

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（港湾局、港務局）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7回として金沢港、七尾港を紹介する。

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7回 金沢港・七尾港

I. 金沢港－城下町金沢の「海の玄関口」



写真提供：石川県土木部港湾課

金沢港プロフィール

区分（港湾法）	重要港湾			
	「国際海上コンテナ」「外航クルーズ」			
日本海側拠点港の機能別選定 主な係留施設（水深別内訳）	大浜地区	北地区	南地区	西地区
－4.5 m				3
－5.5 m			3	
－7.0 m		6		
－7.5 m			3	
－9.0 m		1		
－10.0 m			5	
－13.0 m	1（暫定12m）			
計	1	7	11	3

1. 概要と沿革

(1) 概要

金沢港は、日本海側のほぼ中央に位置し、金沢市街を貫流して日本海にそそぐ大野川と犀川の河口部にある重要港湾である。

北陸地方の政治経済の中心都市である金沢市、産業機械などの生産拠点として世界的にも有名な小松市を含む加賀地方を背後圏に擁しており、地域の経済、産業活動の活性化や国際化に向けて重要な役割を担っている。

近年は韓国、中国をはじめとする東アジア、環日本海地域の表玄関として、輸出入は増加の一端であり、また金沢市は日本海側屈指の観光都市であることから、外航クルーズの立ち寄り港としても存在感を高めつつある。

(2) 沿革

金沢港の基盤になったのは、「大野港」(大野地区)と「金石港」(金石地区)というかつて存在した2つの港である。大野川河口の大野地区は古くから栄えた港泊地で、遠く奈良時代から大陸との往来があった。江戸時代には、北前船が大野・金石両港を本拠として活躍し、江戸や大阪、北海道との航路が形成されるなど、加賀百万石の海の玄関口として、繁栄を極めていた。

明治以降、鉄道の開通などの陸上交通の発達とともに、大野・金石両港の勢いは衰退していったが、近代的な貿易港として発展させるため、掘込港湾^(※1)としての開発が打ち出され、1933年に、金沢港築港が閣議決定された。しかし、第二次世界大戦前後の不安定な内外情勢の中、築港はしばらく実現することはなかった。

1954年、大野港と金石港が合併し、金沢港が誕生した。しかし、この時点では掘込港湾としての築港は手つかずであった。背後圏の経済、産業活動は活発であったが、利用すべき港湾機能がない

ため、隣接する伏木富山港、七尾港より二次輸送が行われていた。

築港計画が再始動するきっかけとなったのが、1963年、全国で200名以上の死者を出したいわゆる「三八豪雪」(昭和38年1月豪雪)である。2m近くの積雪に見舞われた北陸地方の陸上交通はほぼ完全に途絶え、産業は大打撃を受け、大きな社会不安に見舞われた。

こうした陸上輸送路が途絶した際の物資の海路補給、なかでも燃料確保のために築港の機運が急速に高まり、翌1964年、金沢港は重要港湾に指定され、大野川右岸に当時としては珍しい掘込式港湾の建設が着工した。1970年には、貿易船の入出港が開始され、関税法上の「開港」を果たした。また、同年、植物防疫法による輸入木材の指定港となった。1976年には、入港船隻数、貨物量ともに七尾港を抜いて、石川県一の港湾となっている。

石川県の主要産業は、建設機械や金属加工機械などの製造業であり、近年特に海外からの旺盛な需要に伴い輸出量が順調に増加傾向を示している。これに併せて金沢港の背後圏では企業立地も進んでおり、大手建設機械メーカー、株式会社小松製作所(以下、「コマツ」)が産業機械工場を2007年より稼働させているほか、関連企業も新たな立地や増産、設備強化を進めているなど、金沢港周辺を取り巻く状況は一段と活発化の様相を呈している。そのため、2006年度より、国の直轄事業として、船舶の大型化に対応した大浜国際物流ターミナル(水深13m)の整備事業に着手し、事業効果の早期発現を図るため、2008年に水深12mで供用を開始した。県でもこれに関連して、臨港道路大浜御供田線^(※2)を暫定2車線で供用開始した。

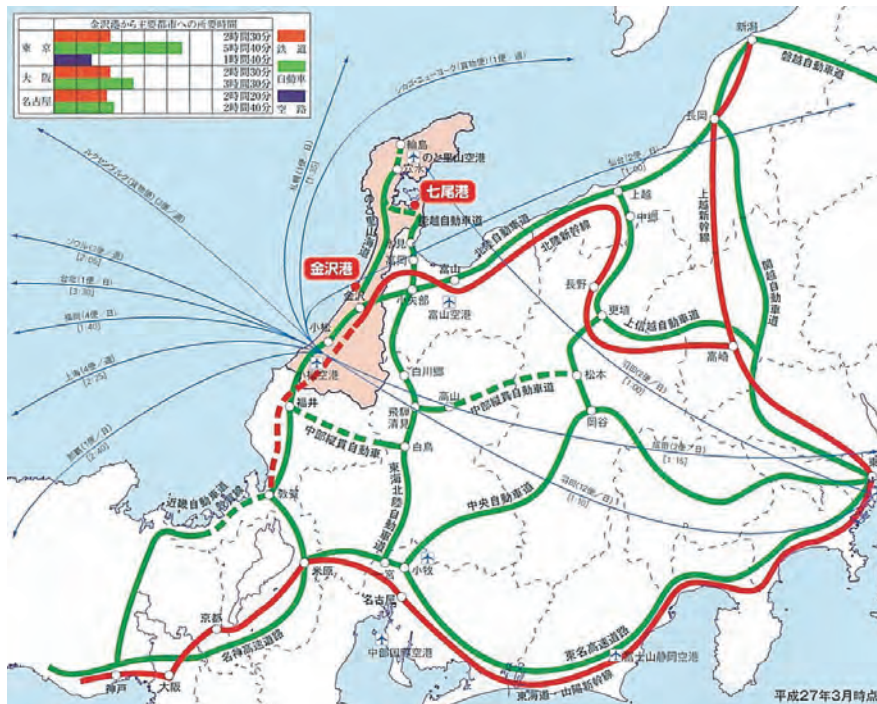
1988年に週1便体制でスタートしたコンテナ便は、伸長著しく、現在は週8便体制となっている。コンテナ個数はこの10年間で約2.1倍と取扱量が倍増していることから、2005年にガントリークレーンの整備、2013年にトランスファークレーンの^(※3)

(※1) 天然の地形を利用する河口港に対して、陸地を掘り込んで人工的に地形を作った港のこと。

(※2) 橋桁の両端に2本の車輪を設け、地上のレール上を走行する構造のクレーン。

(※3) コンテナヤードでコンテナを積み重ねたり積み降ろしをする橋型のクレーン。

3大都市圏から金沢港の道路アクセス



出典：石川県土木部港湾課

整備を行い、御供田国際コンテナターミナルの機能強化を図っている。

2011年度には、国土交通省から「国際海上コンテナ」と「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」の2つの機能で、日本海側拠点港に指定された。

(3) アクセス

北陸自動車道の白山、金沢西、金沢東各インターチェンジ（以下、「IC」）および主要国道（8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。また、日本海側のほぼ中央に位置することから、3大都市圏からの陸上交通の利便も良い。

■金沢港への所要時間

- 金沢東IC 6 km 12分
- 金沢西IC 7 km 13分

3大都市圏から金沢港への自動車での所要時間

都市名	距離	所要時間
東京	487 km	5時間40分
名古屋	231 km	2時間40分
大阪	282 km	3時間30分

また、金沢駅から金沢港は、距離約5 kmと近く、片側3車線（往復6車線）で中央分離帯付きの県内でも有数の広幅道路、通称50m道路（県道金沢田鶴浜線）で結ばれており、本年3月の北陸新幹線金沢延伸により、名古屋、大阪に加えて東京からの鉄道でのアクセスも格段に良くなった。

