

わが国には、2015年4月現在、港湾法に規定された994の港湾と、漁業法に規定された2,879の漁港があり、各種の港湾施設が整備され、ポートオーソリティ（港務局、港湾局）や地方自治体などの組織によって管理、運営されている。

中部9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）には、そのうち港湾が73港、漁港が287港、総数360港が整備されている。「中部の港湾探訪」では、物流機能を通じて広く、産業経済に寄与しているとの視点から、各県の国際拠点港湾をおよび重要港湾を対象としており、第6回となる今回は伏木富山港を紹介する。

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 田辺 義夫
 公益財団法人中部圏社会経済研究所総務部主任 折戸 厚子

第6回 日本海側の国際拠点港湾 伏木富山港



写真提供：富山県港湾課

伏木富山港プロフィール

区分（港湾法）	国際拠点港湾		
	「国際海上コンテナ」「国際フェリー・国際RORO船」「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」		
係留施設（水深別内訳）	伏木地区	新湊地区	富山地区
－4.5～－6.0 m	5	7	5
－7.5 m	6	5	3
－8.0～－9.5 m	2	4	2
－10.0 m	5	9	4（内、耐震化中1施設）
－11.0～－12.0 m		1	
－14.0 m	1（暫定12m、耐震化中）	3〔1（暫定12m、耐震）〕	1（－28.0mシーバース）
計	19	29	15
平成27年度事業費	総額 19.2億円（直轄 18.1億円 補助 1.1億円）		

1. 概要と沿革

(1) 概要

伏木富山港は、富山湾沿岸の伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区からなる港であり、それぞれ伏木港、富山新港、富山港とも呼ばれている。

本州日本海側のほぼ中央部に位置し、能登半島に庇護され風波の影響を受けにくいといった地理的条件に恵まれ、古くより重要な港として栄えてきた。

現代においても、3大都市圏から比較的近距離にあり、対岸に経済発展の著しい中国、韓国、ロシアを臨む日本海側の重要な港湾として発展している。1986年に国際貿易に関して、特に重要な港湾であるとして、国から「特定重要港湾」に指定され、2011年には港湾法改正によって、全国で18港、本州の日本海側では新潟港と2港のみの「国際拠点港湾」に指定されている。

さらに、2011年に国から日本海側の「総合的拠点港」に選定されたほか、「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO船」および「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」の機能別拠点港にも選定された。

伏木富山港は、日本海側有数の工業集積を誇る背後地を持つ典型的な工業港であるが、新湊地区（富山新港）では、2012年に開通した日本海側最大の斜張橋である「新湊大橋」とともに海の貴婦人と呼ばれた帆船「海王丸」が係留される「海王丸パーク」を中心としたベイエリアが、新たな観光資源と位置付けられ、各種取り組みや整備が行

われるなど、観光面での効果も期待されている。

(2) 沿革

伏木富山港は、3市（西側より高岡市、射水市、富山市）にまたがり隣接していない3地区を1つの港湾として扱う珍しい港湾になっている。それぞれの歴史と特徴を持つ3地区が1つの港とみなされることで、連携を図りながら伏木富山港としての存在感を高めてきた。

伏木地区－万葉の時代から栄える伏木港

3地区のうち、最も歴史が古いのは伏木地区（伏木港）であり、万葉歌人として名高い大伴家持が越中国守として赴任（746年）した際には、既に港として利用されていた。

江戸時代には、幕府より全国の船政所13港の一つとして指定されるとともに北前船の寄港地として栄えた。明治から大正にかけて大改修工事が行われ、近代港湾として整備されていくとともに、背後地には紙パルプ、化学を中心とする臨海工業地帯、石油配分基地の工業地帯が形成されて県内外の社会経済発展の一翼を担ってきた。

もともと小矢部川沿いの河口港であったが、近年では、船舶の大型化に対応するため外港整備を進めており、港湾機能を河口部から外港に転換し、大水深岸壁と広大な背後用地をもつ港に変貌しつつある。

富山地区－県都富山市の発展に貢献した富山港

東側に位置する富山地区（富山港）は、神通川

伏木富山港を構成する3地区



出典：伏木富山港湾事務所

の河口港として、古くから利用された港である。鎌倉時代に米の積み出し港として賑わい、当時の日本の代表的な港である「三津七湊」の1つとして、越中岩瀬湊という名前で数えられていた。江戸時代後期から明治にかけては、北前船交易の寄港地として栄えていた。大正末期には、港と神通川河口を分離する改修工事が実施され、昭和に入り、富山都市計画事業の一環として富岩運河を開削し、工業地帯の造成が進められるなど、県都富山市の近代化に大きな役割を果たしてきた。

新湊地区－伏木富山港の中核となる富山新港

1951年、伏木港および富山港は、伏木富山港として統合されるとともに、重要港湾に指定された。さらに、1968年、後に名称が新湊地区となる富山新港が開港し、これ以後、伏木富山港の物流は飛躍的に発展した。新湊地区は、放生津潟と呼ばれていた約180haの潟湖を開削して、海とつなげることにより、新しく港を造成した。さらに背後の

湿田地帯を埋め立てて臨海工業地帯を造成し、現在、製造業など約90社が立地している。

開港に伴い陸続きだった道路、鉄道などが東西に大きく分断されたが、2012年9月に新湊大橋が開通し、50年ぶりに東西分断が解消された。同時に3港の物流の連携が強化されることとなった。

(3) アクセス

3地区とも北陸自動車道IC（小杉、富山西）および主要国道（8号線、415号線）に近いことから、北陸各地へのアクセスが良好である。

3大都市圏とはいずれも複数の高速道路網で結ばれ、約3～5時間圏内にある。2008年には東海北陸自動車道が全線開通しており、特に中部圏との時間距離が縮小した。今後、同自動車道の4車線化や中部縦貫自動車道の整備により、さらなるアクセスの向上が見込まれている。

2. 港勢

(1) 取り扱い貨物の特徴

取り扱い貨物の品目別では、木材チップが最も多く、次いで石油製品、石炭、完成自動車の順（2014年）となっている。うち完成自動車はロシア向けの中古自動車が大半で、国内唯一の極東ロシア向け定期RORO船などで輸出されている。

