

3. 国・自治体・関係団体からの情報

Information provided by agencies concerned including central/local governments

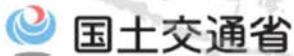
- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| (1) 北陸港湾ビジョン 日本海北前船構想 2030 | 国土交通省北陸地方整備局
次長 岸 弘之 |
| (2) 秋田港の現況と対岸諸国との交流について | 秋田県産業労働部商業貿易課 |
| (3) 酒田港の現況等について | 山形県県土整備部空港港湾課 |
| (4) 新潟県内港のご紹介 | 新潟県交通政策局港湾振興課 |
| (5) 「国際拠点港湾」伏木富山港について | 富山県土木部港湾課 |
| (6) 国際物流拠点を目指す金沢港～金沢港の取り組み～ | 石川県商工労働部産業立地課 |
| (7) 敦賀港長期構想の概要 | 福井県土木部港湾空港課 |
| (8) 関西圏唯一の日本海側重要港湾 京都舞鶴港 | 京都舞鶴港振興会 |
| (9) 北東アジアルートウェイを目指す境港 | 境港管理組合 |

日本海北前船構想2030

～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2面活用型国土の実現～

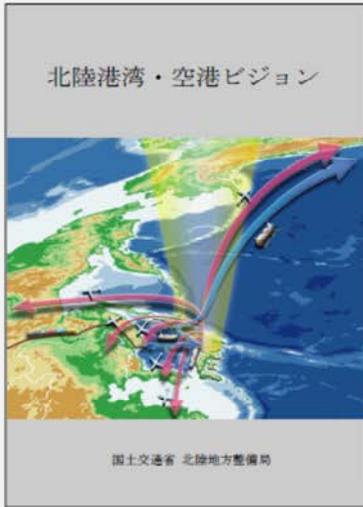


令和3年5月18日
北陸地方整備局 次長
岸 弘之



2005年1月
「北陸港湾・空港ビジョン」

北陸地方の港湾・空港に関する将来の姿を整理し、概ね10年～15年後を目標とした多様な主体間の具体的な取り組みを示すことを目的に策定



2018年7月
「港湾の中長期政策 PORT 2030」

- 中長期政策の方向性(8本柱)**
1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
 3. 列島のクルーズアイランド化
 4. ブランド価値を生む空間形成
 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
 6. 港湾・物流活動のグリーン化
 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

2021年3月
「北陸港湾ビジョン」

2030年頃を見据えた北陸における中長期的な港湾のあり方を示す「北陸港湾ビジョン」を策定



北陸港湾を取り巻く情勢

社会経済情勢の変化	東南アジアの発展 【中国等からの生産拠点の南下】 	内航フェリー・RORO船の重要性の高まり 【トラッドドライバー不足】 	エネルギー需要の変化、調達・輸送ルートが多様化 パリ協定の発効 	自然災害の激甚化・頻発化
	北陸地域の現状 北陸地域の現状 	本州と北海道・九州を繋ぐ内航航路が拡航 【北陸発着の内航フェリー・RORO航路】 	本州日本海側唯一のLNG1次基地が立地 	三大都市圏と近接する地理的特徴

社会経済情勢の変化や北陸港湾の現状を踏まえ、**港湾へのニーズに対応し、持続可能な社会づくりに貢献する北陸港湾の目指すべき姿を提示**

目指すべき姿の実現に向けて ～北前船から学ぶ持続可能な社会づくり～

【本構想における北前船の考え方】

江戸時代の北前船

北海道・東北・北陸と西日本を結ぶ経済の大動脈。米をはじめとした物資の輸送から発展し、船主自身が寄港地で仕入れた多種多様な商品を別の寄港地で販売するとともに、商品だけでなく食文化や伝統工芸等の様々な文化を運び、地域に繁栄をもたらしていた。

