

金沢港



七尾港

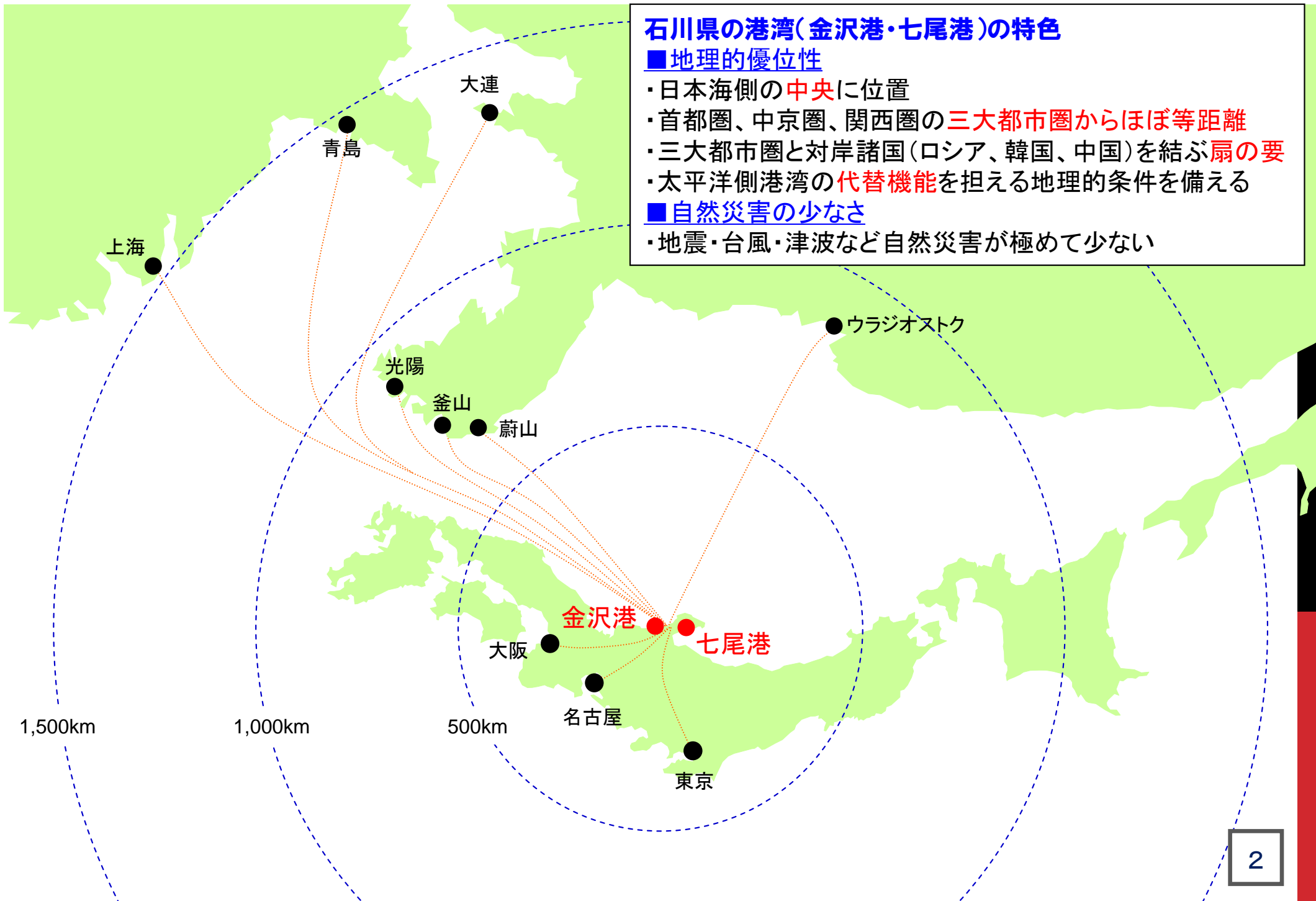


日本海側拠点港の形成に向けた計画書

石 川 県

港湾管理者名称	石 川 県				
応募港湾名	金 沢 港			七 尾 港	
拠点港として強化を図るべき機能	国際海上 コンテナ	国際フェリー・ 国際RORO船	外航クルーズ船 (背後観光地のクルーズ拠点)	原木	
連携港湾とその港湾管理者の名称	七尾港 (石川県)	七尾港 (石川県)	能代港、船川港、 秋田港(秋田県) 七尾港(石川県)	金沢港 (石川県)	
関係者名称	金沢市 (社)金沢港振興協会 (社)石川県鉄工機電協会 金沢港利用促進会議 (株)小松製作所 伊藤忠商事(株)北陸支店 神原汽船(株)北陸事業所 日本通運(株)金沢支店 (株)金沢港運			(社)石川県観光連盟 (社)石川県繊維協会 (社)石川県食品協会 (社)石川県情報システム工業会	七尾市 七尾商工会議所 林ベニヤ産業 双日(株) 七尾海陸運送(株)

1-1 金沢港・七尾港の地理的優位性



1-2 金沢港・七尾港の優位性



■金沢港

- ・日本海側有数のモノづくり産業拠点港
- ・アジアとの結びつきを活かした国際物流拠点港
- ・日本海側トップクラスの国際観光拠点



■七尾港

- ・冬季でも静穏な天然の良港（降雪も少ない）
- ・天然の防波堤として能登島を有し災害に強い港
- ・ピーク時には40万トンの原木を取扱い

1-3 金沢港・七尾港周辺のインフラ整備状況 (陸海空の充実)

【交通インフラの充実による優位性】

- ・交通網の充実により県内外から金沢港・七尾港を利用可能
→アジアと県内外が結ばれる
- ・1県2空港、小松成田便の利便性
- ・他の輸送モードと組み合わせることにより新たな可能性



【北陸新幹線】(H26開通)

東京-金沢 2時間28分

【能越自動車道】(H26)

七尾港と東海北陸自動車道直結

【能登有料道路無料化】(H25)

七尾港～金沢港を直結



【金沢港の航路の充実】

韓国航路(週4便)

韓国・中国航路(週1便)

中国航路(週3便)

東南アジアRORO航路(月1便)

韓国RORO航路(週1便)(9月～)



【小松空港の航路の利便性】

東京(11往復/日)、成田(2往復/日)

福岡(2往復/日)、那覇(1往復/日)