貨物取扱量を伏木、新湊、富山の地区別で見ると、木材チップとコンテナを取り扱う新湊地区が全体の取扱量の約6割を占め、ロシア向けの中古自動車を多く取り扱う富山地区が約3割、石油製品を多く扱う伏木地区が約1割となっている。

伏木富山港全体の取扱貨物量は2014年で738万tとなっている。2009年にはリーマンショックとロシアの中古車関税の引き上げなどにより大幅に落ち込んだが、その後はコンテナや中古車輸出を中心に回復しており、2009年に比べて30%強の伸びとなっている。

特に、2014年のコンテナ取扱個数は、過去最高

3 大都市圏から伏木富山港の道路アクセス



出典：富山県HP

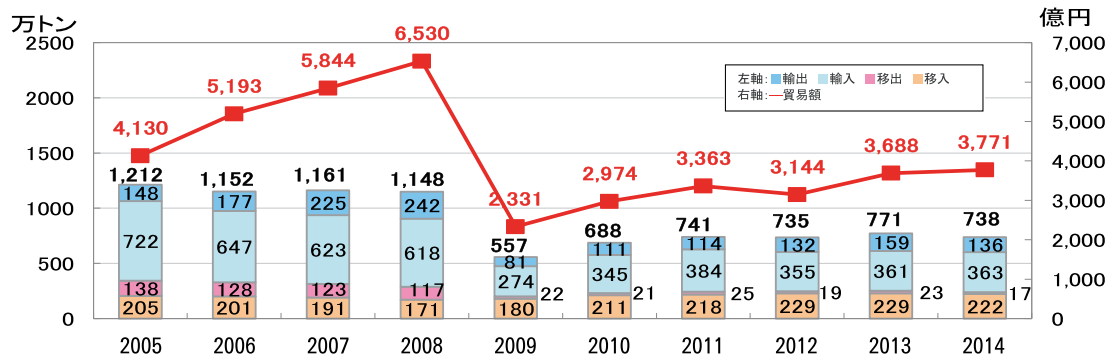
	距離	時間
首都圏	400km	4時間50分
中部圏	220km	3時間
近畿圏	350km	4時間15分

富山県HPより作成

(※1) 砂州によって外海から隔離された海岸の湖。

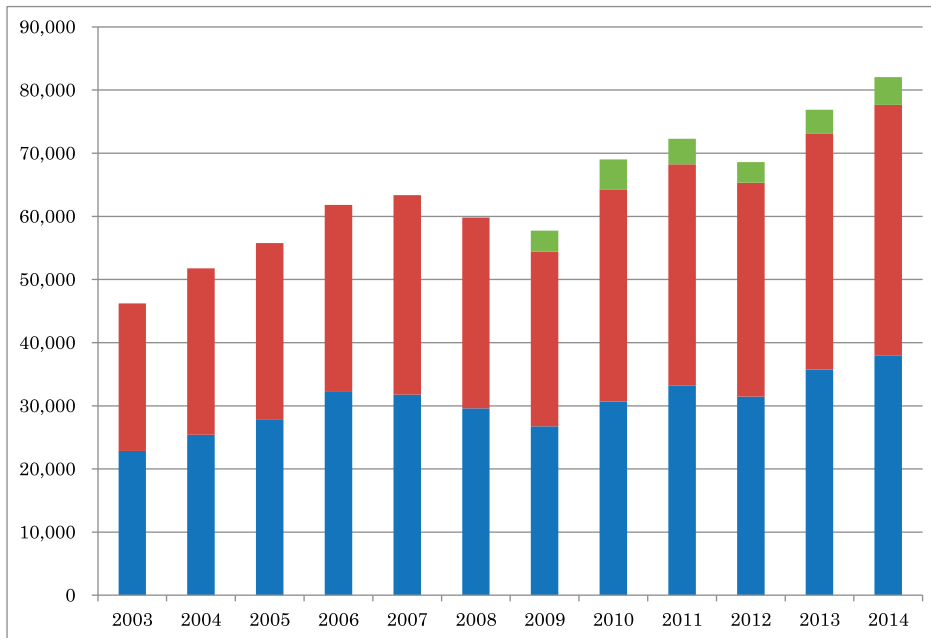
(※2) フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持つ貨物船。

伏木富山港の取扱貨物量・貿易額の推移



出典：伏木富山港湾事務所

コンテナ取扱貨物量の推移（単位：TEU）



年	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
■ 輸出	22,852	25,410	27,756	32,215	31,771	29,601	26,767	30,696	33,177	31,466	35,759	38,013
■ 輸入	23,361	26,345	28,027	29,606	31,592	30,211	27,634	33,570	35,084	33,879	37,300	39,652
外賃 (輸出+輸入)	46,213	51,755	55,783	61,821	63,363	59,812	54,401	64,266	68,261	65,345	73,059	77,665
■ 内賃	—	—	—	—	—	—	3,347	4,757	4,041	3,250	3,845	4,400
合計	46,213	51,755	55,783	61,821	63,363	59,812	57,748	69,023	72,302	68,595	76,904	82,065