北前船の航路と主な寄港地

出典：国土交通省港湾局、国土交通省港湾局、国土交通省港湾局

出典：国土交通省港湾局フォーラムP

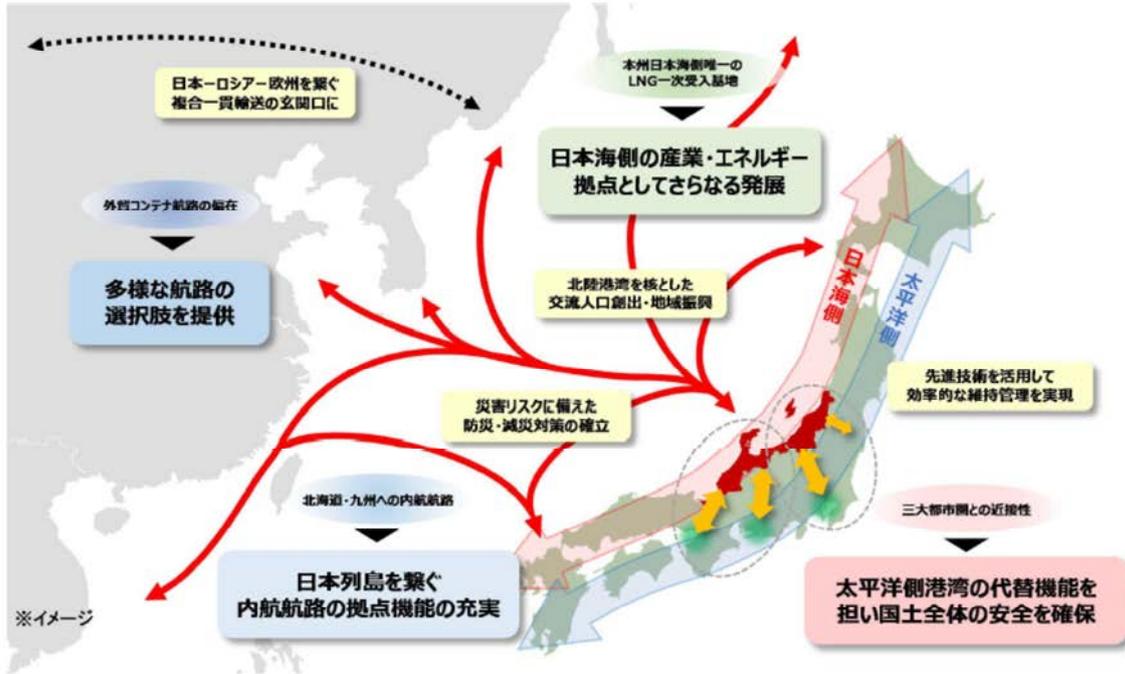
明治以降、通信手段や鉄道等のインフラ整備の進展に伴いその役目を終えるが、北前船により運ばれた文化は今もなお各地に根付いている。

本構想における北前船

「北前船」を広域的なネットワークとして捉え、発展した情報通信技術やインフラと連携し、各地域を社会・経済的に繋ぐことにより、新たな文化を醸成し、北陸地域の発展、持続可能な社会づくりに貢献する。

＜日本海北前船構想2030＞

～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2面活用型国土の実現～



＜日本海北前船構想2030＞

～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2面活用型国土の実現～

物流	<p>“繋げる”北前船 ～地域経済の成長力を底上げする物流の多様化・高度化～</p> <p>＜施策の基本的方向性＞</p> <p>①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</p> <p>②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</p>
産業	<p>“地域とともに発展する”北前船 ～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～</p> <p>＜施策の基本的方向性＞</p> <p>③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</p> <p>④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</p>
防災	<p>“国土全体を守る”北前船 ～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～</p> <p>＜施策の基本的方向性＞</p> <p>⑤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</p> <p>⑥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</p>
維持管理	<p>“技術発展により持続する”北前船 ～北陸港湾におけるスマートインフラの実現～</p> <p>＜施策の基本的方向性＞</p> <p>⑦港湾建設・維持管理技術の変革等によるスマートインフラの実現</p>
観光	<p>“賑わいをつくる”北前船 ～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“楽しいみなど”づくり～</p> <p>＜施策の基本的方向性＞</p> <p>⑧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</p> <p>⑨地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなど”づくり</p>

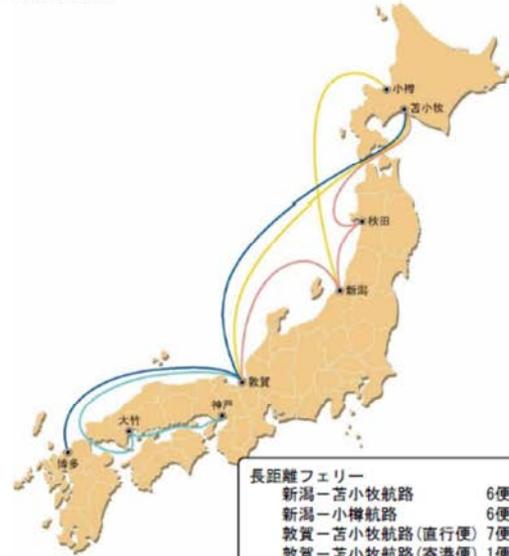
【外貨航路】



外貨コンテナ航路	
韓国航路	9便/週
韓国・中国航路	10便/週
中国航路	3便/週
極東・ロシア航路	0.5便/週
外貨RORO航路	
伏木富山港（ウラジオ）	13便/月
金沢港（韓国）	2便/週
敦賀港（韓国）	2便/週