2. 港勢

(1) 取り扱い貨物の特徴

金沢港全体の取扱貨物量は、2000年に414万 tと過去最高を記録したが、その後景気低迷などにより減少し、リーマンショック後の2009年には大幅に落ち込んだ。その後は回復傾向にあり2014年で320万 tとなっている。また、貿易額は2009年には623億円であったのが、2014年に2,097億円と大幅に増加している。

輸移出入量は、移入の取扱貨物量が6割以上と圧倒的に多い。移入のほとんどを石油製品、重油、液化石油ガス（LPG）などの燃料が占めており、燃料確保という築港時の要請を色濃く反映している。国内の山口県宇部市、岡山県倉敷市などから

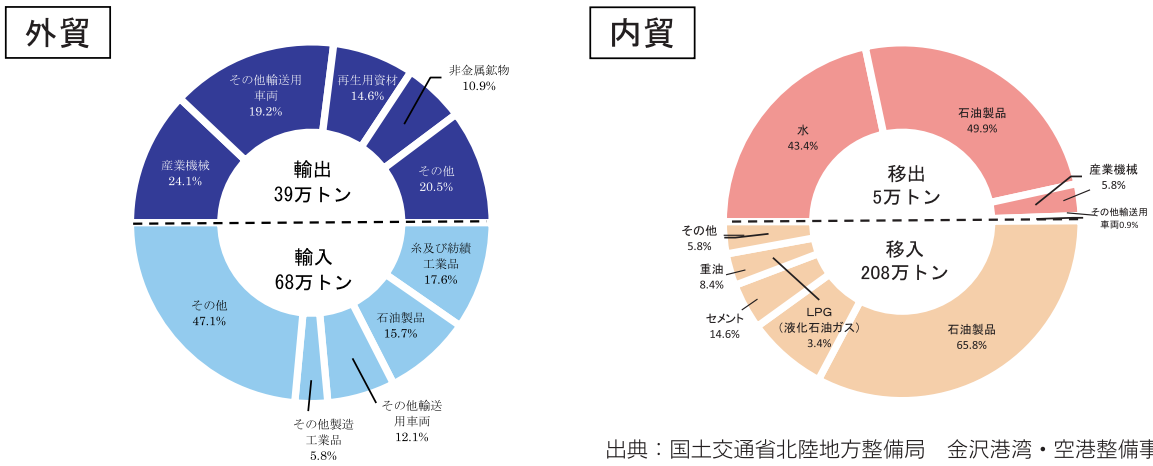
運ばれ、金沢港東部の石油基地で蓄えられている。

近年増加割合が大きいのは、輸出である。石川県の機械産業は地域経済を支える中心産業であり、技術的優位性を持つ国内トップシェアの企業が多く立地している。特に、コマツの金沢工場が隣接している関係から、建設用の輸送用車両や産業機械の輸出が多いのが特徴となっている。輸入ではアジア諸国からがほぼ全てであるのに対し、輸出ではコマツの建設機械などをアメリカ向けに輸出しているため、北米が貿易額1位となっている。

また、総取扱貨物量では、輸入量が輸出量を上回るが、貿易額は2,097億円（2014年）で輸出額が輸入額の約2倍となっている。

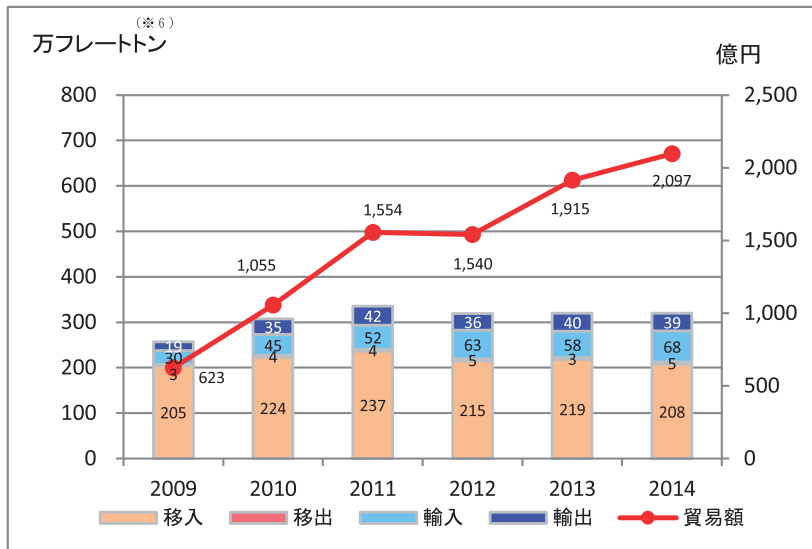
コンテナ取扱量については、リーマンショック以降、毎年過去最高を更新し続けている。特に直近の2014年は、前年比10.6%増と大幅な伸びを示した。これは2012年からの金沢港を利用した新物流ルートのトライアル輸送^(※4)や2013年からの金沢港を利用したコンテナによる輸出入の推進策^(※5)などにより、地元企業が、国際航路の起点を金沢港に切

金沢港取扱い貨物の品目内訳（2014年）



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

金沢港の取扱貨物量と貿易額の推移



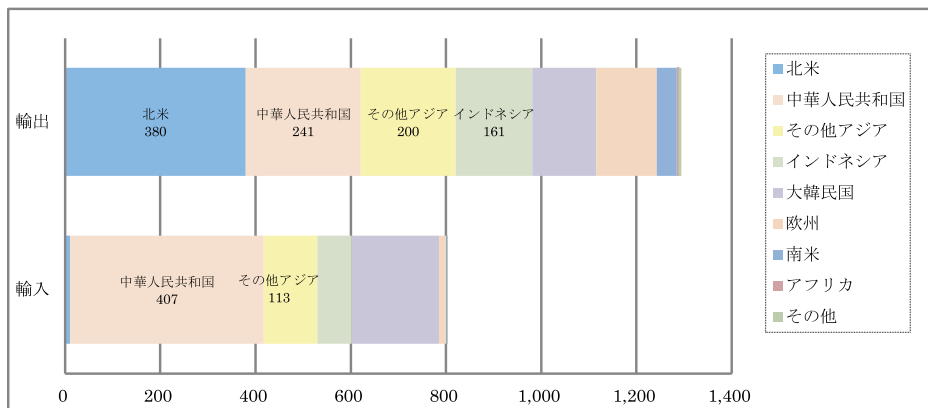
出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