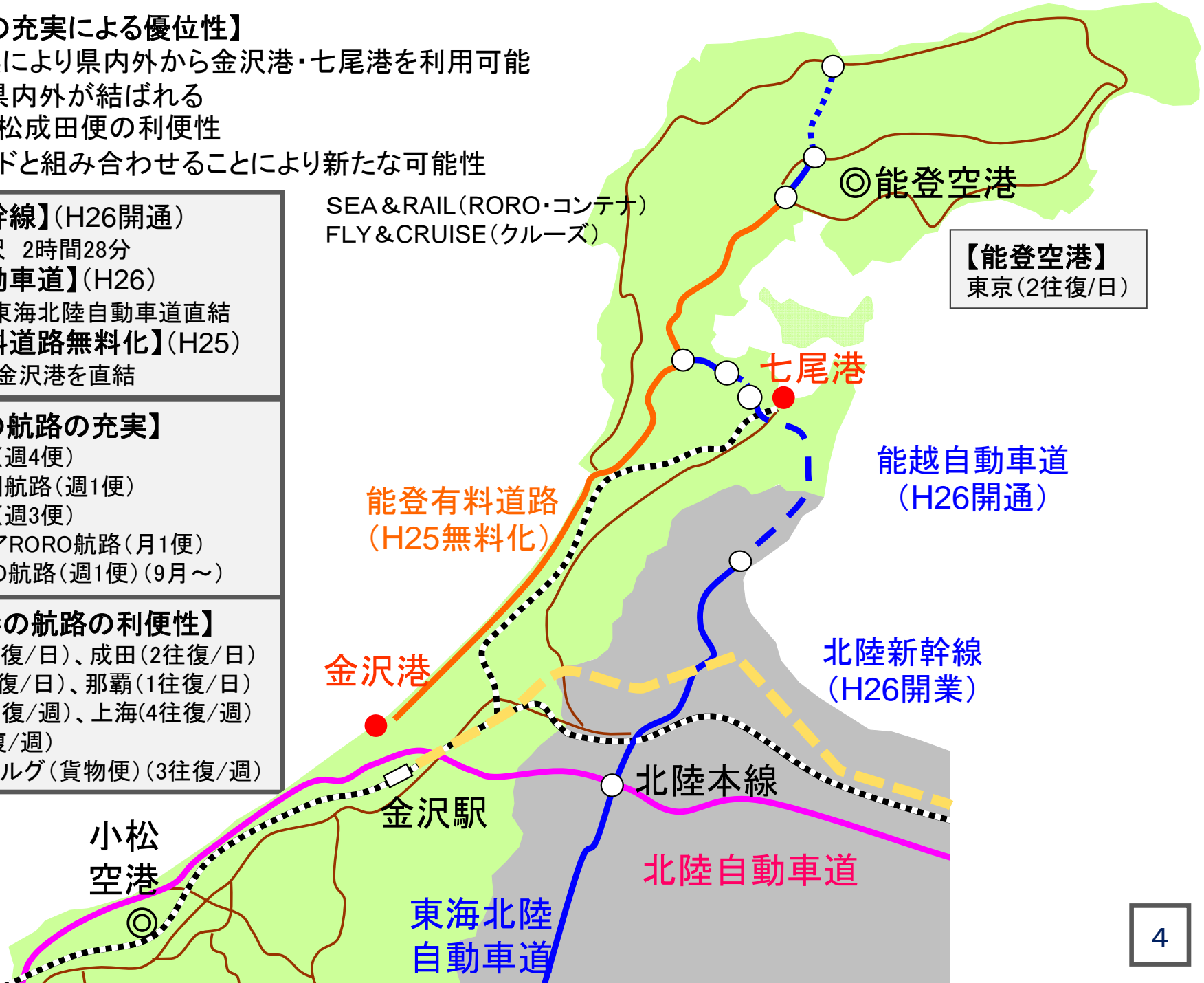
ソウル(4往復/週)、上海(4往復/週)

台北(2往復/週)

ルクセンブルグ(貨物便)(3往復/週)

SEA & RAIL (RORO・コンテナ)
FLY & CRUISE (クルーズ)

【能登空港】
東京(2往復/日)



1-4 金沢港・七尾港の目指すべき姿

金沢港

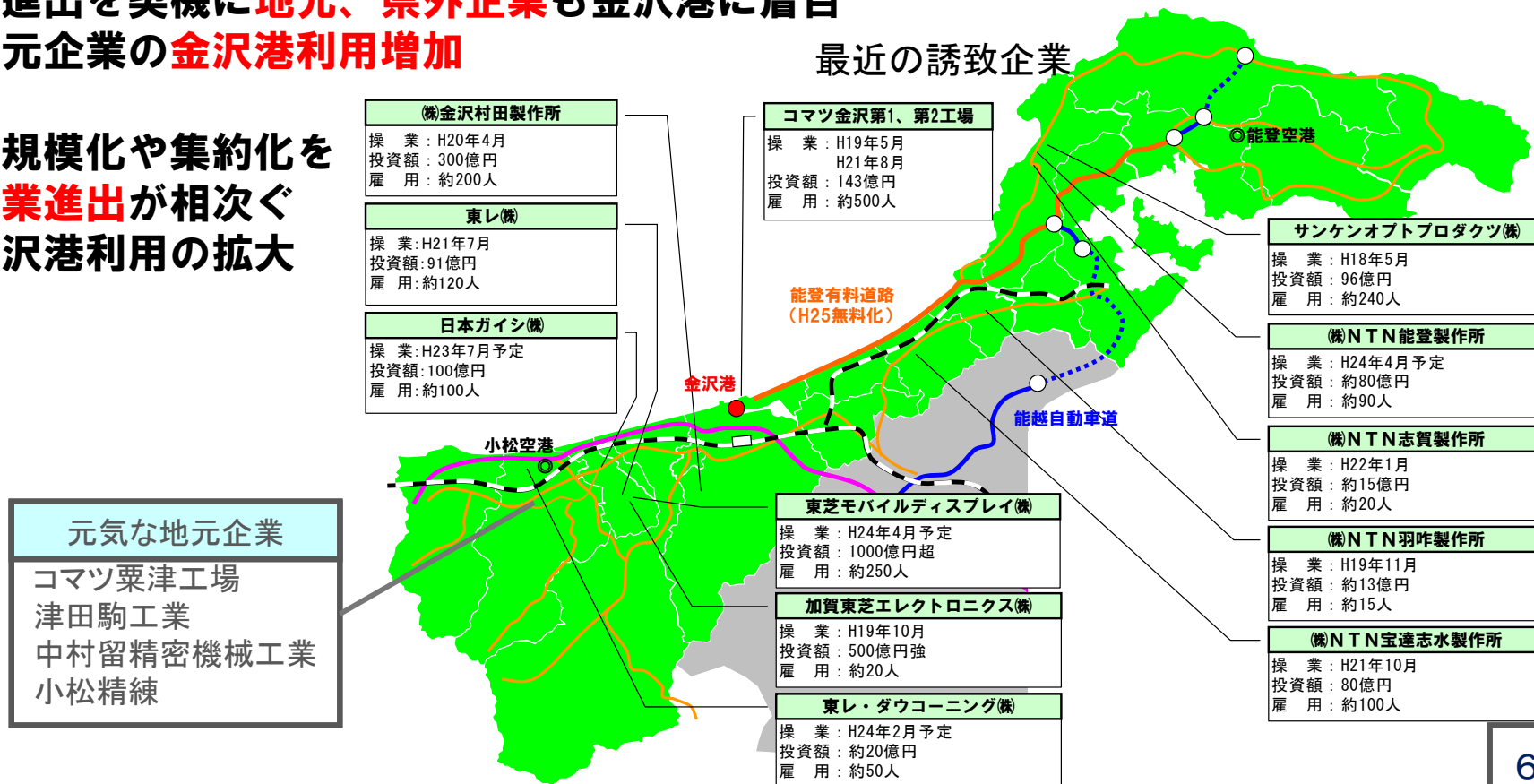
金沢港が目指すべき姿	拠点港として強化を図るべき機能
金沢港を中心とするサプライチェーンの品質を世界標準に高め、背後の産業の国際競争力を強化し、北陸地域がアジアのモノづくり成長センターとなることを目指す	国際海上コンテナ 国際フェリー・国際RORO船
日本海側各港と協力し、クルーズのゴールデンルート設定を通じて、国際クルーズ観光拠点を目指す	外航クルーズ (背後観光地のクルーズ拠点)