2021年2月時点

【内貨航路】



長距離フェリー	
新潟-苫小牧航路	6便/週
新潟-小樽航路	6便/週
敦賀-苫小牧航路（直行便）	7便/週
敦賀-苫小牧航路（寄港便）	1便/週
内貨RORO	
敦賀-苫小牧航路	6便/週
敦賀-博多航路	6便/週
内貨コンテナ航路	
敦賀-大竹航路	1便/週

2021年2月時点

- 東南アジア諸国と貿易を行っている北陸の荷主企業に東南アジアダイレクト航路の必要性等についてヒアリングを実施。
- リードタイムの短縮、安定したスケジュールの確保、物流コストの削減等の観点から、ダイレクト航路の需要が確認された。

①日本海側港湾・太平洋側港湾を利用する理由

- 陸送費用が高いため、コストを重視して日本海側港湾を利用して輸入している。
- 中国・台湾の顧客は納期要求が厳しく、納期確保のため、陸送コストがかかっても横浜港を利用せざるを得ない。
- 釜山経由ではリードタイムがプラス1週間かかるので太平洋側を利用。

③寄港が必要と考える港湾(国)

- ベトナム（ホーチミン、ハイフォン）
- タイ（バンコク、レムチャバン）
- 台湾
- 中国（塩田）
- マレーシア（ポートクラン、パシルクダン）
- インドネシア（ジャカルタ）
- カンボジア

②東南アジア方面へのダイレクト航路の必要性

- 中国から東南アジアへの産地シフトは、徐々にではあるが確実に進んでいる。**直行航路であれば輸入計画、安定供給の目処が立てやすい。**
- ダイレクト便になることで**積み替えがなくなり納期が安定する。またコスト削減にも繋がる**と考える。
- 釜山トランシップは韓国で積待ちが生じるなど遅延がネックとなっている。
- 東南アジアとの物流が今後も継続すると予測している。

④東南アジア方面へのダイレクト航路の利用可能性

- 週1便もしくは2週に1便の頻度でも利用する。
- 安定したスケジュールで輸送する等の条件に合致すれば積極的に利用したい。
- リードタイムは現状の12日程度であれば問題ない。
- コスト、リードタイム、国内の寄港順次第。

潜在需要①

太平洋側港湾からのシフト分

・現在太平洋側港湾を利用している東南アジア向け貨物の内、日本海側から直航航路を利用することで輸送コストが安価となる分を潜在需要として計上。

潜在需要②

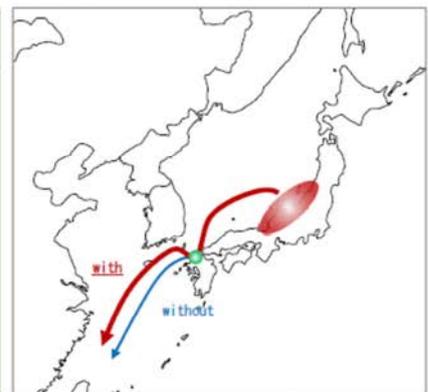
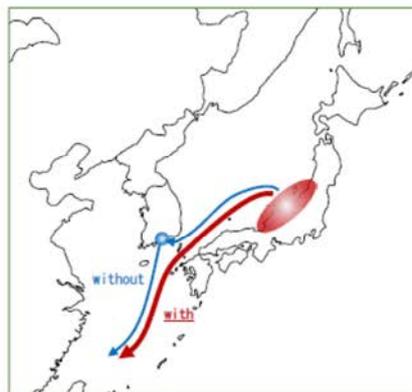
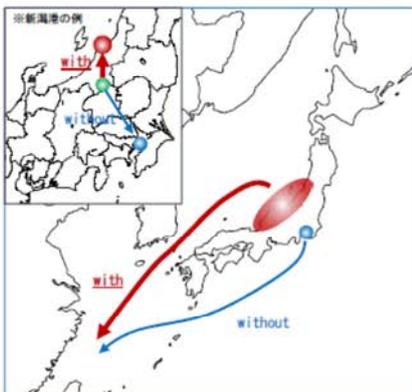
海外トランシップからのシフト分