※内賃は、2009年より取り扱い開始

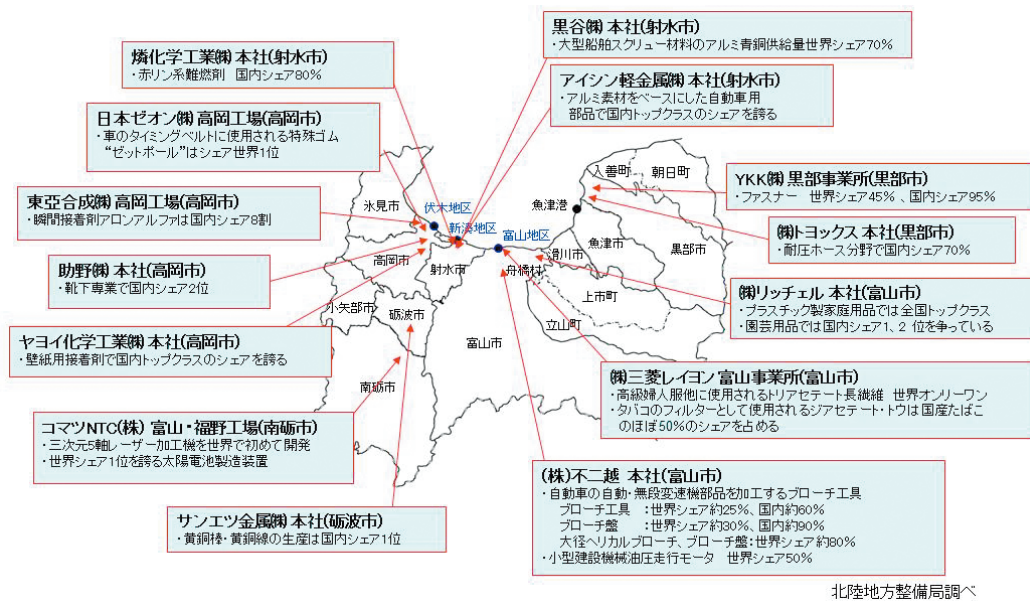
出典：伏木富山港湾事務所

の82,065^(※3)TEUと初めて8万TEUを越え、2年連続で過去最高を更新し順調に推移している。好調を支えるのは外賃コンテナで77,665TEUと対前年比6.3%増と、同じく過去最高を2年連続で更新した。

伏木富山港のコンテナ貨物の特徴は輸出が49%、輸入が51%と輸出入がほぼ同じであることである。貨物を積載しない空コンテナでの回送や保管が少なく、効率が良いため、結果的に輸送コストの削減につながっている。

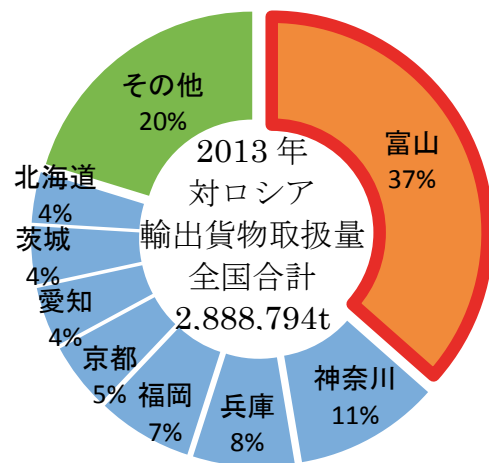
(※3) TEU (twenty-foot equivalent unit)。コンテナ船の積載能力や港湾が取り扱える貨物量を表す単位を示す単位で、1 TEUは20フィートコンテナ1個分を示す。

伏木富山港背後地の主な製造業立地図



コンテナ貨物における輸出の主な品目は、紙・パルプ、化学工業品、金属機械工業品で、輸入の主な品目も金属製品などの金属機械工業品、化学薬品などの化学工業品、製材となっている。また、近年では従来バルク船で輸入されていたアルミ地金がコンテナ船で行われている。コンテナ貨物の輸出入のバランスの良さとして、伏木富山港の背後には、ファスナーのYKK株式会社、特殊合成ゴムの日本ゼオン株式会社、瞬間接着剤の東亜合成株式会社など各分野で国内外トップシェアを誇る製造企業が多数立地しており、各企業が原材料を輸入し、製品を製造して輸出していることが要因としてあげられる。

ロシア向け輸出貨物取扱割合（2013年）



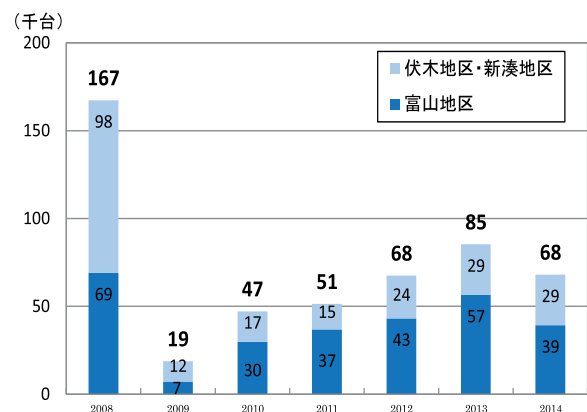
出典：伏木富山港湾事務所

(2) ロシアとの輸出貨物取扱量は国内第1位

伏木富山港の輸出貨物の多くを占める完成自動車は、ロシア向けの中古自動車が大半である。2014年には68,045台が輸出され、この台数は国内からロシア向けに輸出される中古自動車の約6割に相当している。また、我が国からロシアへの輸出貨物取扱量の全体をみても富山県が約4割を占めており、国内第1位となる。

ロシア向けの中古車の輸出については、もともと伏木富山港が、ロシアからの北洋材の輸入が多

ロシア向け中古自動車輸出量の推移



出典：伏木富山港湾事務所

かったため、その北洋材を運んできたロシア船の帰り荷として中古車を積んで帰るようになったことから盛んになっていったといわれている。2008年がピークで、2009年のリーマンショックとロシアにおける関税引き上げの影響により大幅に減少した。その後、ロシアのWTO加盟、前述の定期航路の開設、関税の是正などで順調に回復していたが、2014年には、ウクライナ情勢をめぐる対日制裁やルーブル安によるインフレ等が要因となり、前年の輸出台数を下回った。

3. 現況

(1) 各地区の港湾施設

伏木地区

小矢部川に面する内港部には、1万5,000t級船舶4隻、1万t級船舶2隻が係留できる岸壁のほか、上屋などの設備が整い、石油製品、原油などの貨物を取り扱っている。

1989年から整備が進められている外港部は、国際物流ターミナルが完成し、現在3万t級船舶が1隻、1万5,000t級船舶が1隻、5,000t級船舶が1隻係留できる。

また、5万t級以上のクルーズ客船を迎える際の寄港地になっており、最大16万t級の大型クルーズ船の受け入れも可能となっている。

富山地区

1万5,000t級船舶が4隻、1万t級船舶が1隻係留できる公共岸壁のほか、沖合には28万トン級タンカーが係留できるシーバース^(※4)を有している。また、上屋、貯木場、荷役機械なども整備されている。ロシア極東向けの中古自動車輸出が盛んで、国際RORO船が多く寄港している。

新湊地区

2002年度に効率的なコンテナ荷役機能を備えた国際物流ターミナルが供用を開始している。港湾

伏木地区の主な係留施設

水深 (対象船舶)	-7.5m (5,000t)	-9~-9.5 (10,000t)	-10m (15,000t)	-14m (55,000t)
公共岸壁	6	2	5	[1]