七尾港

七尾港が目指すべき姿	拠点港として強化を図るべき機能
日本海側の原木輸入ハブ港を目指す	原木

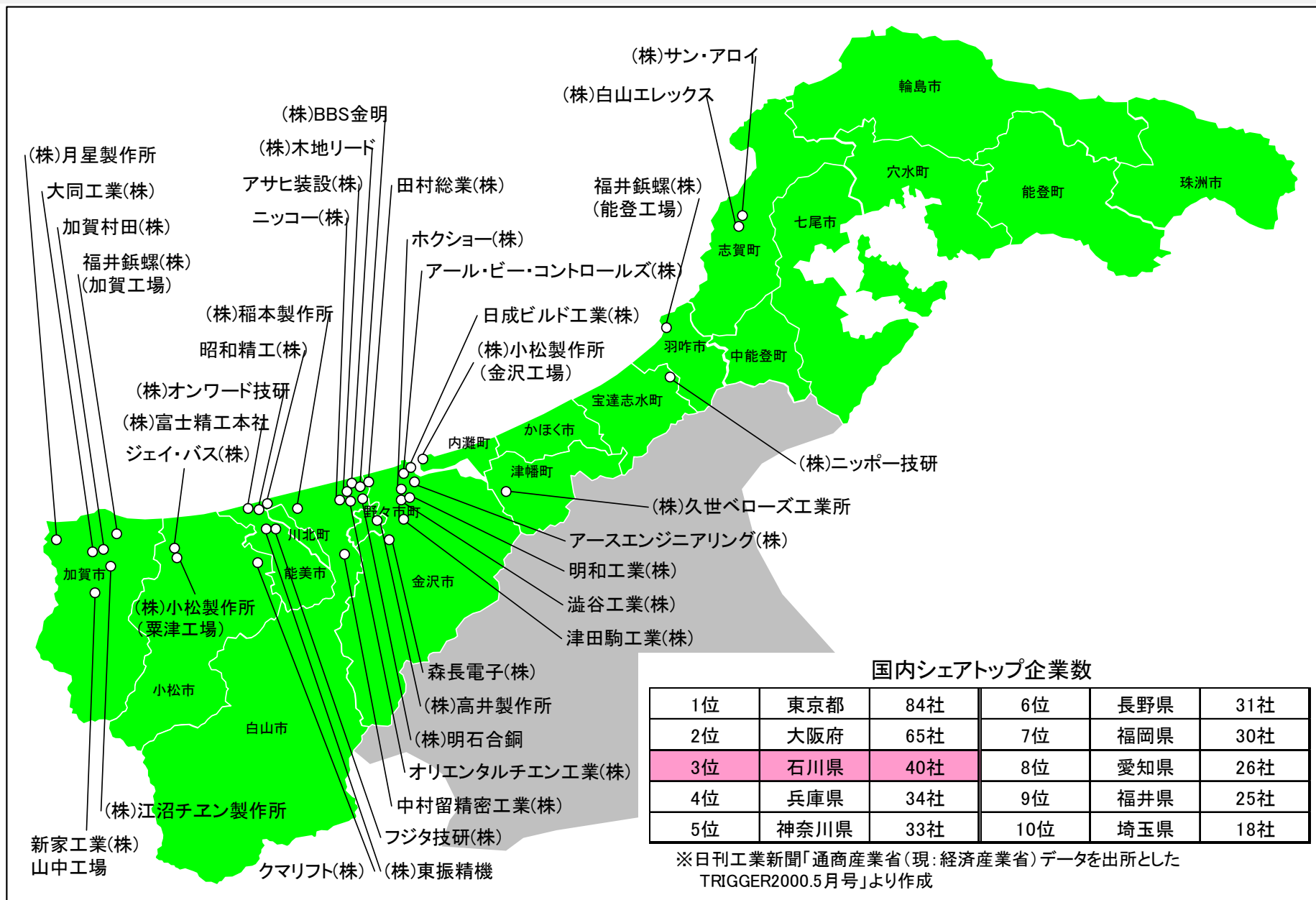
■日本海側有数のモノづくり産業拠点港

- ・ **機械メーカーの集積、繊維製品の一大産地**
- ・ 世界的な建機、産機メーカーの**コマツ**が大浜埠頭の背後に**金沢工場**を建設
 - **企業進出と港湾整備が連携したモデルケース**
コマツは**金沢第1工場**を**来春までに増設**
- ・ コマツの進出を契機に**地元、県外企業**も金沢港に着目
 - **地元企業の金沢港利用増加**
- ・ 工場の大規模化や集約化を進める**企業進出**が相次ぐ
 - **金沢港利用の拡大**



■日本海側有数のモノづくり産業拠点港

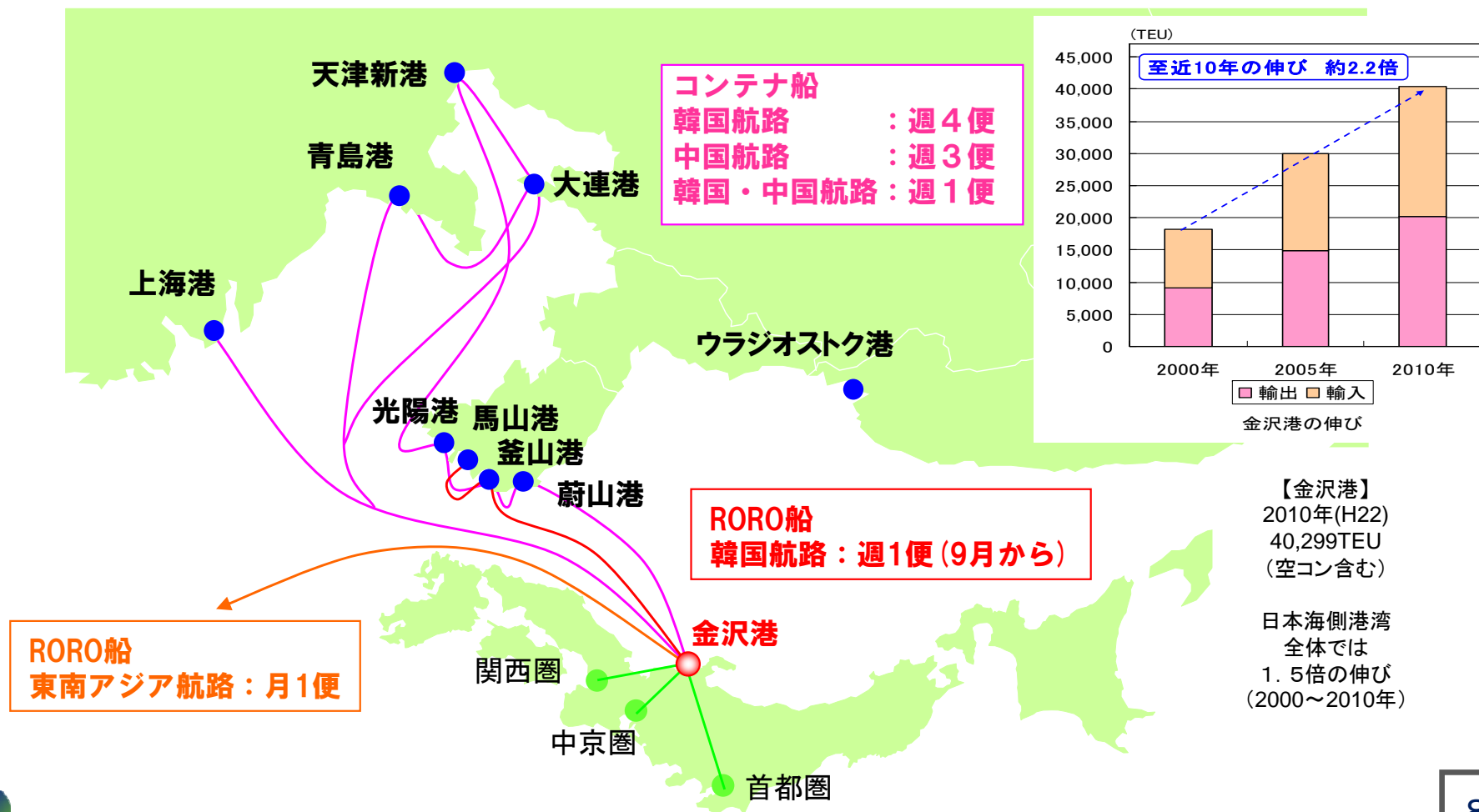
・シェアトップ企業数は東京、大阪に次いで**全国3位**



2-3 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

■アジアとの結びつきを活かした国際物流拠点港

- ・週8便のコンテナ定期航路と月1便の東南アジアRORO航路が就航
- ・今年9月から韓国RORO航路が就航予定
- ・モノづくり企業では、アジアから部品や半製品をコンテナで輸入し、組立・加工して、高付加価値の完成品をコンテナやRORO船で輸出するサプライチェーンモデルを形成

