

伏木富山港長期構想検討委員会資料 第1回資料【概要】

令和7年2月4日資料

1. 伏木富山港長期構想について

(P. 2～5)

長期構想とは
港湾利用者、市民、行政機関、学識者など様々な港湾関係者の意見・要請をもとに概ね20～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとしてとりまとめたもの

2. 周辺地域(背後圏)及び伏木富山港の現況特性の把握

2-1.周辺地域(背後圏)の現況特性

- 関東・関西・中京の経済圏と**ほぼ等距離にあるという恵まれた地理的条件** (P. 7)
- 富山県の人口及び就業人口は**減少傾向(就業人口: H7=62万人⇒R2=53万人)** (P. 8)
- 臨海部周辺は火力発電所のほか**工業地帯を形成し主たる産業が集積** (P. 11～13)
- 富岩運河環水公園や海王丸パーク等、**観光客を誘致する高いポテンシャル** (P. 14～15)
- 令和6年能登半島地震による港湾施設の被害は約90箇所 (P. 16)

2-2.伏木富山港の現況特性

- 富山県を中心に北陸地方の物流拠点として、重要な役割を担っている (P. 17)
- 【**伏木地区**】 (P. 19～21)
 - ・国際RORO船、**世界最大級クルーズ船**の受入れが可能
 - ・バイオマス発電所の稼働による**脱炭素化を先導する空間形成**
- 【**新湊地区**】 (P. 22～24)
 - ・国際物流ターミナルが2002(平成14)年に供用を開始(コンテナ取扱い)
 - ・木材チップ、石油コークス等の**バルク貨物の拠点**
- 【**富山地区**】 (P. 25～27)
 - ・中古自動車輸出は**ロシア向け全国最多輸出量**(伏木・新湊地区を含む)
 - ・荷役作業用の**ふ頭用地**や大型船が回頭できる**泊地**がせまい
- 各地区において、貨物の受入対応に必要な**岸壁や埠頭用地が不足**している。(P. 20,23,26)
- 外貿航路**(ロシア極東、韓国、中国方面)が**5航路就航** (P. 28)
- 令和5年5月から神戸、北九州などを結ぶ**国際フェイダー航路が週1便就航** (P. 28)

3. 港湾及び富山県をとりまく国内外の社会情勢の変化

	日本	富山県
人口	●2050年の人口は、2020年の126百万人から約17%(21百万人)減少。生産年齢人口は、 2045年に50%減の見込み。 (P. 47,48)	●2050年の人口は、2020年の103万人から 約24%(27万人)減少 。生産年齢人口は、 2040年に50%減の見込み。[全国で減少傾向大]
GDP	●世界各国のGDPIは、 多くの国で顕著な増加傾向。 ●他地域のほとんどが2022年以降 日本の名目GDPを上回る傾向が続く と予測される。 (P. 49)	
貿易	●近年の貿易は ASEAN諸国 及び日本・中国・韓国等の アジア諸国 における伸び率が高い。(P. 52)	
観光	●今後外国人旅行者が増加し、コロナ禍後の本格的なインバウンド需要の回復が見込まれる。(P. 55)	● コロナ禍後の本格的なインバウンド需要の回復が見込まれる。
ドライバー不足	●我が国では、2015年から2030年までに 3割減少 する見通しである (P. 56,57)	●今後トラックドライバー需要の増加とともに、 ドライバー不足が深刻化する 恐れがある
港湾労働者不足	●我が国の港湾労働者数は2021年では1998年と比較して 2割程度減少 している。(P. 58) ●今後、2019年から2040年の 約20年間で最大で12,000人程度減少 すると予想されている。	
カーボンニュートラルポート (P. 61)	●我が国の産業・港湾の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献するため、 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等 を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進。	●2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指し、 伏木富山港においては、水素等の受入環境の整備について検討し、カーボンニュートラルポートの形成に取組む こととしている。(P. 62)
農林水産物等輸出促進	●農林水産物・食品の輸出目標額は、 2030年に5兆円。	●農林水産物等の輸出目標額は、 2026年度120億円。

4. 上位計画・関連計画及び港湾利用者からのニーズ

上位計画・関連計画(主なもの) (P. 65)

- 【**港湾関連**】
 - 港湾の中長期政策「PORT2030」**(平成30年 国土交通省 港湾局)
 - ・2030年に向けて、経済・産業を支え、豊かで潤いのある国民生活を実現すべく、8つの政策の柱をまとめたもの
 - 北陸港湾ビジョン「日本海北前船舶構想2030」**(令和3年 北陸地方整備局 港湾空港部)
 - ・社会情勢の変化や未来像を検討し、概ね2030年頃を見据えた中長期的な北陸港湾のあり方を示したもの
 - 伏木富山港港湾脱炭素化推進計画** (令和6年 富山県)
 - ・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境整備等を図るため、計画目標や取組み等を定めたもの
- 【**地域計画**】
 - 富山県総合計画「元氣とやま創造計画」**(平成30年 富山県)
 - ・県の目指すべき方向性と取り組む施策を県民に明確に示す県政運営の中長期的指針(令和7年中に新計画策定予定)
→環日本海地域やアジアの交流・物流拠点として、**港湾機能やネットワークの充実が図られ、国内外との人・モノの交流が活発**になっていること
- 【**防災**】
 - 富山県地域防災計画** (令和5年修正 富山県防災会議)
 - ・耐震性等の強化、風水害への強化、緊急海上輸送路の確保を目指した港湾の整備に努める(港湾関連)
- 【**観光**】
 - 第3次富山県観光振興戦略プラン** (令和4年 富山県)
 - ・富岩運河環水公園における賑わいを創出、海外誘客の推進、外航クルーズ客船の寄港を促進(目指す姿 港湾関連)