[] 書きは暫定-12m

出典：富山県港湾課

富山地区の主な係留施設

水深 (対象船舶)	-7.5m (5,000t)	-9~-9.5 (10,000t)	-10m (15,000t)	-27m (280,000t)
公共岸壁	3	1	4	
専用岸壁	(1)			< 1 >

() 書きはドルフィン、< > 書きはシーバース

出典：富山県港湾課

新湊地区の主な係留施設

水深 (対象船舶)	-7.5~-8.5 (5,000~8,000t)	-9~-9.5 (10,000t)	-10m (15,000t)	-14m (55,000t)
公共岸壁	3 (1)		6	1 [1]
専用岸壁	5		3 (1)	1

() 書きはドルフィン、[] 書きは暫定-12m

出典：富山県港湾課

施設としては、5万5,000t級船舶が1隻、3万t級船舶が1隻、1万5,000t級船舶が6隻係留できる公共岸壁のほか、水平引込式クレーン2基、多目的クレーン1基、ガントリークレーン2基、水面貯木場などを有している。背後には、広い野積場や貯木場、さらには臨海工業地帯も形成されるなど、伏木富山港の中核的役割を果たしている。

2003年には、旅客船バースが供用開始され、国内外への旅客船クルーズの発着地点として活用されるようになった。

2012年には、新湊大橋が開通し、伏木富山港3地区の連携強化による物流の効率化とともに、新たな観光資源となった。現在、外貿定期コンテナ航路は、韓国航路、中国航路、中国・韓国航路、ロシア極東航路の4航路、月34便が就航しており、岸壁1バースあたりのコンテナ船寄港便数/月は、

(※4) 原油やLNGなどの危険物を、船舶を陸上港に直接停泊することなく、積荷を安全に搬出入するために海上に設けられた棧橋で、海底にパイプラインを通じて、陸域に送られる。

外貿定期コンテナ航路

航路名	船社名	開設年月	便数	備 考
ロシア極東航路	FESCO 商船三井	S 59. 11月	月 2 便	伏木富山－ウラジオストク－ボストークヌイ－苫小牧－横浜－名古屋－神戸－門司（月 1 便のみ）－伏木富山 日本からロシア沿海地方より、シベリア鉄道経由でロシア内陸部へ輸送
韓国航路	興亜海運 (HEUNG-A)	H 7. 1 月	週 1 便	伏木富山－新潟－秋田－釜山－伏木富山
	南星海運	H 19. 7 月	週 1 便	伏木富山－釜山－博多－浜田－伏木富山
	長錦商船	H 19. 8 月	週 1 便	伏木富山－直江津－新潟－酒田－釜山－伏木富山
	高麗海運 (KMTC)	H 20. 11 月	週 1 便	伏木富山－金沢－境－釜山－酒田－伏木富山
釜山港を中継拠点として、中国、東南アジア、北米、欧州、その他各国の主要港に連結				
中国航路	神原汽船	H 8. 7 月	週 1 便	伏木富山－舞鶴－大連－青島－上海－金沢－新潟－伏木富山
		H 20. 2 月	週 1 便	伏木富山－直江津－小樽－伏木富山－金沢－上海－境－新潟－伏木富山
上海港を拠点として、廈門、泉州、福州、その他中国主要港に連結				
中国・韓国航路	高麗海運 天敬海運 (共同運航)	H 19. 10 月	週 1 便	伏木富山－蔚山－釜山－光陽－天津新港－大連－釜山－浦項－新潟－直江津－伏木富山
	汎州海運	H 24. 11 月	週 1 便	伏木富山－金沢－敦賀－蔚山－釜山－光陽－寧波－上海－釜山－新潟－伏木富山
釜山港を経由して中国の主要港をダイレクトに連結。				

(4 航路、月34便)

出典：富山県土木部港湾課

全国有数で日本海側港湾では最大となるなど、日本海側コンテナ航路の中間点に位置し、日本海側コンテナ航路の特徴である複数港を経由して一定量の貨物を確保し、航路を維持する効率的な多頻度輸送を実施している。2012年には、国内唯一のロシア極東への定期RORO船が月 5 便で就航している。

(2) 港を活かした観光地づくり

伏木地区

伏木地区のある高岡市のまちづくりのコンセプトは、大伴家持ゆかりの地としての「万葉のふるさと」である。「高岡市万葉歴史館」は音と映像で構成された展示が人気を集め、万葉研究のメッカとなっている。港内には親水公園や展望台などの施設が整備され、近くには、大伴家持が愛し、多くの歌を読んだ景勝「雨晴海岸」が美しい四季

立山を背景にした雨晴海岸



写真提供：雨晴観光協会

の風情を感じさせている。また、その海岸にある女岩は国の名勝「おくのほそ道の風景地－有磯海(女岩)」として指定されている。

この他にも、北前船時代の繁栄がしのばれる街並みなど歴史的資源に恵まれており、高岡市のまちづくりにおける重要な地区となっている。

(※ 5) Light Rail Transitの略で、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

富山地区

富山地区にある岩瀬の町は、港町であると同時に旧北国街道の宿場町であった。北前船廻船問屋「森家」をはじめ多くの旧家残り、廻船問屋群の街並みとして近年特に整備が進められ、港町の風情が感じられる観光名所となっている。

富山市は公共交通をいかにコンパクトなまちづくりで全国から注目を集めているが、その方策の一つである2006年に開業した次世代型の路面電車LRT「富山ライトレール」が、岩瀬と富山駅北を結んでいる。

また、港湾区域に含まれる運河も岩瀬観光の回遊性に一役買っている。港から富山都心まで伸びる富岩運河は、昭和初期に開削され、運河沿岸に立地した工場の水運経路として利用されていた。陸路の発達によって運河本来の役割を終えた後、一時は埋め立てる計画もあったが、富山市のウォー

富山駅北～岩瀬浜間を運航するLRT（路面電車）



写真提供：伏木富山港湾事務所

4～11月に運航する富岩水上ライン



写真提供：伏木富山港湾事務所

ターフロントの魅力向上や水辺に親しみを持ってもらうために活用の機運が高まり、環境整備が進められた。

1997年、富山駅から徒歩圏内にある富岩運河の旧船溜りを利用した富岩運河環水公園がオープン、環水公園から重要文化財「中島閘門」を通り、岩瀬を結ぶ運河クルーズ「富岩水上ライン」を運航している。富山市都心から岩瀬への往復に、富山ライトレールと運河クルーズを用いる周遊観光は、富山観光のモデルコースとなるとともに、富岩運河環水公園も都心の水辺のオアシスとして、地元の人々や観光客の憩いの場としてにぎわっている。