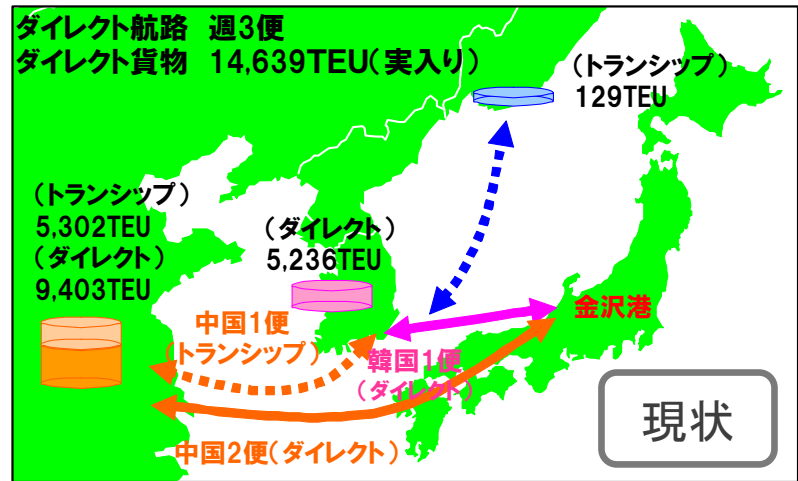


2-4 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

【コンテナ航路の目標】

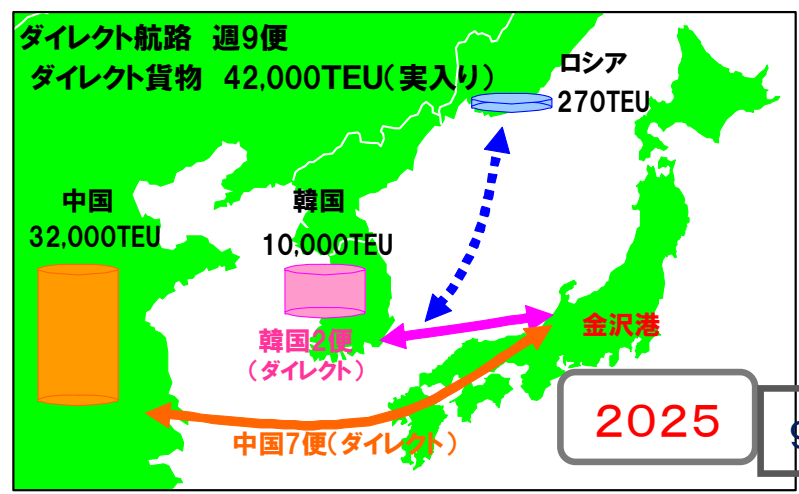
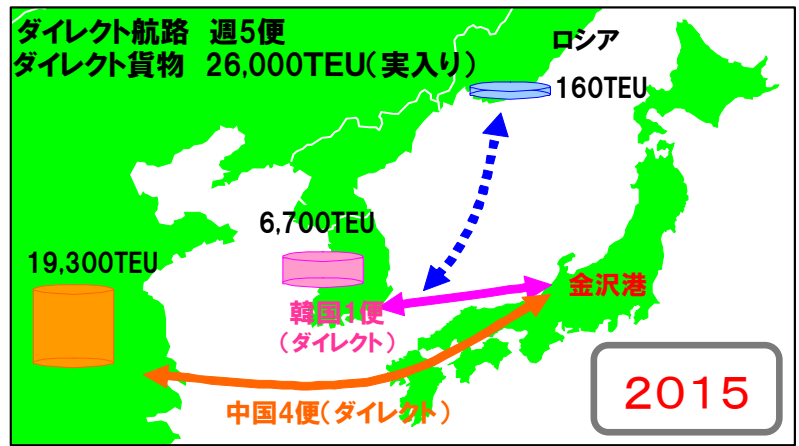
現状 **ダイレクト航路…週3便**(換算値)
取扱個数…14,639TEU(換算値)

【国の選定基準】(トランシップ貨物を除く)
 2015年: **ダイレクト航路1便**の就航
 現状の**2割増**以上の取扱個数
 2025年: **ダイレクト航路デイリー**就航
 現状の**2倍以上**の取扱個数



2015 **ダイレクト航路…週5便**
取扱個数…26,000TEU 7割増

2025 **ダイレクト航路…週9便**
取扱個数…42,000TEU 2.8倍

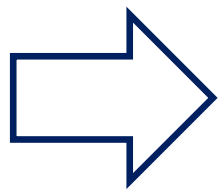


2-5 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

【RORO航路の目標】

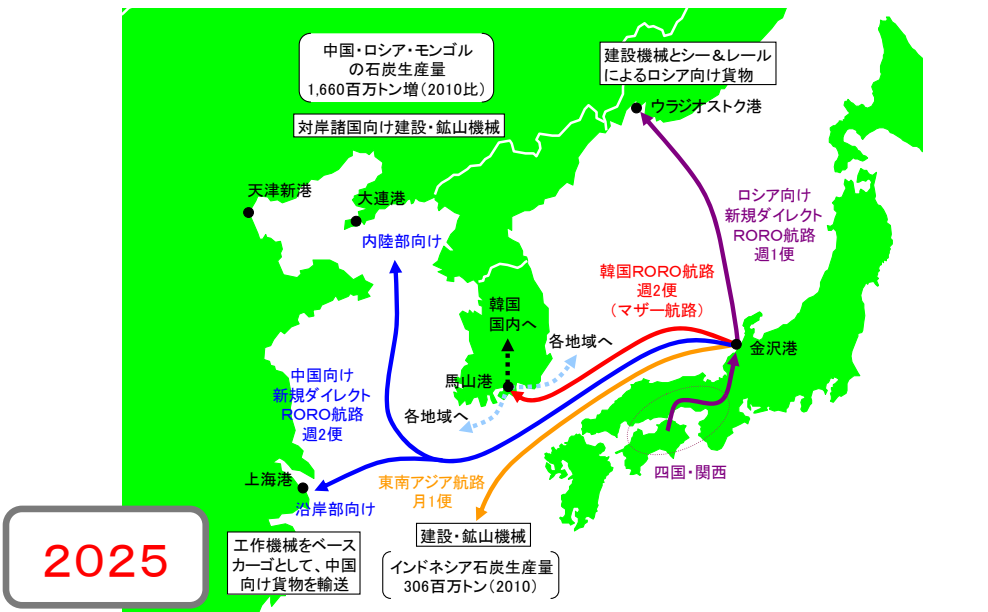
現状 定期航路 (9月～) …週1便

【国の選定基準】
 2015年：週1便の定期航路を有する
 2025年：週5便以上の定期航路を有する



2015 定期航路…週2便
 (韓国2便)