(※4) 金沢港物流ルート転換支援事業補助金。1社あたり100万円まで石川県が助成。

(※5) 金沢港利用貨物拡大事業費補助金。一定以上増やした荷貨企業に1社あたり100万円まで石川県が助成。

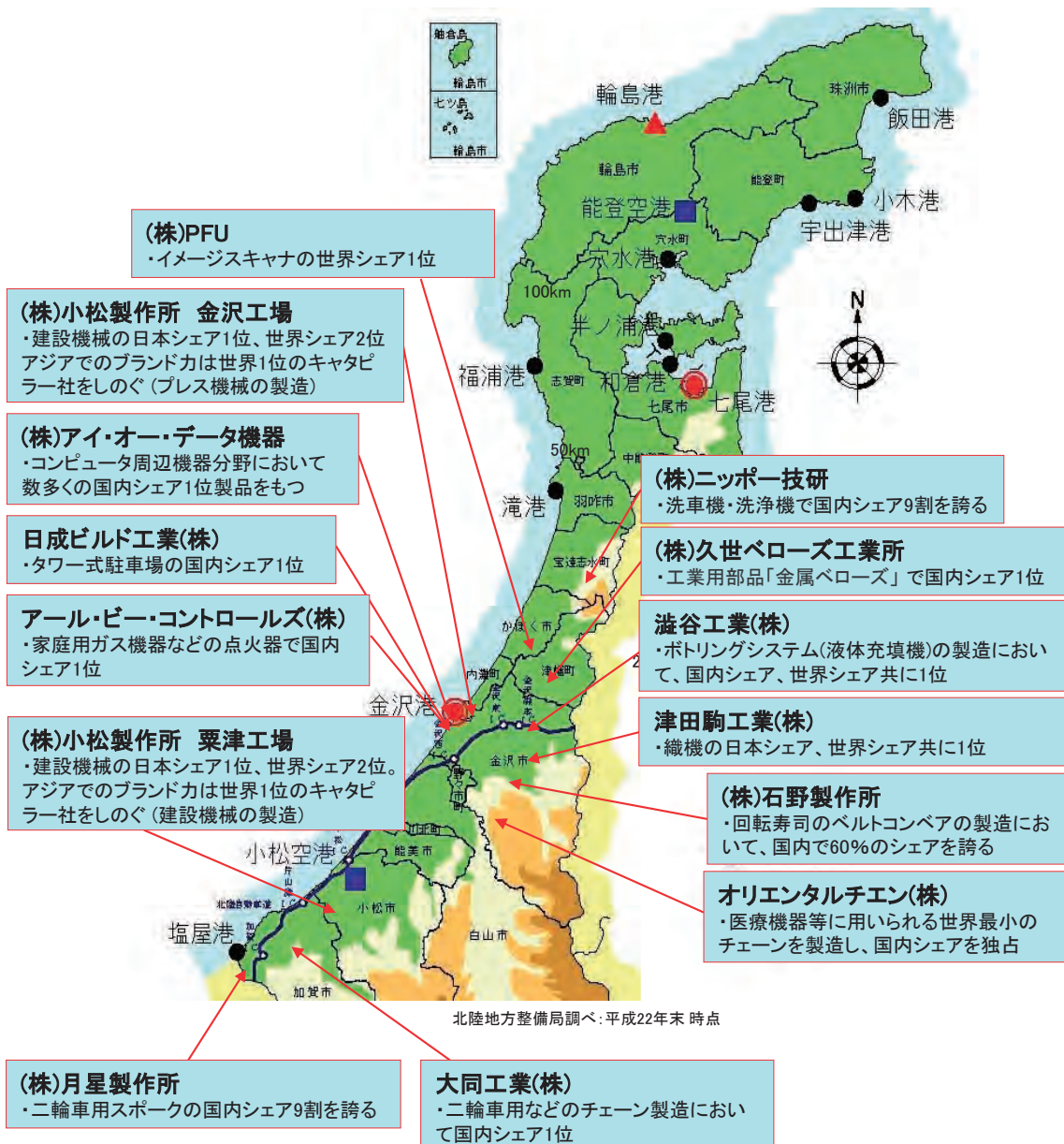
(※6) 国際運賃の計算方法に関する物流用語。運賃の計算の基礎になるt数のことをフレートトンという。容積t、または重量tのいずれか大きいほうで運賃計算が行われる。

金沢港の貿易額（2014年）



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

産業機械・建設機械を中心とした金沢港の背後の国内トップシェア企業



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

金沢港のふ頭と港湾施設



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所資料より加工

替えたことが好影響している。

(2) 定期航路

海上貨物輸送の主流となるコンテナ便の国際定期航路については、1988年に韓国定期航路を初めて開設して以来、中国航路を新たに開設するとともに、韓国航路の中国までの延長や航路の再編を行った。

現在、中国航路で週1便、韓国航路で週6便、韓国・中国航路週1便となり、金沢港の国際コンテナ定期航路は週8便となっている。

コンテナ以外の貨物では、2000年に開設した北米（東海岸）航路は月1便が就航して、建設機械やプレス機械の輸出を支えていたが、リーマンショックの影響で、コマツが北米向け建設機械を減産して荷量が減ったため、2009年に休止した。現在、RORO船^(※7)が韓国航路週2便、東南アジア経路月1便となっている。

3. 現況

(1) 港湾施設

金沢港は、7ヶ所のふ頭を備えており、ふ頭ごとに取り扱う貨物の住み分けを行い、荷役の効率化を図っている。また、港の関連施設として、「金沢みなと会館」や「大野お台場公園」が併設され、港に親しむ交流の場となっている。

ア. 大浜地区

(ア) 大浜ふ頭

金沢港では最も新しいふ頭であり、国の直轄事業として、2006年度より大浜国際物流ターミナルの整備が始まった。この整備計画を契機として、建設用機械、産業用機械の事業を展開する地元の大企業コマツが、大浜ふ頭の背後地に進出を決め、2007年より金沢工場が稼働している。

それまで金沢港は最大水深10mしかなかったため、1万2,000t級の船舶が限界で、大型船の入

(※7) 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。

港ができなかった。そのため、コマツは産業機械などの輸出時には他港から輸送していたが、地元の金沢港が利便性の高い港となれば、同港を利用することにより輸送コストの削減が図られるとして、金沢港に立地した。企業立地と港湾整備が連携したモデルケースとして、地元や県外企業も金沢港に着目することになり、金沢港利用増加につながっている。

大浜国際物流ターミナルは、今後水深13mで完成し、4万t級の船舶の入港が可能となる予定となっているが、事業効果の早期発現を図るため、2008年に水深12mで暫定供用を開始している。本ターミナルの供用により、物流の効率化による輸送コストの縮減が図られ、地域産業の国際競争力強化や産業立地による地域の活性化が期待されている。

大浜ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース ^(※8)
大浜岸壁	水深 12.0m (13.0m)	260m	30,000D/W ^(※9) 1隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

イ. 北地区

(ア) 石油ふ頭

築港時の燃料確保の要請に応えるため、1970年、金沢港で最初に石油ふ頭ができた。国内各地の石油精製工場から、タンカーやLPG船^(※10)で運ばれるガソリン、重油、LPGなど石油製品を取り扱う。JX日鉱日石エネルギー株式会社、キグナス石油株式会社など全14社の大小合わせて約60基のタン

石油ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース
石油岸壁	7.0m	600m	5,000D/W 6隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

クを備え、総貯蔵量は約22万klにおよぶ。県内で消費される石油類（約200万kl/年）のほとんどがこの金沢港石油ふ頭で扱われ、石川県のエネルギー源ともいえる石油基地である。

(イ) 五郎島ふ頭

おもに石材、木材、リサイクル用金属を貨物として取り扱っている。鉄くずなどのスクラップを船に積み込み、中国、韓国など海外へ輸出している。

五郎島ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース
五郎島岸壁	9.0m	240m	10,000D/W 1隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

ウ. 南地区

(ア) 御供田ふ頭

現在の物流の主流である海上コンテナを取り扱うため、「御供田国際コンテナターミナル」が整備されている。2005年ガントリークレーンを導入したが、さらなるコンテナ貨物の増加に対応するため、限られたターミナル面積を効率的に使うことや作業スピードを速めることが課題となり、2013年には、トランスファークレーン2基が新たに導入された。県がレールなどの基盤を整備し、民間の荷役会社がクレーン本体を設置したもので、官民一体でコンテナターミナルを機能強化し、物流の効率化を図っている。この導入によって、コンテナがこれまでの2段積みから4段積みになり、保管量の増加が図られた他、積み降ろしスピードが向上した。

御供田ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース
御供田岸壁	10.0m	540m	12,000D/W 3隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