このような街並み整備とアクセス向上が、回遊性を向上させ、さらに公共交通の利用を促進するといった好循環を生み、公共交通の活性化と市街地整備が一体となった戦略的なまちづくりは、2015年の北陸新幹線開通をも見据えていたもので、今後、ますますの発展が期待される。

新湊地区

港内の海王丸パークは、富山県が帆船海王丸を核として「海」、「港」、「船」をコンセプトに、日本海交流センターをはじめ、さまざまな施設やイベントが集積する空間として、港の西埋立地に整備した。2012年には新湊大橋が完成し、帆船海王丸とともに、地域のランドマークとなった。また、晴れた日には壮大な立山連峰を背景に、新湊大橋、帆船海王丸を一望できる海王丸パークは、年間約

新湊大橋と帆船海王丸のライトアップ



写真提供：伏木富山港湾事務所

100万人が訪れる県内有数の大規模観光地となっている。

2014年からは、夜間の帆船海王丸のライトアップが始まり、日没から午後10時まで毎日行われている。カラフルな光で帆船海王丸が海を進む様子を表現したり、イベントや記念日などの特別な日には虹色に照らすなどの演出パターンが用意されている。

(3) 「世界で最も美しい湾クラブ」への加盟

富山湾は、2014年、ユネスコが支援し、フランスに本部を置く非政府組織（NGO）「世界で最も美しい湾クラブ」への加盟が承認された。現在、世界遺産のフランス・モンサンミッシェル湾やベトナム・ハロン湾のほか、国際的観光地のアメリカ・サンフランシスコ湾など世界の選ばれた38湾が加盟している。

日本海側で唯一となる湾クラブへの加盟を契機として、富山湾のさらなる魅力アップのため、富山湾岸サイクリングコースの整備、マリンスポーツの観光商品化や外航クルーズの誘致、新湊マリーナの更なる充実に努めている。

また、2015年7月には、県セーリング連盟の働きかけで、国内最大規模のヨットレース「タモリカップ富山大会2015」が開催された。同レースはタレントでヨット愛好家のタモリさんが日本一楽しいヨットレースを目指して、2009年から開催しているもので、新湊マリーナ沖までの約8kmを競った。2015年10月には第35回全国豊かな海づくり大会が開催される予定で、富山湾のさまざまな魅力を全国にアピールしていく。

4. 進行中・計画中の事業

(1) 3つの機能別拠点港として

2011年、国土交通省は、日本海側港湾の機能別拠点港を選定した。これは、中国や韓国、ロシアなど日本海の対岸諸国の経済発展を日本の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえて災害に強い物流ネットワークの構築に役立つことを

目的にしたものである。

伏木富山港は、日本海側の「総合的拠点港」に選定されたほか、「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO船」「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」の3つの機能別拠点港に選ばれており、機能向上に向けた各種施設整備や取り組みを進めている。

ア. 「国際海上コンテナ」の拠点港として

日本海側の「国際海上コンテナ」の拠点港として、新湊地区国際物流ターミナルの整備を進め、2015年までにダイレクトコンテナ取扱個数71,900TEUと中国便のデイリー化、2025年までにダイレクトコンテナ取扱個数106,100TEUとロシア極東航路の毎週運航を目標としている。

現在、新湊地区の国際物流ターミナルでは、コンテナ取扱量が年々増大する中で、国際定期コンテナ航路および便数の増加や、コンテナ船の大型化に伴う滞船（沖待ち）を解消するため、国による岸壁の延伸整備や県による背後コンテナヤードの拡張事業を行っており、2018年頃の完成および供用開始を目指している。また、将来的には大型コンテナ船（3万t級）の2隻同時荷役を可能とする岸壁や泊地の整備、さらなるコンテナヤードの拡張が計画されている。

イ. 「国際フェリー・国際RORO船」の拠点港として

ロシア極東航路は、2012年に富山県が実施した定期化航路実験を経て、2012年10月よりロシアと日本を結ぶ国内初の国際RORO船定期便が就航している。

こうしたロシア極東航路を中心として、2015年までに国際RORO船の週2便の定期航路、2025年までに国際フェリー・国際RORO船合わせて週7便の定期航路就航を目指すこととしている。

現在、日本からロシア西部・ヨーロッパへは、船でスエズ運河を経由するルート（輸送日数35～40日）が主流となっているが、伏木富山港から日本海を横断し、シベリア鉄道を利用すれば、輸送日数は20～23日となり、大幅に短縮される。富山

県はこのルートを「伏木富山港 環日本海物流ゴールデンルート構想」の一環として奨励しており、伏木富山港でシベリア鉄道を利用したシベリアランドブリッジのトライアル輸送をする場合に、荷主へ補助をする拠点化輸送実験利用補助金の特別枠を用意している。

ウ. 「外航クルーズ」の拠点港として

「外航クルーズ」の拠点港として、富山県では物流だけでなく観光でも伏木富山港の活用に力を入れている。知事自ら海外の船会社に出向き、外航クルーズ船誘致のトップセールスを展開しており、2012年には小樽港、舞鶴港とともに「環日本海クルーズ推進協議会」を設立し、その翌年には、秋田港・船川港・能代港、境港が加わり、海外見本市への出展や船会社、旅行会社への訪問などによって、環日本海クルーズをPRし、2025年までに国内外合わせて19回の寄港を目指している。

2015年5月には、アジア最大級の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」(13.8万t)と「ダイヤモンド・プリンセス」(11.6万t)が相次いで寄港し、10万t超の外航クルーズ船2隻が同年同月に来航する初の快挙となった。

こうした中、さらなる大型クルーズ船に対応するため必要な機能強化を図り、16万t級クルーズ船も入港可能となった。将来的には、世界最大級のクルーズ客船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」(22万t級)の寄港にも対応していくことを目指している。

(2) 防災対策の実施

富山県地域防災計画では、伏木富山港が災害時の海上輸送拠点として位置づけられ、伏木、新湊、富山の各地区は耐震強化岸壁を整備しているところである。(新湊地区は供用済、伏木地区・富山地区は現在整備中)