2025 定期航路…週5便
 (韓国2便、中国2便、ロシア1便)



金沢～韓国RORO航路
 サンスターライン社
 サンスタードリーム号
 (9月から毎週寄港)



2-6 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

① 企業の動向例

・コマツ(建設機械部品)

→中国において**常州工場**の移転完了
鋳造部品・鋳鋼部品の**生産能力増強**
粟津工場の輸出貨物は**90%**以上金沢港を利用
金沢工場を増設(鉱山用機械)

・津田駒工業(織機)

→中国などの新興国需要の拡大で**フル生産状態**
金沢港の利用率を30%から**50%**に引き上げ

・村田機械(加賀工場)(自動ワインダー)

→加賀工場の生産ラインを**今夏にかけて増強**
金沢港の利用率を引き上げ

・小松精練、丸井織物(繊維製品)

→新興国にまねのできない**独自素材**や**得意技術**による素材の**生産拡大**

建設機械部品の
輸出入の拡大

産業機械の
輸出の拡大

産業機械の
輸出の拡大

原糸の輸入
織物輸出の拡大

輸出入貨物は確実に拡大

② ソフト施策

- ・ **金沢港利用促進会議との官民一体となった集荷活動**(合い積み輸送の推進など)
- ・ **港湾荷役サービスの向上**(夜間荷役の拡大)
- ・ **上海ポートセールス・チームの拡大**(船社・物流企業とともに定期航路就航港へ営業拠点を拡大)
- ・ **ジャパン・アンテナショップの設立支援**(対岸諸国に日本製品や文化を紹介するアンテナショップ設立)
- ・ **日中韓露シャーシの共通ナンバー化**

③ ハード施策

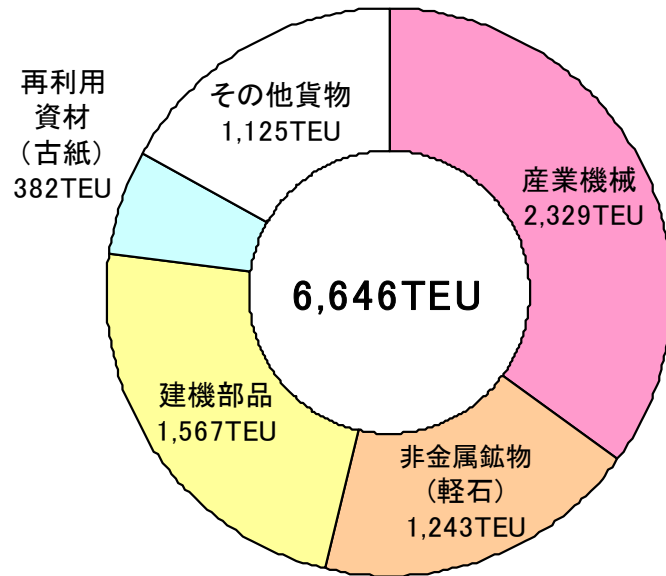
- ・ **御供田コンテナターミナルの拡充**(トランスファークレーンの整備)
- ・ **大浜国際物流ターミナルの拡充**(2バース化)

2-7 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

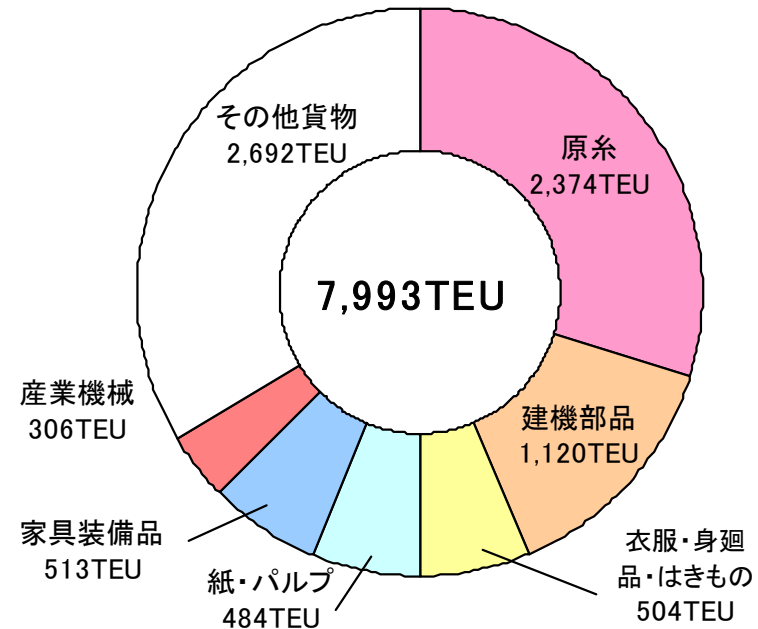
■コンテナ貨物はモノづくり企業と強い結びつき

対岸諸国とのダイレクト貨物の内訳

輸出



輸入



■対岸諸国の経済発展により、モノづくり企業の製品等の需要が拡大

- ・インフラ整備、住宅建設による建設機械需要
- ・所得増加、消費拡大に伴う衣料品需要の拡大
- ・産業化や消費拡大に応えるための新たな産業機械の設備投資需要等

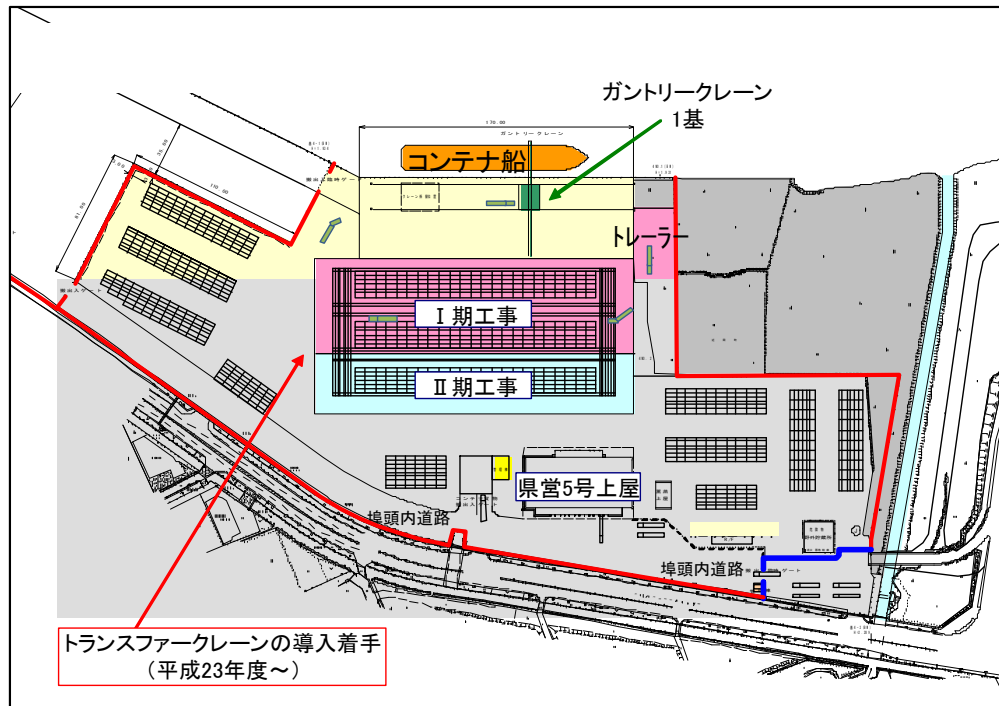
2-8 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

