞰し、代替輸送ルートの設定やバックアップ体制の確立を通じて、災害に強い海上交通ネットワークの構築が必要。
- 高潮・高波・暴風に対しては、被害が頻発化・激甚化している状況に鑑み、再度災害防止の観点から早急に対策を講じるべき。

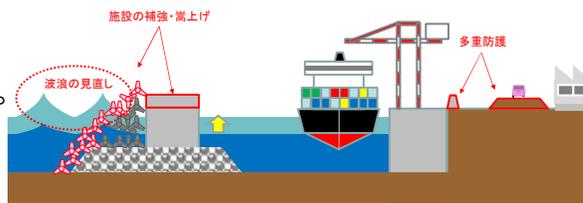
### 2. 将来の気候変動の影響への対応に関する基本認識

- ハード対策は一朝一夕に完成するものではなく、ソフト面でとり得る対策を十分に講じつつ、計画的な対応を早期に着手すべき。

## III. 港湾における防災・減災対策の施策方針

### 1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応

- 最新の知見で更新した設計沖波等で耐波性能等を照査し、重要かつ緊急性の高い施設の高上げや補強を実施。
- 胸壁設置、臨港道路の高上げ等の多重防護の導入による被害軽減。
- 港湾計画等への地盤高さの表記を検討。
- 走錨対策として避難水域の確保や橋梁への防衝設備の設置。
- コンテナ飛散防止対策について、技術検討の継続や優良事例の共有。



施設等の高上げ・補強と多重防護

### 3. 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築

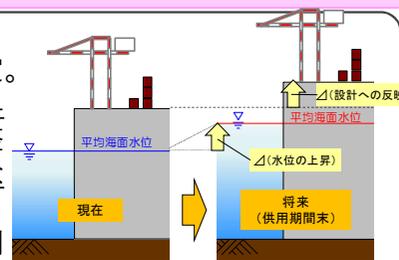
- フェリー・RORO船等の就航環境の整備による物流網のレジリエンス確保、ネットワークを意識した岸壁・臨港道路等の耐震化。
- 老朽化した耐震強化岸壁の性能を照査し、必要に応じ、埠頭再編等と併せて船舶の大型化も考慮した再配置を実施。
- 船舶の沖合退避等を考慮した港湾BCP等を検討。
- 地域の重要港湾に整備された耐震強化岸壁を核に、域内の地方港湾等への二次輸送体制の構築を検討。



フェリー・RORO船等による代替輸送のイメージ

### 2. 気候変動に起因する外力強大化への対応

- 将来の海面水位の上昇等を考慮した港湾計画等を策定。
- 施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本とし、技術基準等の整備を検討。潮位偏差・波浪の極値増加等は、技術的な知見が一定程度得られた時点で設計への反映を検討。
- 国がモニタリング結果に基づき、高潮・高波の影響を予測し、港湾管理者等に情報を提供。



供用中の水位上昇を加味した設計イメージ

### 4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上

- 防波堤の粘り強い構造化や避難対策など、ハード・ソフト一体となった総合的な津波対策の更なる加速。
- ライブカメラ、ドローン等を活用した迅速な情報収集。
- 被災した港湾管理者に対する国の業務支援の更なる充実。
- 港湾BCPの実効性を確保するため、その策定を担う官民の協議会を法的な枠組みに位置づけることなどを検討。
- 災害対応型「みなとオアシス」をネットワーク化し、港湾の防災機能を更に向上。
- 緊急物資輸送や生活支援に対応した港湾BCP策定。
- 複合災害・巨大災害も視野に入れ、広域的な港湾BCPに基づく訓練等で対応能力を向上。
- 感染症発生下でも災害に対応可能な対策を講じる。



災害対応型「みなとオアシス」のイメージ

# 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	



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

# 北陸港湾の目指すべき姿<維持管理><観光>

## 維持管理

### スマートインフラによる 持続可能な維持管理の実現

- 施設の統廃合・機能強化や、先進技術による維持管理の高度化等により、持続可能な維持管理・更新の実現を図る。

#### 【現状と課題】

- 港湾施設の老朽化
- 自然災害の激甚化・頻発化（再掲）  
⇒適切かつ効率的な点検・診断・更新を行っていくことが必要
- 第4次産業革命の進展（再掲）
- 人口減少・少子高齢化、物流における労働力不足（再掲）  
⇒ICT等の活用により、港湾建設・維持管理等の効率化・生産性向上を図っていくことが必要  
⇒港湾技術者を確保・育成するとともに、労働環境の改善が必要