一方、伏木富山港の港湾施設の大半は、全国と

同様な傾向、すなわち高度成長期に集中的に整備され、今後順次更新時期を迎える。国有港湾施設73のうち、半数を超える42施設が今後20年の間に、順次耐用年数とされる建設後50年を迎え、更新時期の集中と維持および更新費の増大が懸念されている。

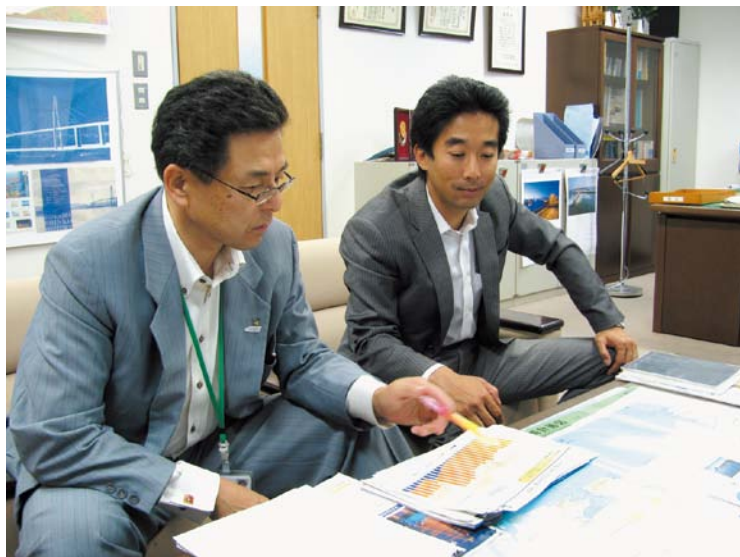
こうした中、伏木富山港の港湾施設(国有、県有)について、より厳格なストック管理とともに、真に必要な港湾施設の選択と集中を図りつつ、施設の延命化とライフサイクルコストの最小化を目標とする「伏木富山港予防保全計画連絡調整会議」が国と県で定期的実施されている。個々の施設管理ではなく、港全体での維持および更新費の縮減及び平準化を図るため、「維持管理計画書」、「予防保全計画」、「港湾施設の整理・統合」について、議論する場となっている。

また、伏木富山港を利用する機関や民間業者で組織する「伏木富山港災害時における官民連携協議会」^(※6)を設立し、伏木富山港港湾BCPを策定した。想定される地震や津波に対する被害予測に基づき、港湾機能の早期回復のための港湾関係機関などの役割や行動計画などをとりまとめている。それに基づき、2015年3月には、第1回となる訓練を実施した。今後も定期的に訓練を実施し、協力体制の確認を行うとともに、PDCAサイクルに基づき、訓練結果を計画の見直しに反映させていく。

(※6) 大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害などの発生後に行う具体的な対応(対応計画)と、平時に行うマネジメント活動(マネジメント計画)などを示した文書で、港湾管理者および関係者から構成される協議会などが、関係者の合意に基づいて策定する。

5. インタビュー

今回は、国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所長 森弘継氏、富山県土木部港湾課長 神埜進氏にお話をいただいた。



神埜 進 氏

森 弘継 氏

北陸地方整備局 伏木富山港湾事務所長 森 弘継 氏

プロフィール

- 1998年 3月 早稲田大学大学院理工学研究科 修了
- 1998年 4月 運輸省（第三港湾建設局神戸港湾工事事務所）採用
- 2000年 9月 北海道開発局港湾部港湾計画課第1係長
- 2002年 9月 国際協力事業団（社会開発調査部社会開発調査第一課）
- 2003年10月 独立行政法人国際協力機構
- 2005年 4月 国土交通省港湾局計画課先任建設管理官
- 2007年 7月 大臣官房公共事業調査室課長補佐
- 2008年 7月 航空局空港部計画課大都市圏空港計画室課長補佐
- 2009年10月 政策統括官付参事官付国際物流政策企画官
- 2011年 8月 関東地方整備局港湾空港部港湾計画課長
- 2013年 4月 人材局交流派遣専門員（住友ゴム工業株式会社ブリュッセル事務所主査）
- 2015年 4月 北陸地方整備局伏木富山港湾事務所長

富山県土木部港湾課長 神埜 進 氏

プロフィール

- 1983年 3月 東北大学大学院工学研究科土木工学専攻 修了
- 1983年 4月 富山県庁入庁
- 2005年 4月 富山県土木部高岡土木センター工務第一課長
- 2007年 4月 富山県土木部都市計画課主幹
- 2010年 4月 富山県知事政策局総合交通政策室空港施設班長
- 2012年 4月 富山県土木部高岡土木センター小矢部土木事務所長
- 2014年 4月 富山県土木部港湾課長

「3つの港」が一つとなって繁栄

—複数の市にまたがる3つの港を1つの港として扱っているというのは、全国的にみても珍しいですが、1つになった理由やその効果についてお聞かせください。

神埜 当時、新湊に集約するという可能性も考えられたものかもしれません。しかし、それぞれの港に歴史があり、背後に抱えている工場、企業があります。それぞれの特徴を生かすため、3つの港を1つとしたものと思われま

す。現在、物流に関しては、コンテナは新湊地区に集約しています。バルク貨物は、伏木地区と富山地区で扱っています。

また、富山県はクルーズ船誘致に力を入れています。海王丸パークがあり観光面で脚光をあびている新湊地区では、泊地水深や岸壁延長の不足、新湊大橋を大きな船がくぐれないといった理由で、3万tクラスまでの客船しか入りません。それ以上の大きな客船に関しては伏木地区に入ります。現在、16万t級までは入るように国土交通省に整備をしてもらいました。世界最大の客船はロイヤル・カリビアン・クルーズ社の「オアシス・オブ・ザ・シーズ」という22万t級の客船で、操船シミュレーション的には入港可能であり、今後は岸壁や泊地の一部を増深改良し、係船柱と防舷材の一部も整備すれば対応できるところまでは確認しています。

このように、物流の面ではコンテナとバルク貨物で使い分け、人流の面ではそれぞれの機能によって使い分けています。「3本の矢」ではないですが、3港のそれぞれの特徴を有効活用することで、大きな港としての機能を有して、繁栄しています。