■既存コンテナヤードの有効活用

- ・今年度からトランスファークレーンを導入
→ 蔵置能力は約4.3万TEU/年から約5.7万TEU/年（Ⅰ期完成時）
約7万TEU/年（Ⅱ期完成時）

■将来の整備

- ・コンテナ貨物の動向、沖待ちの状況を見極めながら、ガントリークレーン、新たなバースの整備を検討



【新規制度等の提案】

■対岸諸国への経済協力・人材交流支援

- ・相手国の商流改善のための貿易人材交流への支援制度の設置
- ・JETROなどの貿易支援組織の強化
- ・自治体のビジネスサポートデスク等との連携による貿易サポート体制づくり

■対岸ビジネスサポートデスク、アンテナショップへの支援

- ・国の支援と自治体の共同運営方式によるジャパンアンテナショップの設置

■港湾運営会社への低利資金の貸し付け

- ・日本海側拠点港として選定された機能に係る設備整備については、重要港湾に対しても長期の民間の債務負担に対して無利子または低利な貸付、または補助することができる国の支援策を求める

■港湾BCP策定支援

- ・大規模災害に備え、国主導により全国をブロックに分けた港湾BCP協議会を立ち上げ、ブロック内においては近隣港湾の共同、ブロック相互においては相互補完の協定等を議論する仕組み作りを求める

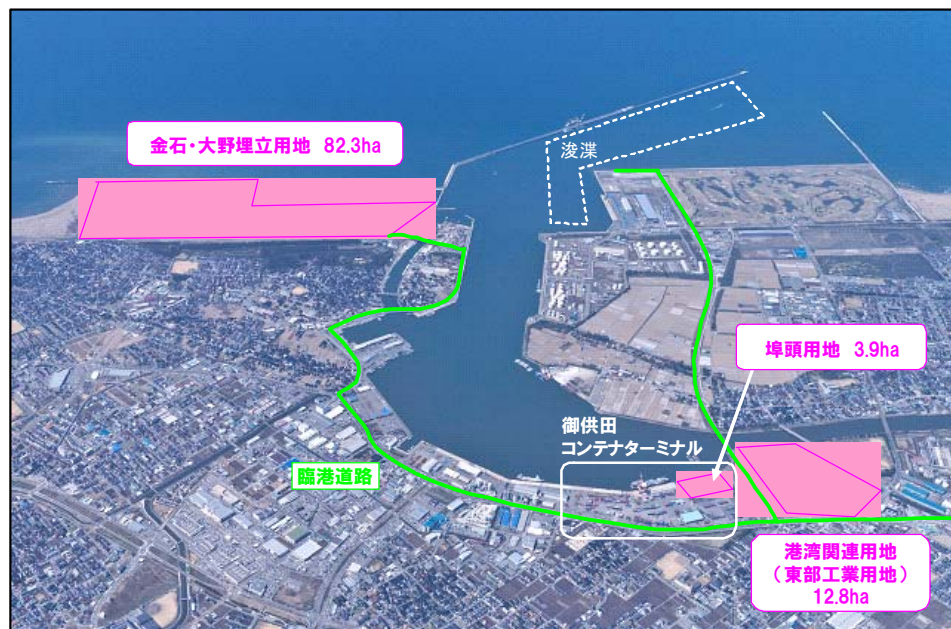
■EPA締結国との貿易トラブルの改善

■EPA未締結国間における関税減免手続きの簡素化（加工再輸入減税制度等）

■ハード整備事業の着実な推進（御供田ターミナル、大浜第2バース、防波堤）

■代替機能の確保

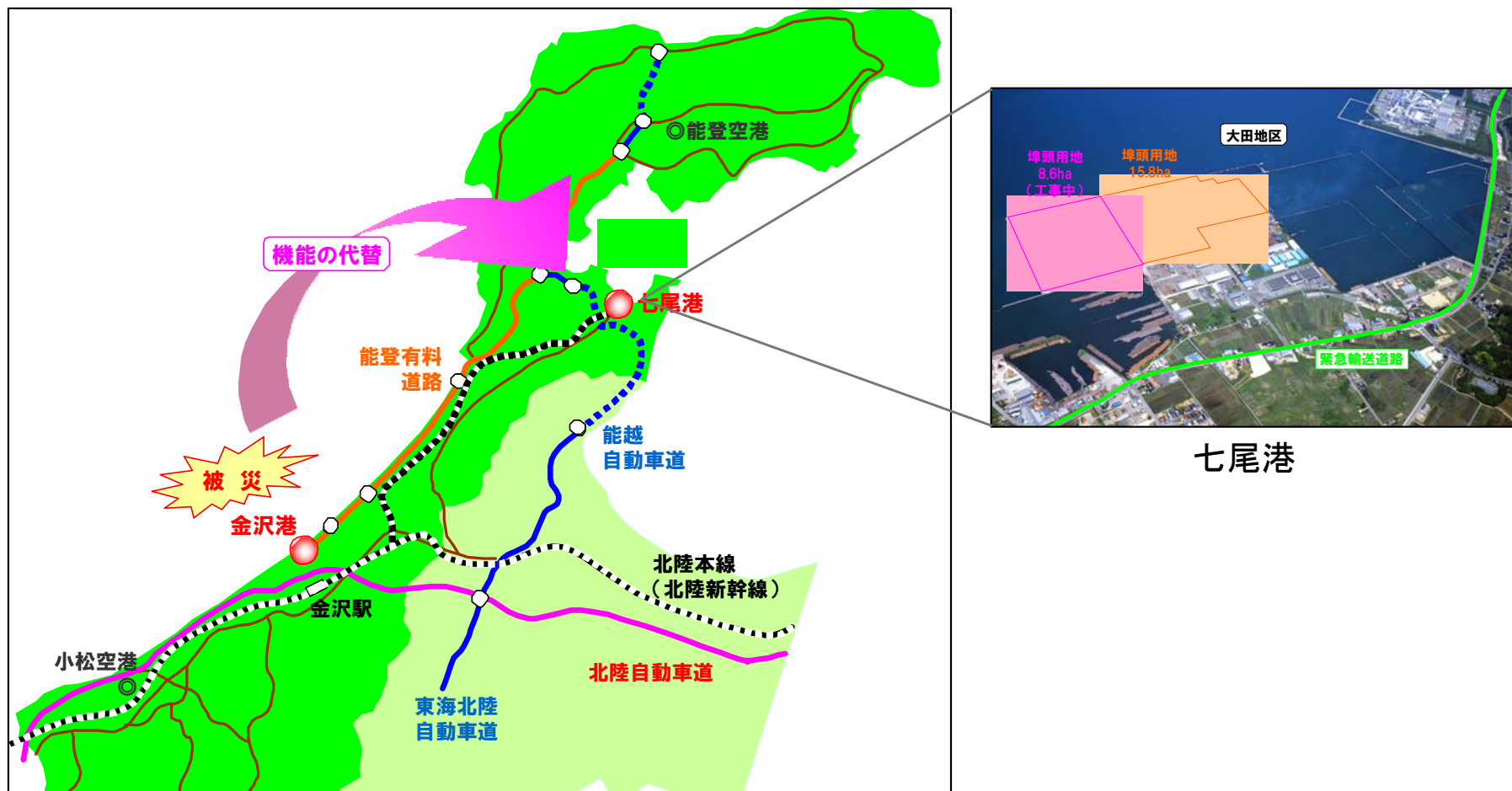
- ・ 地理的近接性、陸上ネットワークのアクセス性から東海地域の代替機能を確保
- ・ 広大な埋立用地を有し、緊急対応を可能とする高い拡張性
- ・ 受け入れ能力確保の観点から、北陸港湾が共同して代替機能を果たすための北陸港湾のあり方について検討する