(※8) 船が貨物の積み降ろしおよび、停泊するために着岸する場所。

(※9) 載貨重量 t 数。船舶の貨物の最大積載量の重量（燃料等も含む）。

(※10) ブタン・プロパンなどを液化した液化石油ガス（LPG）を輸送する貨物船。

(イ) 無量寺ふ頭、戸水ふ頭

無量寺ふ頭で、主に旅客船やクルーズ船を受け入れ、小麦など穀物を運ぶ貨物船も受け入れている。周辺にはボードウォークや公園があり、エントランス空間として活用されているとともに、市民の憩いの場としてもにぎわっている。宿泊やレストラン、クルーズ出入国時のCIQ（税関、出入国管理、検疫）業務を行う「金沢みなと会館」、金沢港の管理、利用するための手続きを行う「石川県金沢港湾事務所」もここに所在する。

隣接する戸水ふ頭は、水深が10mと深いため、日本最大の豪華客船飛鳥Ⅱが寄港するなど、無量寺ふ頭に停泊できない大型クルーズ船の停泊に利用されている。普段は、主にセメントや鋼材などの貨物を扱っており、バルク船や国際RORO船はここに停泊する。

物流機能と人流機能が混在しているふ頭であるが、今後は、整備が進む「大浜国際物流ターミナル」に物流機能を集約していくとともに、無量寺ふ頭および戸水ふ頭は、旅客船ふ頭や交流ゾーンとして整備していき、金沢市、石川県の「海の玄関口」機能の拡充を図る。

無量寺ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース
無量寺岸壁	7.5m	390m	5,000D/W 3隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

戸水ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース
戸水岸壁	10.0m	370m	12,000D/W 2隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

エ. 西地区

(ア) 大野ふ頭

金沢海上保安部所属の巡視艇が停泊し、金沢港、

七尾港、輪島港、小松空港の整備を行う国土交通省北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所が所在している。

また、市民が水辺で楽しめる親水護岸、水上舞台と500席の観覧席や芝生広場などを備える「大野お台場公園」、江戸時代に活躍したからくり師、大野弁吉の世界を紹介する「石川県金沢港大野からくり記念館」が隣接している。大野ふ頭の近くには、しょうゆの産地で知られる大野の町があり、古いしょうゆ蔵を利用したギャラリーや特産品を味わえる施設などのある観光地となっている。

大野ふ頭の係留施設

名称	水深	延長	バース
大野岸壁	4.5m	180m	1,000D/W 3隻分

出典：石川県金沢港湾事務所

オ. 金石地区

(ア) 金石大野埋立地

大浜国際物流ターミナル整備事業に伴い、航路などから大量に発生するしゅんせつ土砂は、金石地区に埋め立てている。整備される埋め立て地の利用については、港湾関連用地や緑地など港湾振興や地域活性化に役立つ施設を整備し、地域交流の拠点として利用される予定となっている。すでに2009年より、一部が開放されており、海辺の活動やサッカーの練習などに使われている。

(2) 港を生かした観光地づくり

港町として繁栄した金石・大野地区には、旧廻船問屋の建物やしょうゆ蔵など、歴史ある建物が多く残る風情ある街並みが形成されており、両地区とも「金沢市こまちなみ保存区域」に指定されている。

また、金沢市と石川県は共同で、「城下町金沢の文化遺産群と文化的景観」の世界遺産登録を目

(※11) 木の板張りによる遊歩道。

(※12) 梱包されていない穀物、鉱石、セメントなどのばら積み貨物を船倉に入れて輸送するために設計された貨物船。

(※13) 歴史的な価値を有する武家屋敷、町家、寺院その他の建造物またはこれらの様式を継承した建造物が集積し、歴史的な特色を残すまちなみを「こまちなみ」とし、保存・育成を図っていく区域を「こまちなみ保存区域」として指定。

指しているが、この中で、港町として繁栄した金石・大野地区の臨海地区を、城下町の「外港」という文化的景観の構成要素の1つとなる地区として位置づけ、城下町金沢としての一体化を図っている。

金沢港に隣接する大野地区には、黒船の来襲に備えた砲台跡地を一部復元し、北前船をイメージしたステージが設置される「大野お台場公園」、幕末のからくり師、大野弁吉の作品を中心に日本のからくりの歴史やからくり遊びの数々が展示される「金沢港大野からくり記念館」があり、観光客や住民が港に親しむ憩いの場として整備が進められている。

(3) 都心軸に位置づけられる金沢港

従来金沢市の中心市街地は金沢駅から香林坊に至る駅東地区であったが、金沢駅から金沢港へ至る駅西地区も、通称「50m道路」（県道金沢田鶴浜線）の整備、石川県庁の移転、大型商業施設の立地など、急速に開発が進んでいる。

金沢市および石川県が中心となって進める金沢西部副都心の整備計画では、都心軸を駅東地区だけでなく金沢駅から金沢港にかけての駅西地区に形成することを目指しており、駅西地区の先端に位置する金沢港および臨海地域では、海の玄関口にふさわしいポートタウンとして、ウォーターフロントの整備や国内外との定期航路の開設を促進し、にぎわい創出を図ることとしている。

北陸新幹線の金沢開業にあわせ、JR西日本は、金沢駅の出口の名称を従来の東口、西口から、「兼六園口（東口）」「金沢港口（西口）」へと変更した。これは、出入口の名称に市内の代表的な施設の名称を取り入れてほしいという金沢市の要望を受けたものであり、金沢港の位置づけはますます重要性を増しつつある。

4. 進行中・計画中の事業

(1) 日本海側拠点港として

国土交通省は、中国、韓国、ロシアなど対岸諸

国の経済発展を我が国の経済成長に反映させるとともに、東日本大震災を教訓とした災害に強い物流ネットワークの構築のため、2011年度に日本海側拠点港として19港を指定した。金沢港はそのうちの「国際海上コンテナ」と「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」の2つの機能で選定されている。

ア. 「国際海上コンテナ」の拠点港として

金沢港は、アジアの経済発展による需要の増大を背景に、太平洋側の港湾を利用している地元荷主に対して、官民一体となったポートセールスを実施している。2013年に「御供田国際ターミナル」の一期工事が完了したため、地元企業に「マイポート」として便利になった金沢港の利用を積極的に働きかけている。金沢港の航路の利便性、コストメリット、あるいは陸上輸送距離の縮減によるCO₂排出量の削減などをアピールした結果、特に中国、東南アジア諸国向けコンテナ貨物の伸びが顕著になっている。このコンテナ貨物の好調を背景として、航路誘致にも努めた結果、金沢港の国際コンテナ定期航路は週8便となっている。

県は、コンテナ貨物量のさらなる増加を見越し、御供田国際ターミナルのガントリークレーンを1基増やし、2基体制とすることを目指している。

イ. 「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」の拠点港として

「外航クルーズ」の日本海側拠点港への選定を受けて、県は米国のマイアミや中国の上海での国際クルーズ見本市へ出展したほか、客船を運航する船会社の責任者らを県内に招くなど、クルーズ船の誘致活動を進めてきた。こうした活動の結果、2008～2012年が毎年10回以下であったクルーズ船の寄港数は、2013年は18回、2014年は16回に増加し、本年も19回を予定している。ポートセールスによる積極的な誘致と、東アジア外航クルーズ需要の増加がかみあった相乗効果によるものとみられている。

港から金沢市内の観光地まで5 km以内というア

クセスの良さ、韓国の釜山との航行距離の短さといったメリットが評価されるとともに、金沢港と北陸新幹線を結びつけて観光振興を図る動きも出てきている。

県は、好循環を確立しようと2015年度の当初予算案で誘致強化などに約1,300万円を計上し、海外へのアピールを強め、クルーズに前後泊を付けるプランを用意できる旅行会社の営業活動を支援している。