大型クルーズ船への対応は応援部隊が必要

—大型クルーズ船がはいるということは出入国審査(CIQ、以下、「CIQ」)^(※9)機能も整備されているのでしょうか。

神埜 富山県の場合、税関は伏木富山港に伏木支署、富山空港に出張所があります。出入国管理と人の検疫は富山空港に事務所があり、何かの時には伏木富山港に出張してきます。植物検疫は、伏木富山港にもありますが、動物検疫については、小松空港から来てもらっています。

—大型クルーズ船の場合、到着の相当前から対応が必要となりますね。

神埜 過去、ボイジャー・オブ・ザ・シーズという13万t級の客船が来た際に、伏木富山港が日本へのファーストポートで、一度に3,000人が入国するにあたって、臨検をどうしようということがありました。伏木富山港で、一度に3,000人に対応するためには30~40人は必要と聞いていますが、富山県に通常滞在している職員は14~15人で、もたもたしていると、なかなか船を降りられないということになります。そこで、職員の方に上海へ飛行機で行ってクルーズ船に乗り込んでもらい、伏木富山港への入港前に船上臨検をしていただいでスムーズに終わりました。

他でも、大型クルーズ船への対応は、富山県内だけでなく、中部管内、あるいは全国から応援部隊を招集していただいで対応しているというのが実情です。幸い、あらかじめスケジュールがわかればいくらかでも応援部隊で対応していただけるとい

うご了解をいただいています。昨年、入国管理に関して、全国で数十人の規模で職員が増えたので、応援部隊も増え、富山にも3人の増員がありました。

(※7) 船舶をワイヤーやロープで係留するために、棧橋や埠頭(ふとう)などに設けた杭・柱のこと。
 (※8) 船の舷側に下げ、接触時の衝撃をやわらげるためのもの。
 (※9) CIQ 出入国審査、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の略。
 (※10) 船舶に向いて出入国審査を行うこと。

コンテナ船の2隻同時荷役への対応が喫緊の課題

ー 3つの港を国としてはどう整備していくのでしょうか。

森 3つの港の特徴を生かして、強みを生かせる整備をするというのが基本です。

国際競争力の強化として、特に重要なのが新湊地区のコンテナ貨物です。伏木富山港は立地条件が良く、対岸の中国、韓国、ロシア航路は、今後とも増加していくであろうと予想されます。そこで、現在、新湊地区の国際物流ターミナルの岸壁を延伸整備することが決まっています。それ以前に差し迫った問題は、コンテナ取扱量が年々増大する中で、国際定期コンテナ船路および便数の増加や、コンテナ船の大型化に伴う滞船（沖待ち）を解消するため、コンテナ船の2隻同時荷役を可能にするということです。週約9便のコンテナ船が来るため、少しでもスケジュールが乱れると2隻を同時に係留して荷役させる必要がありますが、現在はそれができない状態です。岸壁の延伸整備はスピード感を持って、対応していこうと考えています。

もう1つは、伏木地区、富山地区には耐震強化岸壁がありませんので、それぞれ既存岸壁の耐震強化を進めているところです。

3つめの課題は古い施設が多いということです。比較的新しい新湊地区でも昭和40年代に整備しています。伏木富山港3地区には73の国有港湾施設がありますが、今後、20年で42施設が耐用年数と言われる建設後50年を順次迎えます。計画的かつ効率的に施設を整備していくという観点で、例えば、富山地区は老朽化している施設を再活用することで耐震強化をしています。

「逆さ地図」でわかる伏木富山港の重要性

ー 日本海では2つしかない国際拠点港湾に指定された国にとって重要な港湾ですが、県や地域とし

ては、外国航路の誘致活動などはどのように行っているのでしょうか。

神埜 ぜひPRしたいのは「逆さ地図」です。日本地図を逆さに作り直して、真ん中に日本海をもつてくると、対岸諸国に向けて富山県はちょうど中央になるのです。富山県では、20年程前から、この地図を作って、中国、韓国、ロシアの対岸諸国の発展する経済力を取り込んで、日本経済の活力にしたいとPRしています。現在のところ、中国、韓国、ロシアとの航路は順調に伸びてきています。

コンテナ取扱量は2年続けて過去最高を記録していますし、この傾向は今後も続くと期待し、国の直轄事業としてはコンテナターミナルの岸壁を延伸していただいていますし、県もそのバックヤード、コンテナヤードを拡張する事業を行っています。また、現在コンテナヤードには、民間が所有するトランスファークレーンが、3基ありますが、1基増設されます。このように官民一体となって、コンテナターミナルの整備や機能拡充に努めています。

富山県が作成した「逆さ地図」



提供：富山県土木部港湾課

ー コンテナ取扱量が順調に伸びていますが、今後の動向などについてお聞かせください。

神埜 太平洋側と異なり、対岸の韓国、中国、ロシアだけを相手にしているので、取り扱いの数量としては一桁小さいですが、今後も伸びていくと想定しています。今後は、成長著しい東南アジア

諸国との直行便航路の誘致についても取り組んでいきたいと考えています。

太平洋側港湾のバックアップ機能を持たせたい

—東海北陸自動車道の全線開通が、伏木富山港に与えた影響についてお聞かせください。

神埜 同じ日本海側の石川県や新潟県からの荷物はもともと少なく、特に最近は東海北陸自動車道が整備されて交通の便が非常によくなったため、東海地方からが多いですね。

現在、東海北陸自動車道は部分的に2車線の区間がありますが、それが4車線になれば、より利用が増えると期待しています。常日頃から太平洋側の荷物をこちらに取り込もうと考えているわけではありませんが、民・民の世界で選んでいただける港になればありがたいと考えています。

一方、太平洋側の港に何かあったとき、その代替機能を全て務めるまでにはいきませんが、ある程度のバックアップ機能を持っていかなければと考えています。

例えば、南海トラフ大地震が起きれば、被災地がある程度回復するまで1～2年間はかかるでしょう。名古屋港や阪神港（大阪港、神戸港、尼崎西宮芦屋港）が抱えている後背地はものすごく広いものです。仮に名古屋港が被災したときに、そこからの供給がストップされるのは愛知県だけでなく、岐阜県にも及ぶでしょう。その際、名古屋港の完全バックアップはできないかもしれませんが、岐阜県への供給まではできるかもしれません。