2-11 金沢港 国際海上コンテナ/国際フェリー・国際RORO船の拠点港

■防災機能の確保

- ・今年度から港湾事業継続計画（BCP）の策定の検討に着手
→ 今年7月に国、県、（社）金沢港振興協会、七尾港整備・振興促進協議会で勉強会開催
今年度中に企業アンケート調査を実施
- ・七尾港との連携による防災機能強化を検討

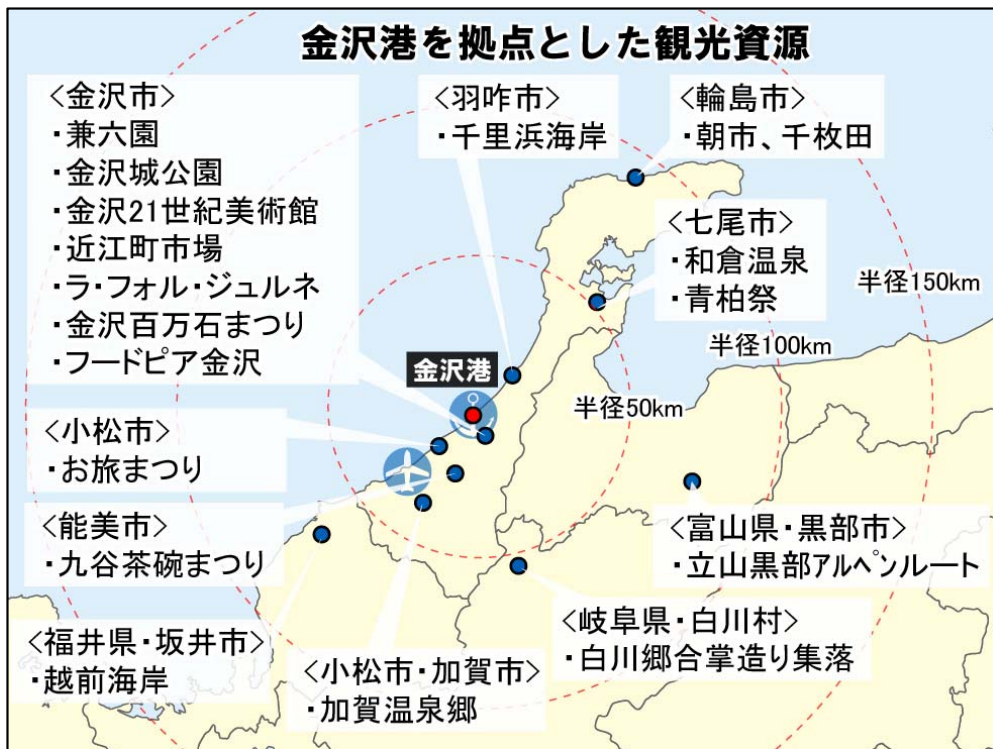


3-1 金沢港 外航クルーズの拠点港

■日本海側トップクラスの国際観光拠点

- ・有名観光地の集中する市街地との距離が**5km**
観光庁が金沢を「**外客受入地方拠点**」に選定
ミシュラングリーンガイドにおいて、県内24カ所が**星評価**を獲得
 - ★★★★ 兼六園
 - ★★ 金沢、金沢21世紀美術館、武家屋敷野村家、キリコ会館
- ・加賀温泉や和倉温泉など外国人客に人気の**温泉地への広域観光拠点**
- ・能登の里山里海が**世界農業遺産**に選定(H23.6)
- ・北陸新幹線の金沢開業(H26)により**陸・海・空**の多様な輸送モードとの連携可能
小松～成田便による**フライ&クルーズ**の利便性(外国人旅行者に便利)

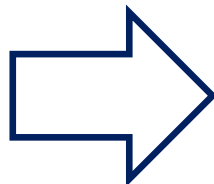
多面的な観光
ルート提案可



3-2 金沢港 外航クルーズの拠点港

現状

過去10年間の
平均寄港回数 **11回/年**
(本州日本海側第1位)



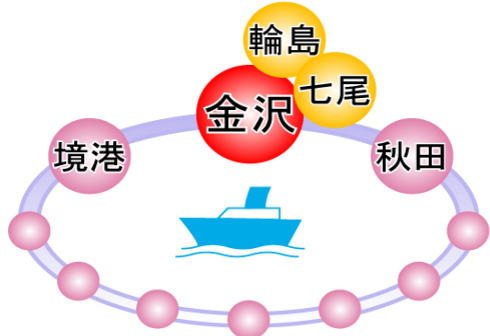
2025
目標

国内クルーズ船 …4.4回/年
国外クルーズ船…15.9回/年
合計 約20回/年間

【国の選定基準】

2025年：クルーズ船の年間寄港回数12回以上

日本海側クルーズのゴールデンルート



日本海側世界遺産クルーズ

【実現のための施策】

「ゴールデンルート」の設定

世界遺産を背後に持つ各港
が協力してクルーズ誘致

<相手港>

境港、秋田港、船川港、能代港



	日本海側クルーズのゴールデンルート
	ゴールデンルート
	サムライルート



金沢：兼六園



輪島：千枚田

日本海側拠点港の形成に向けた計画実現のための方策

■他の対象港湾との連携

◇県外他港とのクルーズ「ゴールデンルート」実現に向けた協力

秋田(能代港・船川港・秋田港)、境港と協力し、日本海側にクルーズ船を呼び込むための仕掛けづくりに取り組む

◇県内他港(七尾港・輪島港)との連携

七尾港・輪島港と連携し、金沢と能登を船で巡る「周遊クルーズ」の提案

■既存施設の有効活用

- クルーズ船専用岸壁 …… 無量寺岸壁(7.5m)を保有
- イベント広場、緑地 …… 岸壁の背後にイベント広場、緑地整備、ボードウォークが整備 → エントランス空間を創出
- CIQ施設 …… 「金沢みなと会館」を活用 300人/2時間で対応可能



鶴仙溪



長町武家屋敷

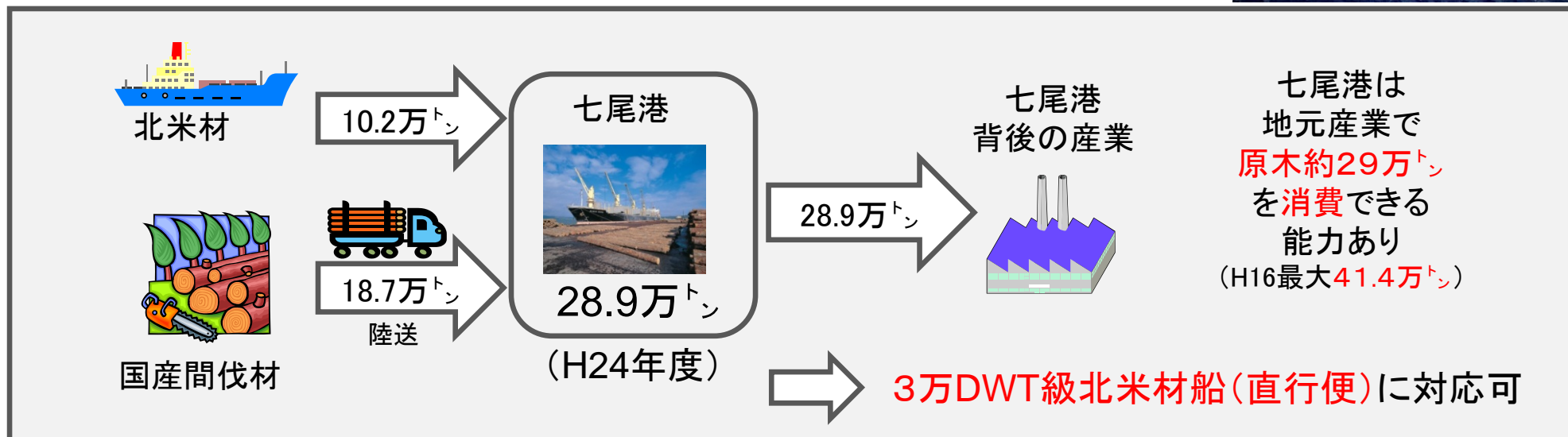


千枚田

4-1 七尾港 原木の拠点港

■日本海側の原木輸入のハブ港を目指す

- ・日本海側の中央に位置する有数の天然の良港(冬季風浪や降雪が少ない)
- ・天然の防波堤として能登島を有し災害に強い港
- ・後背地に大手木材加工業が立地し、産業と港湾が連携している港
- ・現在でも原木約29万トンを地元消費できる能力あり(ピーク時41.4万トン)