(2) 大浜国際物流ターミナル整備事業

2006年度より、国の直轄事業として、船舶の大型化に対応した大浜国際物流ターミナル（水深13m）整備事業に着手している。事業効果の早期発現を図るため、2008年11月に水深12mで供用を開始したが、引き続きターミナル整備を推進し、金沢港の更なる機能強化を図っている。ターミナルの整備に伴い、2隻の船舶が利用可能となり機械製造企業の利便性が向上するとともに、超大型クルーズ船など国際規格の大型船の入港が可能となる。物流の効率化によるコスト縮減が図られ、北陸地域の更なる国際競争力の強化が推進される。

(3) 「港湾BCP」策定に向けた取り組み

港湾BCPは、地震や津波などによる災害発生時に港湾利用各機関等が連携し、連絡系統の統一や情報共有を図り、効率的な災害対応を行うことで、港湾機能を継続し早期復旧するための方策である。金沢港においては、港湾関係者が連携して港湾BCP策定に取り組み、2014年3月に「金沢港災害時連携方策書」を策定した。

東日本大震災では、太平洋側各港湾が被災し、港湾機能の停止に陥った際、日本海側港湾の存在により、緊急物資の搬入のみならず物資輸送の代替機能を発揮するなど、震災の影響を最小限に抑え、わが国の経済再生に大きな役割を果たした。日本海側に位置する金沢港は、近隣で発生した地震などに加えて、太平洋側の被災時の代替機能についても検討して取り組む方向性が示されている。

II. 七尾港－エネルギーと木材流通加工の基地として発展



写真提供：石川県土木部港湾課

七尾港プロフィール

区分（港湾法）	重要港湾	
拠点港として強化を諮るべき機能	「原木」	
主な係留施設（水深別内訳）	矢田新地区	大田地区
－ 5.5 m	2	
－ 7.3 m	1（専用）	
－ 7.5 m	1（耐震）	
－ 9.0 m	1	
－ 10.0 m		3
－ 13.0 m		1（暫定11m）
－ 14.0 m		3（専用）
計	5	7

※府中地区は観光区域で係留施設がないため、ここでは記載しない。

1. 概要と沿革

（1）概要

七尾港は、能登半島のほぼ中央部、七尾湾の南湾に位置する。能登島、崎山半島が防波堤となり、

冬季波浪の厳しい日本海においても湾内は穏やかで、古来より、風光明媚な天然の良港として知られている。

近年は、木材加工産業の原材料供給拠点、エネルギー供給拠点として地域経済を支えている。一

方、能登半島有数の集客力を誇る和倉温泉やさまざまなリゾート施設を有する能登島などが近接し、自然や観光資源にも恵まれ、豪華客船の来港や湾内クルーズ船が就航するなど、能登地域における中心的港湾として発展している。

(2) 沿革

七尾港は、古来より香島津かしまづと称し、沿岸貿易が盛んで、能登の中心港として発展していた。1951年に重要港湾に指定され、エネルギー基地、木材流通加工基地として重点をおいた整備が、国の直轄事業として今日まで進められてきた。北陸電力の七尾大田火力発電所（石炭火力発電所）が1995年に運転を開始し、1998年には2号機の運転を開始している。さらに、全国5ヶ所、日本海側では唯一のLPG国家備蓄基地が2005年に完成した。国家備蓄液化石油ガスの受け入れについては、2008年に完了し、現在国家備蓄150万t（40日分の輸入量に相当）の内、約25万tの液化石油ガスが保管されている。

エネルギー港湾としての比重が高まっているが、七尾港の背後には能登の主要産業である木材加工産業が集積し、木材取り扱い港としても、船舶の大型化および木材需要の増加に対応するため、水深13m岸壁の整備が進められ、現在は暫定水深11mで供用している。2015年には矢田新地区で、震災時における緊急物資などの輸送を想定した耐震強化岸壁（水深7.5m、延長220m）が供用を開始した。

物流以外では、県内初の民活制度により1991年にオープンした七尾フィッシャーマンズワーフ・能登食祭市場が、オープン以来大変な活況を呈している。

(3) アクセス

2013年3月に能登有料道路が「のと里山海道」として無料化され、さらには2015年2月に能越自動車道の七尾氷見区間が開通し、七尾港へのアクセスは著しく向上した。

■七尾港への所要時間

能越自動車道	七尾IC	4.6km	6分
のと里山海道	高田IC	10.1km	12分

3大都市圏から七尾港への自動車での所要時間

都市名	距離	所要時間
東京	501 km	6時間30分
名古屋	262 km	4時間00分
大阪	389 km	4時間40分

出典：石川県土木部港湾課

七尾港への道路アクセス



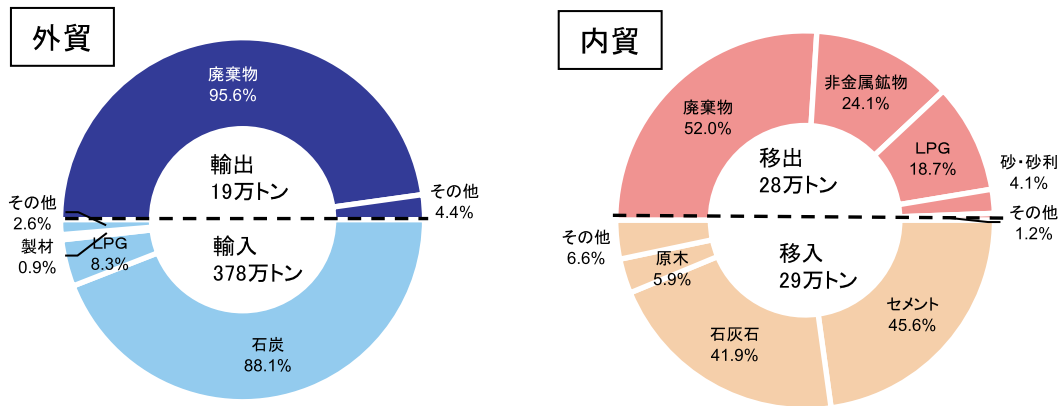
出典：石川県土木部港湾課

2. 港勢

(1) 取り扱い貨物の特徴

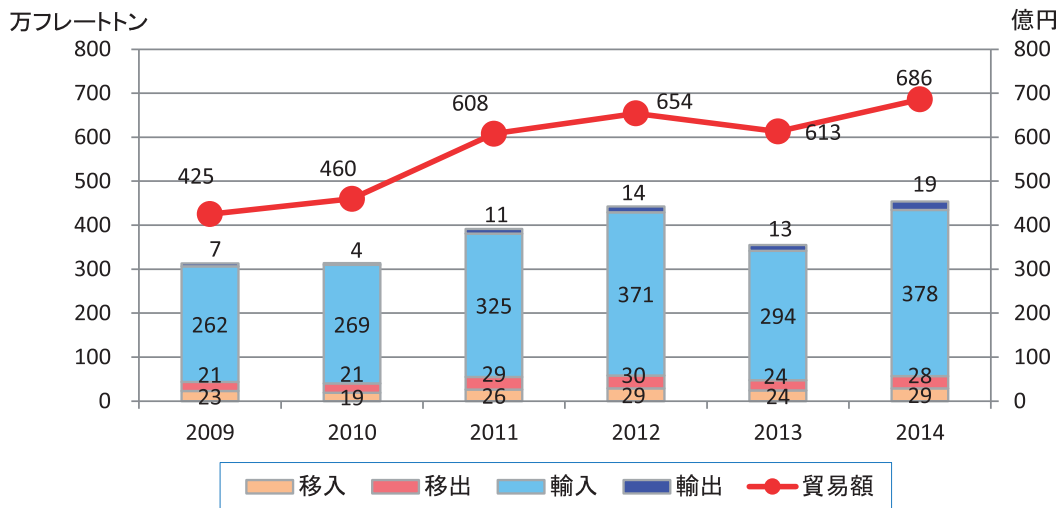
主な貨物は、石炭、LPGガス、原木などである。取扱貨物のシェアは、移入が多い金沢港とは逆に、83%が輸入であり、その中でも七尾大田火力発電所の石炭が9割を占めているのが特徴となっている。