港湾利用者からのニーズ(主なもの) (P. 66,67)

- 物流・産業
 - 【**船舶の大型化・滞船対応**】
 - 船型が大型化する中、**岸壁水深不足が一番大きな問題である。【共通】**
 - 新湊地区の1号岸壁は、船舶が大型化しており係留しにくくなっている。【新湊地区】
 - 混雑の影響で滞船が発生**。小さい船舶でも**1日当たり100万円単位でコスト**がかかってくる。【共通】
 - 【**埠頭用地**】
 - モータープール不足のためDX化等で効率化を図っているが、現状これ以上は増やせない。【伏木地区・富山地区】**
 - 新規貨物を増やしたいが、バース不足、埠頭用地(野積場等)が不足**している。【共通】
 - 【**輸送方法**】
 - 名古屋・阪神港で揚げ積みしている貨物がある。リードタイム、輸送コストで有利となれば伏木富山港を利用したい。【共通】
 - 【**静穏度確保**】
 - 冬季風浪や寄り回り波等の影響を受けて、荷役障害や係船ロープの切断等が発生している。【共通】
 - 【**道路網**】
 - 港へのアクセスにおいて、**背後道路の利便性を向上**してほしい。【共通】

観光・海洋レクリエーション

- クルーズ船と貨物船のバッチングが課題**。今後クルーズ船が増えれば、調整では**対応できなくなる。【伏木地区】**
- クルーズが寄港する場合には**2日前から入港準備があるため岸壁を空けなければならない。【伏木地区】**

環境

- 【**次世代エネルギーの導入**】
 - 水素等の次世代エネルギーの受け入れ環境整備(貯蔵を含む)が必要である。【共通】**
 - ソーバースやドルフィン等の民間施設を含めた既存施設の有効活用。【富山地区】**

- 【**モーダルシフト:RORO・フェリー**】
 - 長距離ドライバーの人員を補うため、地元の近距離輸送でも人員不足が発生している。また、**トラックドライバーのコンプライアンスの観点のための業務が煩雑になり、人手不足が加速**している。【共通】
 - 伏木富山港にフェリー・RORO船が就航すれば利用したいと考えている。【共通】**
 - 2024年問題への対応として、**トラック輸送を鉄道輸送に切り替える**予定の事業者もいる。【共通】
 - 濡らしてはいけない製品もあるので、バルク船だと雨天時の荷役がストップするなど都合が悪い。**フェリー・RORO船であれば雨濡れの心配もない。【共通】**

- 【**その他**】
 - 背後地のエコタウン(富山市)を生かして、**リサイクルポート**としての機能を含めないか。【共通】

安全・防災

- 伏木富山港の背後圏は富山県、長野県、岐阜県になると思うが、**BCP的な観点では、大阪・名古屋・東京も背後圏**として捉えていく必要がある。【共通】
- 防災用の倉庫や用地がない**ため、日本海側の防災のためにも倉庫も必要である。【共通】
- レギュラー貨物について、今後、遠方(東北、中国地方)へのトラック輸送は**鉄道輸送に代替**する方針。【共通】

5. 伏木富山港への要請と課題(全体)

(P. 75)

物流・産業

- 成長するアジアとの交易拡大を目指した機能強化(新規航路誘致・航路増便等への対応)
- 交易拡大に対応する最新鋭コンテナターミナルへの機能向上(DX化等で効率化、労働力不足への対応)
- 臨海部企業の物流効率化を支援する物流・産業拠点の形成(岸壁強化、用地確保、保管施設・道路整備)
- モーダルシフト・トラックドライバー不足に対応する高規格ユニットロードターミナルの形成(DX化等で効率化)

観光・海洋レクリエーション

- 港湾緑地等を活用した海洋性レクリエーション拠点の形成
- 市街地と連携した旧港の観光資源化
- みなとオアシスを核とした賑わい空間の形成
- クルーズ船の受入環境の充実(大型船(カジュアル系)と中・小型船(ラグジュアリー系)の両面)

環境

- 脱炭素化を先導する次世代エネルギー受入拠点の形成
- 背後企業のモーダルシフトの受け皿となる拠点形成
- 海域環境への影響、共存、共生
- 気候変動に伴う海面水位上昇等の対策

安全・防災

- 震災発生時の物流機能維持と緊急物資輸送拠点
- 関東圏・中部圏・近畿圏のバックアップ機能確保
- 不法係留船対策

その他

- 将来にわたっても安定的な港湾サービスを継続して提供するには、港湾施設の老朽化に伴う維持修繕等の増加を見据え、経営の健全化に一層取り組むことが必要(ポートセールスによる施設利用の促進、遊休施設の有効活用、機能再編 等)

※下線部は課題

地区別の要請と課題(伏木地区まとめ)

(P. 76)



地区別の要請と課題(新湊地区まとめ)

(P. 77)



地区別の要請と課題(富山地区まとめ)

(P. 78)