・現在日本海側港湾を利用している東南アジア向け海外トランシップ貨物の内、直航航路に転換すると想定される分を、直航航路を有する他港のトランシップ実績(割合)を踏まえて、潜在需要として計上。

潜在需要③

既存直行航路からのシフト分

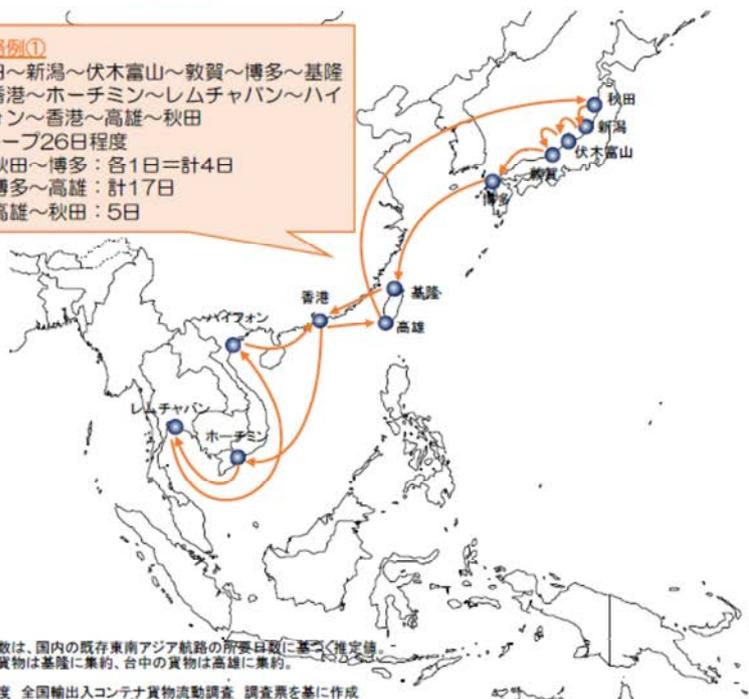
・現在北九州港・博多港の直行航路を利用している東南アジア向け貨物が、便数増加により、一部北陸からの直行航路にシフトするものとし、潜在需要として計上。



○国内5港及び台湾、香港、ベトナム、タイを経由する航路の潜在需要は、**輸出1,403TEU/週、輸入1,377TEU/週**。1ループ当たりの所要日数は、**約26日**となっている。

航路例①

秋田～新潟～伏木富山～敦賀～博多～基隆
～香港～ホーチミン～レムチャパン～ハイ
フォン～香港～高雄～秋田
1ループ26日程度
秋田～博多：各1日＝計4日
博多～高雄：計17日
高雄～秋田：5日



(輸出) (単位: TEU/週)

	秋田港	新+伏+敦	博多港	計
マニラ				
セブ				
ホーチミン	33	257	19	309
ハイフォン	26	65	14	107
レムチャパン	30	194	53	277
シンガポール				
ポートケラン				
ベトナム				
ジャカルタ				
スラバヤ				
香港	37	235	34	305
基隆	95	113	11	219
高雄	18	158	10	186
計	241	1,022	141	1,403

(輸入) (単位: TEU/週)

	秋田港	新+伏+敦	博多港	計
マニラ				
セブ				
ホーチミン	7	76	74	156
ハイフォン	26	49	64	139
レムチャパン	22	133	135	290
シンガポール				
ポートケラン				
ベトナム				
ジャカルタ				
スラバヤ				
香港	23	321	97	442
基隆	3	131	10	144
高雄	6	187	13	206
計	87	897	392	1,377

※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づき推定値。
※台北の貨物は基隆に集約、台中の貨物は高雄に集約。
平成30年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

物流

①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

東南アジア方面ダイレクト航路の想定例(秋田・新潟・敦賀・北九州～マレーシア方面)

○国内4港及び台湾、香港、マレーシアを経由する航路の潜在需要は、**輸出1,441TEU/週、輸入712TEU/週**。1ループ当たりの所要日数は、**約26日**となっている。

○輸出貨物量は多いが、輸入貨物量の需要発掘が課題と想定される。

航路例②

秋田～新潟～敦賀～北九州～基隆～
香港～シンガポール～ポートケラン
～香港～高雄～秋田

1ループ26日程度

秋田～博多：各1日＝計3日

北九州～高雄：計18日

高雄～秋田：計5日

※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
※台北の貨物は基隆に集約、台中の貨物は高雄に集約

平成30年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

(輸出) (単位:TEU/週)