#### 【対応の方向性】

##### ■ 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

- 維持管理計画等に基づく維持管理・更新の実施
- 老朽化施設の統廃合・機能強化
- 長期的な維持管理コストの縮減（浚渫土砂の抜本的解決等）
- 港湾分野のi-Constructionの推進：新技術の開発・活用による港湾建設・維持管理等の効率化・生産性向上（港湾建設におけるCIM等の先進技術の利用推進、IoT・ロボット等を活用した点検業務の効率化・迅速化等）
- 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

## 観光

### 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”楽しいみなと”づくり

- 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港湾を起点とした交流人口の創出を図る。

#### 【現状と課題】

- 訪日外国人旅行者の増加とクルーズ市場の拡大  
⇒地域資源を活用したクルーズ誘致の強化や経済効果の取り込みが必要
- 新型コロナウイルス感染症拡大による影響  
⇒安全・安心を確保した上でのクルーズ誘致・賑わいづくりが必要
- 物流・産業機能の冲合展開
- みなとオアシス等、港湾における賑わい空間の発展  
⇒内航地区の活用等による旅客・市民の交流空間となるみなとの賑わいを創出することが必要
- 北陸地域の魅力的な立地企業  
⇒立地企業と連携した港の活性化を図ることが必要

#### 【対応の方向性】

##### ■ 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

- 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
- 多様な交通モードと連携したクルーズ航路の形成
- 背後市街地と連携した受入環境整備、港湾機能の充実
- 大水深が不要なラグジュアリー船をターゲットとした誘致
- 地場産品購入促進、農産品輸出促進
- ガイドラインに則った新型コロナウイルス感染症への対応

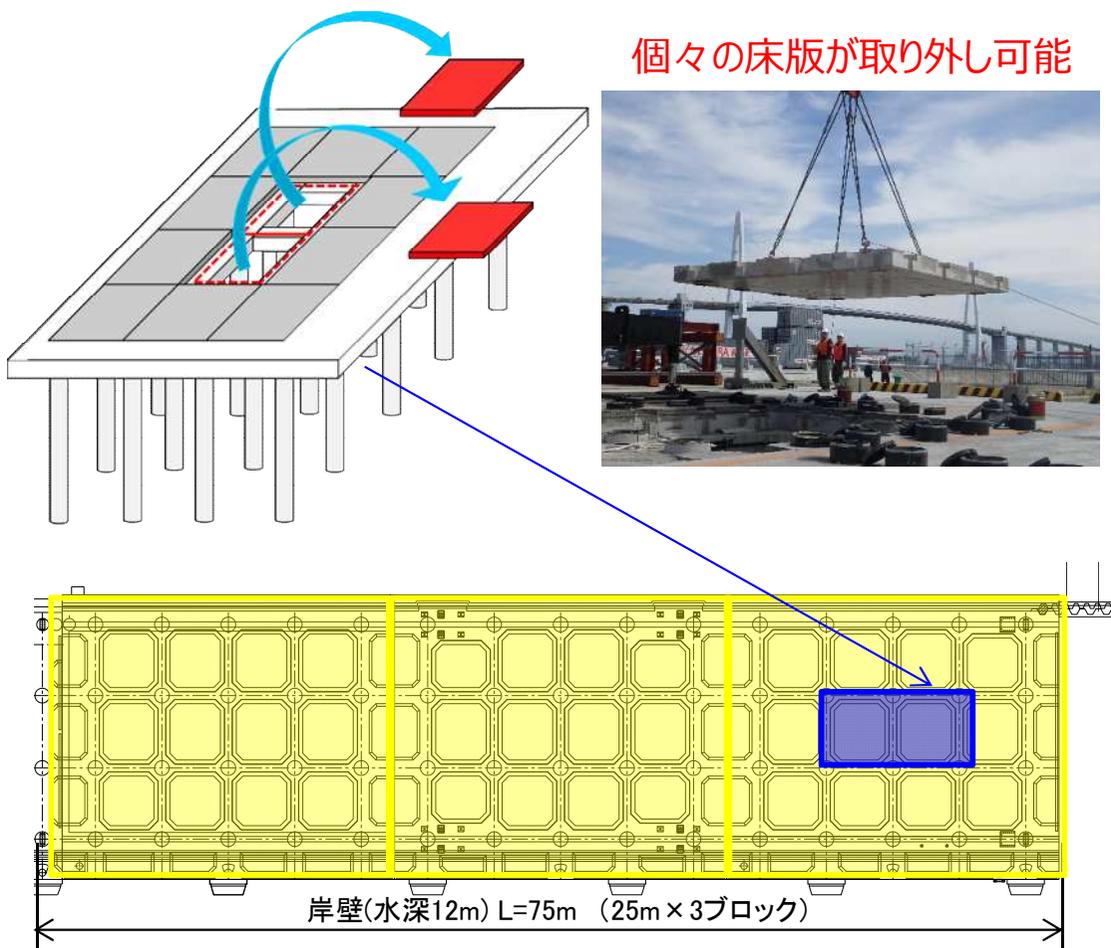
##### ■ 地域と連携した交流拠点の形成による”楽しいみなと”づくり

- 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
- みなとオアシスを核とした地場産品振興やクルーズイベントの開催
- 産業観光の促進