金沢港取扱い貨物の品目内訳（2014年）



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

七尾港の取扱貨物量と貿易額の推移



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

七尾港の地区と港湾施設



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所資料より加工

3. 現況

(1) 港湾施設

ア. 大田地区

1993年に3号岸壁（水深13m）が多目的国際ターミナルとして整備を開始し、現在は暫定水深11mで供用している。

（4. 進行中・計画中の事業「大田多目的国際ターミナル整備事業」に後述）

イ. 矢田新地区

2015年5月に、震災時における緊急物資などの輸送を想定した耐震強化岸壁（水深7.5m、延長220m）が供用を開始した。大規模地震発生時に海上からの緊急輸送ルートを確認し、地域の安全・安心の向上に寄与するとともに、旅客船誘致による交流人口の拡大による港のにぎわい創出が図られる。

ウ. 府中地区

1991年には、県内初の民活制度を利用した七尾フィッシャーマンズワープ（能登食祭市場）がオープンした。能登の新鮮な海産物の販売やレストラン、イベント広場などがあり、様々なイベントが開催されている。府中地区一帯は、2007年に「みなとオアシス^(※14)」として認定された。

エ. 七尾国家石油ガス備蓄基地

生活などに欠かせないLPGの安定した供給を保つため、全国5ヶ所ある備蓄基地のひとつで、国内需要の約一週間分（25万t）を備蓄する。備蓄されるLPGは中東などから船で運ばれてくる。

オ. 北陸電力七尾大田火力発電所

石炭を燃やして発電する火力発電所で、発電された電気は石川県内を中心に供給されている。北陸電力株式会社が有する約800万kWの発電設備のうち、120万kWの出力であり、主要な発電所

となっている。2014年の石炭輸入量は約333万tで、燃料となる石炭はオーストラリアなどから運ばれている。

(2) 港を生かした観光地づくり

七尾市では、港と中心市街地が近接しており、20年来「港」を中心としたまちづくりを展開してきている。1985年、港湾都市七尾の活性化のために、地元青年会議所が中心となって「七尾マリンシティ構想」を提言、翌年には推進母体としての「七尾マリンシティ推進協議会」が設立された。この運動が、港の核施設である「能登食祭市場」を生み出し、現在に至るまで七尾のみなとまちづくりの拠点として機能している。

4. 進行中・計画中の事業

(1) 大田多目的国際ターミナル整備事業

七尾港の背後地域には、木材加工産業が集積している。2009年までは、主にロシアからの北洋材が輸入されていたが、ロシアの輸出関税政策により価格が急騰し、アメリカやカナダからの北米材へ切り替わっている。それに伴って輸送距離が長くなり、大量輸送が必須となり木材運搬船が大型化した。

そのため、従来の七尾港では水深が不足するため、舞鶴港で貨物を卸し、七尾港に入港できるよう喫水を調整するという非効率な運用が強いられ、木材運搬船の大型化に対応するための港湾施設の整備が望まれていた。このため、岸壁水深および背後スペースの不足に対応する多目的国際ターミナル（水深13m）の整備を進め、事業効果の早期発展を図るため2007年12月に水深10mで供用を開始している。

(※14) 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、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通省地方整備局長等により認定・登録されたもの。

大田地区国際物流ターミナル整備事業



出典：国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所

Ⅲ. インタビュー

今回は、国土交通省北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所所長 福元正武氏、石川県土木部港湾課長 蟹由学氏にお話をいただいた。



蟹由 学氏

福元 正武氏

国土交通省北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所所長 福元 正武 氏

プロフィール

- 2000年 3月 東京工業大学大学院理工学研究科修了
- 2000年 4月 運輸省採用 第三港湾建設局企画課
- 2002年 4月 国土交通省港湾局環境・技術課環境整備計画室環境計画係長
- 2005年 4月 国土交通省中国地方整備局広島港湾空港技術調査事務所前任建設管理官
- 2006年 7月 国土交通省国土計画局総合計画課専門調査官
- 2008年 4月 国土交通省四国地方整備局港湾空港部港湾計画課長補佐
- 2009年 7月 国土交通省港湾局計画課専門官
- 2010年 7月 国土交通省鉄道局幹線鉄道課長補佐
- 2012年 7月 国土交通省東北地方整備局港湾空港部沿岸域管理官
- 2013年 11月 独立行政法人港湾空港技術研究所企画管理部企画課長
- 2015年 4月 国土交通省北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所所長

石川県土木部港湾課長 蟹由 学 氏

プロフィール

- 1982年 3月 東洋大学工学部土木工学科卒業
- 1982年 4月 石川県庁入庁
- 2008年 4月 石川県土木部道路建設課課長補佐（改良GL）
- 2010年 4月 石川県県央土木総合事務所道路建設課長
- 2011年 4月 石川県土木部港湾課課参事
- 2013年 4月 石川県奥能登土木総合事務所次長
- 2014年 4月 石川県県央土木総合事務所次長
- 2015年 4月 石川県土木部港湾課長

加賀百万石の権威を背景に

Q 金沢港の成り立ちや歴史は、どのようでしょうか。

蟹由 金沢港の歴史は古く、奈良時代から大陸との往来の記録があり、江戸時代には豪商である銭屋五兵衛が金石地区を根拠地として、北前船で江戸や大阪に米とか木材、海産物などを運搬して繁栄を極めていました。現在の金沢港の原形は1963年の豪雪により、陸路が途絶えて孤立化したことで、地元経済界から、特に燃料、油、石油関係の確保のために金沢港の整備要請があり、1964年に重要港湾の指定を受け、大野川の河川を掘り込んで、今日に至っています。

近年の事業展開について

Q 主要な事業展開は、どのようになっていますか。

福元 大浜地区で整備を進めています。背後には、建設機械・車両や産業機械の製造企業であるコマツをはじめ工業品製造工場が立地し、重量物の効率的な輸送が可能な港湾にて生産活動が行われており、工場に近接しているところに水深13mの岸壁を整備しています。現在、国直轄で泊地のしゅんせつ工事を行っているところで、水深12mまでしゅんせつが終わっています。将来的には、水深13mまでしゅんせつを実施する計画です。背後の共有地と共に、しゅんせつ土砂を活用した埋め立て地の造成を港湾管理者の石川県が担務しています。また、中型の船舶が二隻同時に接岸できるように岸壁の延伸も実施しておりほとんど完成しています。重要港湾として我が国の利害に関係するところですので、石川県はもちろん北陸全体としての波及効果が高い整備を進めているところです。

Q コンテナターミナルは、どのようになっていますか。

福元 御供田地区に、国直轄の事業で航路、泊地、岸壁を整備し、港湾管理者石川県の事業でガント

リークレーンの設置、背後の整備を実施しており、そこで港湾運送業者がコンテナをはじめ港湾貨物を取り扱っています。

蟹由 ポートセールスにも積極的に取り組んでおり、中国あるいは韓国などに金沢港の利用を働きかけています。特に韓国の釜山港とはアドバイザー契約を締結しています。

近年は東南アジアとの物流の伸びが期待されることから、東南アジアにもポートセールスを展開しています。

地場産業、市民生活に密着した港湾

Q 港の特徴、セールスポイントや魅力は、どのようなものですか。

蟹由 金沢港の背後圏にはコマツのほかにも世界に名の通った地場機械メーカーが立地しており、機械、織機など重量物を扱える港というのが特徴です。これらの荷役に寄与すべく、タイヤマウントクレーン^(※15)も導入しています。また、石油基地が整備され、多くの企業が立地しており、冬場の市民生活に欠かすことのできない石油製品の安定供給に寄与しています。