- ・能越自動車道が平成26年に七尾港と直結することにより背後圏が拡大
- ・H24年度には、3万トン級大型北米材船(直行便)が寄港可能

現状 原木取扱 10.2万トン/年

【国の選定基準】

2015年, 2025年とも：原木年間30万トン以上

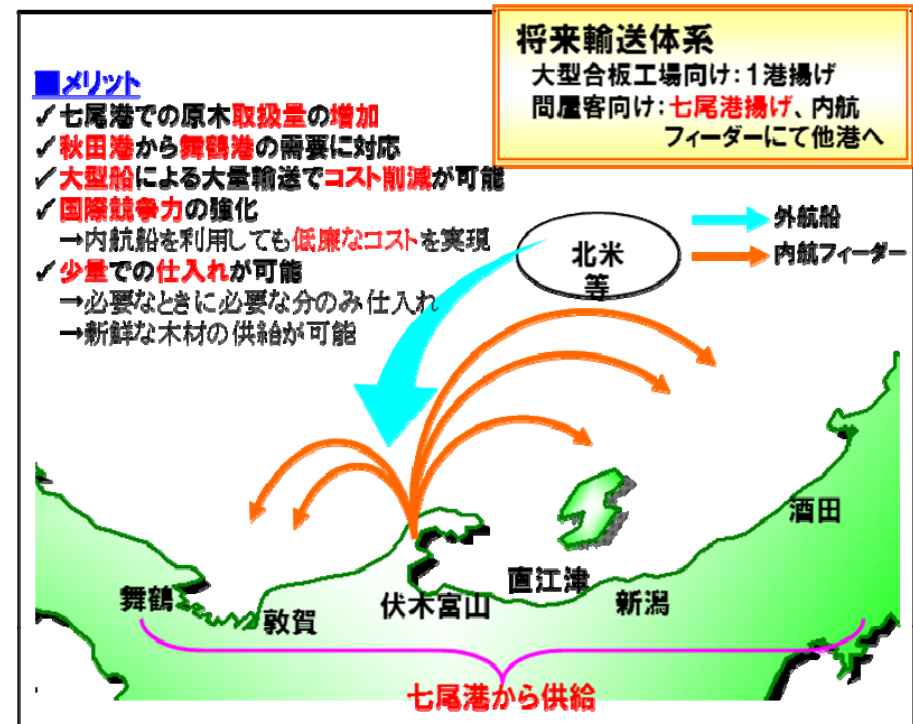
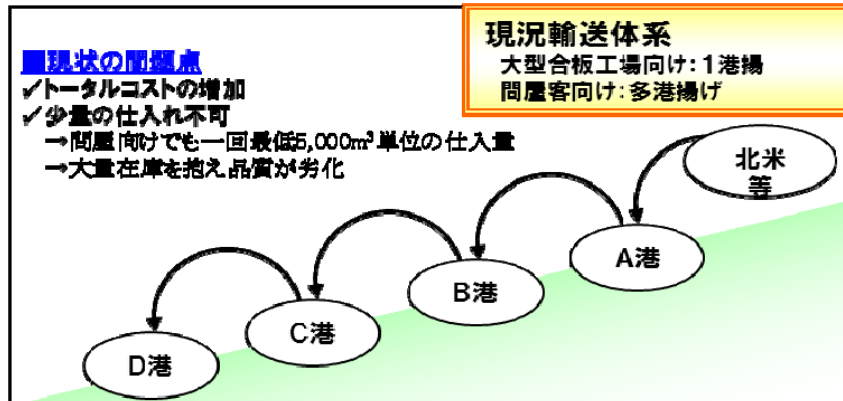
2015

原木取扱 37.5万トン/年

2025

原木取扱 35.1万トン/年

4-2 七尾港 原木の拠点港



■日本海側の原木輸入のハブ港化

■2015年を目標とする港の姿

- ・ロシア産原木の輸入量縮小による北米材へのシフトに対応して、3万DWT級原木船の入港を可能とする港。
- ・内航フィーダー網の整備により、秋田港～舞鶴港の需要(7.8万ト)をカバーした港。
- ・原木の取扱量37.5万トン/年を確保した港。

■2025年を目標とする港の姿

- ・4万DWT級原木船の入港に対応可能な航路水深-13mが確保された港。
- ・原木の取扱量35.1万トン/年を確保した港。
- ・内航フィーダー網を利用し、国産材を七尾港に集積するとともに、対岸諸国へ国産材を輸出する港。

4-3 七尾港 原木の拠点港

■段階計画及び必要予算

- 平成24年（2012年）：航路・泊地浚渫
- 平成28年（2016年）：航路・泊地-13m供用、埠頭用地11.1ha供用

当港は、**日本海側では数少ない原木専用の-13m岸壁保有港湾**であり、他港に比べ**優位性が高い**。

また、当港の拠点港化に必要な主なハード整備は、**航路泊地の増深工事及び埠頭用地と浚渫土砂埋立用地の整備のみ**であり、**必要最小限の予算で対応が可能**である。

4-4 七尾港 原木の拠点港

■太平洋側港湾の代替機能

- ・ **ベニヤ**は仮設住宅などで**震災直後に需要が高まる建築資材**であることから、今後起こりうる大規模地震においても、震災直後から七尾港が**他港の代替機能**を発揮し、**他港への安定した原木の供給**とベニヤ生産を図る。

■防災機能・防災拠点

- ・ **津波対策**についても、当港が**能登島を防波堤とした天然の良港**であることから、莫大な費用と期間を要する**ハード施設の整備**を行わなくても**防災機能の確保**が図られる。
- ・ さらなる防災対策として、**避難計画**、**避難活動の実効性の向上**を図るほか、現在、国交省北陸地方整備局とともに**港湾BCPの策定**に取り組むなどソフト対策で対応。
- ・ なお、震災時の**緊急物資輸送**は、矢田新地区で現在整備が進められている水深-7.5m延長220m**耐震強化岸壁**(平成26年整備完了予定)を利用。

■新規制度等の提案等

□ 競争力のあるコストを実現するために・・・

- ・ **内航フィーダー網**の利用促進のための支援制度の創設
→海上輸送料金、入港料金、荷役・保管料金等の減免措置

□ 国際貨物である原木の品質確保のために・・・

- ・ **水面貯木場**の機能向上（フナクイムシ対策等）、**スプリンクラー付きの土場整備**、**原木燻蒸施設**の整備等に係る整備費用の補助。
- 港湾運営会社への低利資金の貸し付け（前掲）
- 港湾BCP策定支援（前掲）
- 大田地区国際物流ターミナル事業（大水深岸壁）の着実な推進