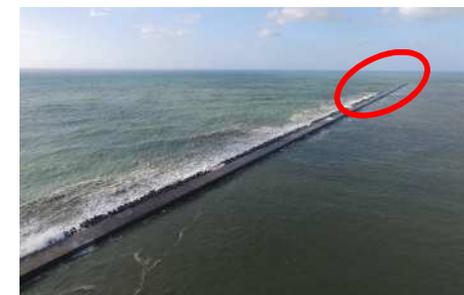
# 北陸地域の維持管理における新技術の活用

- リプレイサブル栈橋は、栈橋上部工について個々の床版が取り外し可能であり、補修時、点検時のコストに優位とされている。伏木富山港(新湊地区)における北1号岸壁(-12m栈橋式)の延伸事業において、上部工の一部にリプレイサブル構造を採用。
- ICTを活用した点検診断の効率化に向けた工夫として、金沢港の防波堤において高波浪来襲前後の状況をドローンで撮影した画像を比較。高波浪来襲前後の比較により、防波堤の損傷を容易に確認することができ、補修の検討に速やかに着手することが可能。

## 【維持管理を考慮した施設整備】



## 【ICTを活用した維持管理】



高波浪襲来前  
2015/09/03



高波浪襲来後  
2015/12/07



欠損を  
確認

# 伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業の概要

## 【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)				



# クルーズ船寄港促進の取組(商談会への参加)

○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



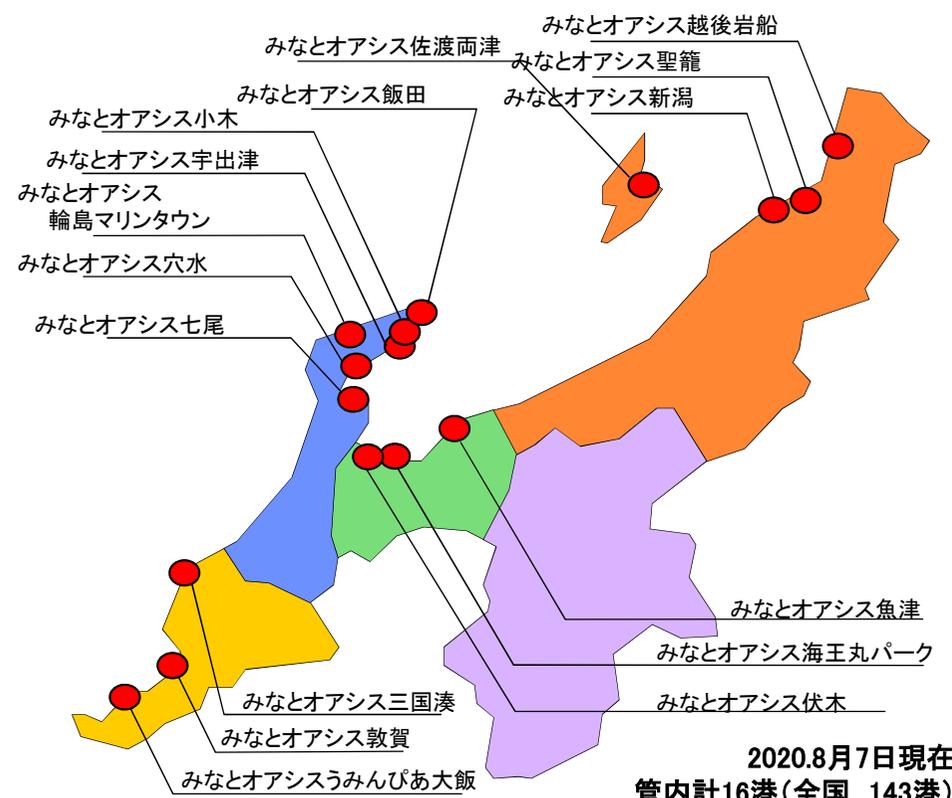
クルーズ船社との意見交換会

**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。**

# 北陸のみなとオアシス

○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。  
○全国で143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8月時点)。

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



2020.8.7日現在  
管内計16港(全国 143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)