その意味で、3港に耐震機能を備え、ある程度のバックアップ機能を果たせる整備をしていきたいという強い思いがあります。

—北陸新幹線が2015年3月14日に金沢駅まで開業しました。まだ3ヶ月しか経っていませんが港湾に関しては、どのような影響があったでしょうか、今後の予想も含めてお聞かせください。

森 北陸3県の中で富山は工業県です。伏木富山

港の背後にはいろんな工場、世界的な企業もあります。北陸新幹線が通って、経済が活発になれば、港で取り扱う荷物も増えるといった相乗効果があるのではないかと思います。

神埜 北陸新幹線の開業に合わせて、ファスナーでおなじみのYKK株式会社が本社機能の一部を東京から富山県黒部市へ移しました。現在もコンテナ便を使っているのですが、今後、ますます使ってもらえるという期待をしています。そのためにPRをしていくつもりですし、企業のニーズとして何が必要なかをくみ取っていく必要があります。例えば、現在、夜間荷役に制約がありますが、それが可能となればより使ってもらえるのなら、その方向に動いていくななどが考えられます。

北陸新幹線開業の影響で、港湾の荷物がどうなったかは、数字的にはまだ見えていませんが、観光面では明らかに増えています。新湊地区の新湊大橋、帆船海王丸は富山県の大きな観光資源ですが、明らかにプラス効果が見えてきています。

森 金沢駅までの開業で、富山県内に降りるお客様も確実に増えています。富山県のどこの観光地も2～3割は増えていると言われています。

富山県の観光では、立山黒部アルペンルートが最も有名ですが、港湾関係も案外、大きな割合を占めています。新湊地区の海王丸パークはもちろん、富山地区の富岩運河環水公園も集客力があります。富山地区の運河クルーズも新艇の就航、平日やイベント運航の効果もあって、例年以上のペースで乗客数が伸びています。

新湊大橋も観光のためだけに作ったわけではありませんが、景観に配慮するために、色や形を「伏木富山港（新湊地区）臨港道路技術検討調査委員会」で十分に検討しながら整備していったという自負があり、観光面にも大きく貢献できたかなと考えています。

横浜港や東京港のように都心に近いわけでないし、典型的な工業港ですが、帆船海王丸を誘致したり、地元の取り組みもあって、非常にいい観光コンテンツになっていると思います。

国際コンテナ航路の始まりはロシア便

—他の日本海の港湾に比べても、ロシアとのつながりが突出しているのはなぜでしょうか。

森 昨年、伏木富山港は国際定期コンテナ航路が就航30周年を迎えました。その第1便がどこかという、旧ソ連便です。地理的に近いというのが一番大きいのですが、その頃からロシアとの結びつきがありました。当時は、ロシアから木材の輸入が多くありました。木材は、関税の影響で現在は廃れていますが、その後、ロシアへの中古車の輸出によって、太平洋側と比較しても、ロシアへの輸出貨物は伏木富山港が首位になっています。

かつて伏木地区には、現在のようなRORO船ではなく、ルーシー号というロシアとのフェリー便がありました。バイヤーとしてロシアから乗客を乗せてきて、中古自動車を買って帰って行きました。その頃は船のデッキから車のボディが半分飛び出しているような状態で運んでいましたが、現在は、ロシアの中古自動車に求める品質も高くなりましたので、RORO船に積んでいくようです。富山地区は背後ヤードが狭いので、常に中古車でいっぱいになっています。

神埜 現在も、富山地区は不定期ですが週に3～4便はRORO船が入ってきます。それが、200台、300台と積んで出ていきますから、本当によく売れるなあと思います。

富山湾特有の寄り廻り波への対策

—防災の面での取り組みについてお聞かせください。

森 ハードとソフトの両輪でやっていきたいと考えています。ソフトは、伏木富山港も災害時の初動体制を確認、確立する港湾BCPを作成して、それに基づく訓練をしました。東日本大震災のようにコンテナが流出するような事態のケーススタディをまずやっけていこうとしています。今年度以降は、そうした訓練を総括して、さらに充実させ

ていきたいと考えております。

それから、高波に対する技術的検討も引き続き行っていきます。伏木富山港は、寄り廻り波という特有の現象があります。富山湾は、西に能登半島があり自然の防波堤となるため、外海に比べて概して平穏です。しかし、北海道西方海上で発生する高波は、開口部から容易に入ってきてしまいます。それが、海底1,000mという深海底地形でエネルギーが弱まることなく海岸に打ち寄せるのです。富山では晴れているのに、北海道に低気圧が通過したことで突如として寄り廻り波に襲われるので、古来より大きな被害が記録されています。

最近でも2008年に伏木地区の防波堤が大きく被災し、県東部では死者も出ました。そこで寄り廻り波対策として粘り強い防波堤を検討していた事を、東日本大震災以降は津波対策へと生かしているというところがあります。

—祭事と港湾のつながりについてお聞かせください。

森 3地区それぞれに祭りや花火大会があります。富山県は曳山（山車）が多くあり、3地区とも祭りには曳山が出ます。

今年に入って、「新湊曳山まつり」を舞台にした竹野内豊さん、江口洋介さんが出演する映画の撮影も行われました。（※『人生の約束』2016年1月全国公開予定）

—小学校や中学校などの港の学習の面での対応はいかがでしょうか？

森 毎年、新湊地区を抱える射水市内の小学校15校と伏木地区を抱える高岡市内の小学校3校から5年生（約800人強）を総合学習で受け入れています。

また、新湊地区には内川という川があり、周辺は、北前船の中継地として海運や漁業で栄えていた地域です。そこで、富山商船高等専門学校名誉教授の雨宮洋司氏を中心に、NPO法人が観光ボランティア育成やまち歩き地図の作成に取り組んでおられます。単なる観光だけではなく、工業港と

しての新湊地区にも着目して、大人だけでなく、地元の小・中学生や高校生を対象とした「みなと学習講座」を毎年夏に行っており、当事務所の港湾業務艇で港湾を見ていただいた後に、港の役割やコンテナの解説などを行っています。こうした地域の熱心な方や団体のお手伝いをしたり、連携をとったりといったことは、今後も継続していきたいと考えています。