Q 日本海側拠点港として、外航クルーズ（背後観光地クルーズ）は、どのようになっていますか。

蟹由 北陸新幹線が金沢駅まで開通して、首都圏と直結されました。金沢は、歴史深い観光地、北陸の産業経済の中心都市ということもあり、多くの方々にお越しいただいています。また、小松空港、のと里山空港、高速道路、高規格道路も整備されていますので、鉄道、航空機、観光バス、乗用車、客船を利用して、多くの観光客にお越しただける基盤が整いました。このような交通基盤のセットの中で、フライ&クルーズ、レール&クルーズだけでなく、多様な交通機関を組み合わせ、日本国内はもとより海外へ発信する観光増進戦略を実行しています。特に金沢港には、国内外

(※15) タイヤマウント式クレーン。走行レーンが不要なタイヤの付いたクレーン。

からの客船が近年多く入港しています。今年は19回の来港が計画されていますし、今後、東アジア、東南アジアをはじめとする海外からの大型客船に対してスムーズな入国審査などサービスの向上、国内外のクルーズにも行き届いたおもてなしの対応を心掛けたいと思っています。

Q外航クルーズ船への地元の取り組みは、進んでいますか。

蟹田 皆さんの協力で金沢港クルーズ・ウェルカム・クラブが結成され、4,000人を超える皆さんが会員登録しています。主要な行事としてはお出迎え、お見送りなどで、皆さんボランティアで駆けつけて来られます。港に愛着をもっていただいて、出航する船に「また金沢にお越しくださいね」と旗を振ったりしていただいており、皆さんの盛り上がりも港のほうにあるのではないかと感じます。

これも一般社団法人金沢港振興協会（以下、「振興協会」）をはじめ多くの方々が協力して実行されていますので、港湾関係者としては大変心強くありがたく思っています。

福元 金沢港は1970年に関税法による開港に指定された港で、1954年に指定された県内の七尾港やお隣の富山県の伏木富山港と比較すると若い港です。金沢駅東口側には兼六園や繁華街などがありますが、港側はそれほどではなかったようです。しかし、北陸新幹線の開業に合わせて駅が改装され、東西の行き来がスムーズになり、西口が金沢港口、東口が兼六園口と改められました。港が名称に出るように、金沢市民、石川県民にとって港が身近な存在になっています。昔は田んぼだらけで、表と裏のように好対照であったと諸先輩から聞いていましたが、それが今は幹線道路が整備されるなど、開発され整然とした街になり、新しい建物もたくさんできており、今後はもっと活性化していくと考えています。金沢港に対しては、非常に親しみを感じつつあり、今後の期待感もあります。クルーズ船が増えているのもそういった理由からだと思いました。

当地に赴任してクルーズ船の出航に立ち会った時、多くの方々がボランティアで見送りに来られ、「さようなら、また来てください。」と大きな声を出している光景を見て、驚きました。こんな金沢市民と石川県民の姿に、これが本当のおもてなしだと感じました。これらの市民レベルでのおもてなしがクルーズ拠点港を支えている1つの要因かなと思います。

Q旅客船の今後の動向と対応方針は、いかがですか。

蟹田 国内外からの外航クルーズ船は今後も伸びていくと想定しており、石川県、経済界の総力を結集して、歴史の古い金沢という都市に整備された魅力的な港湾としてポートセールスを実行しています。来年は今年以上にクルーズ船の入港が予定されていますので、今後も積極的に推進したいと思っています。

福元 外航クルーズ船は、日本全国にきています。メインは九州で、中国をはじめアジアに近い福岡、西日本が中心、しかも太平洋側が主で、日本海側というのは太平洋側と比べると多くありませんが、その中でも金沢港には多く来ています。背後に魅力的な観光、食、文化、そして交通の利便性の良さがあり、毎年日本全体が増えている中でも、北陸では金沢港が圧倒的に多い状況となっており、これは当分続くのではないかと感じています。

地域経済を支える港

Q金沢港がもたらす経済効果は、どのようなものですか。

蟹田 石川県内の企業が船舶を利用して輸出する際には、今までは神戸港、名古屋港に貨物を陸送していましたが、港が整備されて、コンテナの就航便数も増え、利便性が整ったことから、県内企業の金沢港の利用が大幅に増大しました。企業の陸送コストの削減に貢献しており、地場産業の体力強化や活性化に寄与していると思っています。近年でも、その利用度はますます増加しています。

福元 港湾の種別としては、港湾法にて重要港湾に位置づけられています。北陸地方ではお隣の富山県の伏木富山港が国際拠点港湾に位置づけられており、金沢港と取扱貨物量、コンテナ取扱量、貿易額などを比較しますと2～3倍程度大きい規模を有しています。しかし蟹由課長が話されたように、製造企業としては港湾に隣接していることが効率的であり、石川県にあるもともと強かった機械産業の製造企業が金沢港に工場を立地して、近年では港を介したアジアとの貿易が増大しています。韓国（釜山）、中国、ASEAN関係のアジア方面が強い中で、直接航路が結ばれているというのはメリットとして大きいと思います。取扱貨物量の規模としては石川県内生産に多少プラスアルファくらいの範囲ですが、金沢市には大野地区を中心に建設機械、産業機械が、金沢市の西隣の白山市や小松市には精密機械関係などが立地されていますので、そういうところの特性を生かして、日本経済の一部をけん引していただいています。そういう機能がなお一層発揮できるように、港湾の機能拡充に向けて整備推進する所存です。

金沢港と北陸自動車道、東海北陸自動車道の関係

Q 港湾と道路の結びつきは、どのようになっていますか。

蟹由 金沢港は、北陸自動車道の金沢西ICから約7km、金沢東ICとは約6kmで結ばれています。また、七尾港は、能越自動車道が東海北陸自動車道と直結され、七尾ICから約4kmで結ばれています。県内の重要港湾である金沢港と七尾港の2港は、利便性に大変優れています。

福元 東海北陸自動車道を利用した北陸と東海の港間での港湾物流は、実証実験の実績があると思いますが、金沢港との結びつきに関してはあまり行われていないように感じております。

陸上の運搬距離が長いと輸送コストがかかるものの、時間価値との兼ね合いがあると思います。し

かし、我が国全体の視点からいうと、自然災害の発生、例えば南海トラフとか災害があった時に、緊急対応で応援に行くとか相互の協力関係は築きやすく支援しやすくなったと思っています。通常時は、総合的な判断で利便性の高い港湾を利用するのですが、災害時は東海北陸自動車道の整備によって物流機能が增強したと思います。

Q 防災面に関してお聞かせください。

蟹由 現在金沢港に関しては耐震強化された岸壁はありませんが、計画はあり、関係機関と調整しているところです。七尾港においては、矢田新地区の7.5m岸壁が耐震強化されており、通常はクルーズ船に利用されていますが大規模地震発生時には緊急物資などの輸送拠点として機能する事になっています。また、ソフト面では大規模な地震や津波が発生した際に、港湾機能継続に関係する機関が連携し、大規模災害における組織的対応スピードを向上させることが必要と考えています。

福元 国の直轄事業としては、災害時の対処をハード面の強化のみならずソフト面の強化も必要であるとの考えで、総合的に防災対策を検討して実行しています。港というのは歴史的にも関係者が非常に多く、国の直轄事業、港湾管理者の他にCIQ関係者、港湾事務所、利用者、船社、水先案内人（パイロット）など多くの関係者により運営されており、どれひとつ欠けても港は機能しない可能性があります。港湾BCPを構築すると同時に、関係者が集まって信頼関係を築き上げて、災害が起きた時に協力できる体制作りを実施しています。具体的には、ソフト面では港湾管理者の石川県港湾課と協力して金沢港港湾BCP協議会が港湾機能継続計画を策定し、ハード面は、耐震強化岸壁の整備を迅速に進捗させたいと思います。さらに、七尾港におきましても、災害時連携協議会にて七尾港港湾BCPの策定に向けて鋭意進めているところです。東日本大震災で来襲した規模の津波までは想定することはありませんが、何かあった時に対応できるようなネットワークを構築することが大事だと思っています。それには、ソフト面を

しっかり整理し、ハード面とソフト面を組み合わせ、津波とか地震が起きたときに破壊されるようなことがあっても、人の命は守るという方針で取り組みを進めているところです。

福元 港湾だけを整備しても、背後のアクセス道路や、企業、地元自治体の産業政策とマッチングしないと利用に結びつきません。利用されなければ地域経済の発展や活性化は望めない、港湾を活用してもらって地域が活性化することは、港湾整備を実施する国の立場から関連機関と連携することが重要と考えています。この地域の地方創生に寄与すべく、アクセス道路も河川国道事務所と計画策定から調整しているところです。

Q 空港との連携についてお聞かせください。

蟹田 金沢市から西北約30kmの位置に、国内線、国際線、そして国際貨物定期便も就航している「空の玄関口」である小松空港があります。物流に関しては航空機は軽量でコンパクトな精密機械など高価な物資を短時間で輸送することに適しており、船舶は大型で重量物を大量輸送に適しています。企業は自ずと使い分けしており、空港と連携した貨物はあまり無いと考えています。一方、観光に関しては、クルーズあるいは鉄道旅客などとの連携は今後伸びていくのではないかと考えています。人が動くという時間軸の中で、首都圏の方が新幹線で来られ、当地を観光されクルーズして航空機で帰るなど、人の流れの面では多様な交通手段が提供できることはアピールになるのではないかと思います。鉄道の駅、港、空港、高速道路のICどれもが至近距離内に位置していますから、そこが今後のセールスポイントになると思います。

福元 航空輸送と船舶輸送では、基本的に貨物の特性が違います、船舶輸送というのはある程度時間がかかりますが、大型の重量物をたくさん輸送できるのでコストが安く、航空輸送は、時間は短いですがあまり多くは運べません。しかし輸送費は高いものの、付加価値の高いものであれば在庫が少なくて済みます。港湾、空港の双方が近くにあれ

ば、企業としては選べるわけです。「この材料は別に遅くても構わない」、「この部品は早く運びたい」という、選択ができる地域であると思います。港湾と空港を連携してのシーアンドエアのネットワークの実績はありませんが、企業には両方使えることは企業立地の観点から大きな利点になるのではないかと思います。

Q 港が学習の場として、どのように地域に活用されているのでしょうか。

蟹田 旅客船ターミナルとして、金沢港には、金沢みなと会館があり、港の模型、写真、パネルなどが展示されたコーナーがあり、見学できます。さらに、石川県と金沢市が協働して振興協会を設立しており、多様な振興事業を展開して、毎年海の日には港フェスタを開催しています。一般市民を対象として港を学習していただくことを目的に、ガントリークレーン、コンテナターミナルなどを観光バスで見学してもらっています。さらに、立地企業の中で、コマツの工場見学などを年に1回PRの場として、港フェスタに合わせて実施しています。

このようなイベントを通して、普段は危険が伴うことから入れない、見学が困難な物流の現場を目の当たりにしていただいています。港湾は市民生活を支える大変重要な施設であることを、県民の皆さんにご理解いただければと思います。

福元 直轄事業を担務している国の立場からは、施設の整備事業が完了すれば、あとは法律によって、維持管理を港湾管理者の石川県にお願いしていますので、このようなイベントを自ら主催する事はありません。金沢港に関しては振興協会というしっかりとした組織があって、地元自治体が協力して実施されていますので、当事務所としては、保有している測量監督船を、港内見学に提供しています。乗船された一般市民、学生からは、大変好評で楽しんでいただいています。今後も、振興協会をはじめ関係機関と協力したいと思っています。

Q 港の整備に関してお聞かせください。

蟹由 国際物流拠点として、地場産業である企業を支えるための整備を優先しています。物流は外国からのコンテナが主流で、最近の5年は取扱量も過去最高を更新して増え続けているということであり、重要港湾という立場からいってもこのコンテナに関しての施設を拡充することです。また、市民生活に直結している物流において、どのような貨物が経済的に有効に活用されているのかを見定めて整備を進捗しています。今後も、そのようにしていきたいと考えています。

福元 国直轄で事業展開している大野地区を整備していくことが、最優先です。後は、先ほど蟹由課長のほうから1963年の三八豪雪を契機に掘り込みをして築造されたと説明がありましたが、年齢的にいうと40代、もう少しで50歳に近くなるということで、老朽化して劣化している部分が出ています。国としても数年前に老朽化が要因で発生した事故もありましたので、維持管理の重要性を鑑みて、先を見越して施設が安全に利用することができるか診断調査を鋭意実施しています。整備期間中には、既存の岸壁を利用してコンテナやクルーザーなどに対応できるように考えていかないといけない時期にきているかなと思います

防災の面では、金沢港に関しては津波の規模はそれほど大きくないと思います。能登に関しては違いますが、金沢港についてはそれほど来ないような想定にはなっているのですが、想定外の場合は起きますので、港湾BCPや耐震強化岸壁などの整備は管理者と十分協議して事業展開を諮りたいと思っています。社会基盤の防災対策は社会インフラの大きな機能だと思いますので、しっかりとやっていないといけないと思っています。

Q 将来展望などは、いかがでしょうか。

福元 今年については、北陸新幹線の金沢延伸で、非常に観光客が増えて、今まさに旬なところですよ。金沢港は地の利に優れ、コマツを中心とした建設機械、産業機械の工場がどんどん立地して活況を呈しています。金沢港は、港湾整備が産業立地に

結びついた地域経済の拠点であり、取扱貨物量とりわけ外貿コンテナ取扱貨物量は順調な伸びを示しています。また、国際的な観光資源と近接しており、本州日本海側ではクルーズ船の寄港実績が多い港であります。七尾港は、能登半島中央東部の七尾湾に位置する天然の良港で、自然が豊富で静穏であることが非常に大きな売りだと思います。木材加工産業の原材料供給拠点、エネルギー供給拠点として地域経済を支え、さらに能登半島有数の集客力を誇る和倉温泉が隣接する観光拠点でもあります。両港のこれらの機能を生かすとともに、より使いやすくてできるように、石川県と協力しながら、整備の面、そして利用の促進の面から、少しでも地方創生に役立てたいと考えています。

蟹由 福元所長も話されたように、金沢港の背後圏には、産業機械や建設機械などを製造するモノづくり企業が多く集積しており、国内トップシェア企業が多数立地しています。対岸諸国との間に週9便のコンテナ定期航路、週2便のRORO航路が就航しており、これらモノづくり企業とアジア、対岸諸国などをつなぐ国際物流拠点として機能しています。また、金沢港はエネルギーを供給する石油基地も備えており、地域経済を支える地域に欠かすことのできない社会基盤です。

七尾港に関しましても、地元の方々により結成された任意団体の七尾マリンシティ推進協議会が積極的に活動を展開しております。フィッシャーマンズワーフもにぎわっており、能登湾ではスキューバダイビングなど、自然との触れ合いが堪能できます。石川県としましても、北陸地方整備局、金沢港湾・空港整備事務所と協働して両港の整備推進を図りたいと思っています。