	秋田港	新十数	北九州港	計
マニラ				
セブ				
ホーチミン				
ハイフォン				
レムチャパン				
シンガポール	14	49	44	107
ポートケラン	38	57	598	694
ベナン				
ジャカルタ				
スラバヤ				
香港	37	211	22	270
基隆	95	101	14	211
高雄	18	134	7	159
計	202	553	686	1,441

(輸入) (単位:TEU/週)

	秋田港	新十数	北九州港	計
マニラ				
セブ				
ホーチミン				
ハイフォン				
レムチャパン				
シンガポール	3	13		16
ポートケラン	6	22	0	28
ベナン				
ジャカルタ				
スラバヤ				
香港	23	273	52	348
基隆	3	124	10	137
高雄	6	166	11	184
計	41	597	74	712

物流

①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

東南アジア方面ダイレクト航路の想定例(秋田・直江津・金沢・敦賀・博多～フィリピン方面)

○国内5港及び台湾、香港、フィリピンを経由する航路の潜在需要は、**輸出807TEU/週、輸入914TEU/週**。1ループ当たりの所要日数は、**約17日**となっている。

○日数が短い分貨物量も少ないが、直江津港や金沢港の岸壁規模で対応可能な船型の場合、このような航路も検討し得るものと考えられる。

航路例③

秋田～直江津～金沢～敦賀～博多～
基隆～香港～マニラ～秋田

1ループ17日程度

秋田～博多：各1日＝計4日

博多～マニラ：6日

マニラ～秋田：7日

※所要日数は、国内の既存東南アジア航路の所要日数に基づく推定値。
※台湾貨物は基隆港に集約。(台北、台中、高雄の分も含ま)

平成30年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 調査票を基に作成

(輸出) (単位:TEU/週)

	秋田港	直+金+敦	博多港	計
マニラ	54	92	11	157
セブ				
ホーチミン				
ハイフォン				
レムチャパン				
シンガポール				
ポートケラン				
ベナン				
ジャカルタ				
スラバヤ				
香港	37	212	34	282
基隆	114	233	21	368
計	204	537	66	807

(輸入) (単位:TEU/週)

	秋田港	直+金+敦	博多港	計
マニラ	42	29	52	124
セブ				
ホーチミン				
ハイフォン				
レムチャパン				
シンガポール				
ポートケラン				
ベナン				
ジャカルタ				
スラバヤ				
香港	23	326	97	446
基隆	10	312	22	344
計	75	667	172	914

実験概要

■ 目的

- 農林水産省北陸農政局と連携し、北陸地域の農林水産物・食品の輸出促進に向けた取組の一つとして、北陸地域では初となる北陸地域の港湾を利用した農林水産物・食品の小口混載輸送実験(伏木富山港→ベトナム・ハイフォン港)を実施。
- 冷凍・冷蔵品を同一のコンテナで輸送するため、冷蔵品を発泡スチロール、段ボール、断熱材等で梱包することにより、冷蔵品が冷凍帯(-18℃)で冷蔵状態(0℃程度)を維持できるか確認する。

■ 主な仕様 20フィートリーファーコンテナ(-18℃設定)

- 【冷凍品】 1パレット(通常の梱包)
- 【冷蔵品】 6パレット(〔発泡スチロール〕梱包A~D/〔段ボール〕梱包E,F)

■ 輸送品目 7品(総量 約350kg)

- 【冷凍品】 魚介類
- 【冷蔵品】 清涼飲料(ゼリー、粉末)、清酒、調味料等



梱包内装・個装(梱包B)



梱包内装・個装(梱包F)



パニング



梱包外装(左:梱包F/右:梱包A)

【梱包B】
冷蔵帯を確保



【梱包B以外】
ハイフォン港では
コンテナ内設定温度(-18℃)
に近い温度帯まで低下

- 国土交通省総合政策局では、シベリア鉄道の利便性向上を通じて、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢となるよう、ロシア鉄道と協力し、シベリア鉄道の利用拡大に向けた取組を実施。
- 令和2年度は、利用検討の上で大きな課題となっている輸送コスト面の課題解決策として、日欧間でのブロックトレイン(1編成借上げ列車)の利用可能性を検証するとともに、そのPRIにより利用促進を図った。
- 化学製品、二輪完成車、空調製品、医療機器など40ft×28本、20ft×6本を輸出。

運航ルートイメージ

- ・日本の各港 →ウラジオストク(海上輸送)
- ・ウラジオストク→モスクワ→プレスト(ブロックトレインによる輸送)
- ・プレスト/マワシェビチェ→欧州各地(鉄道orトラック輸送)

主な検証項目

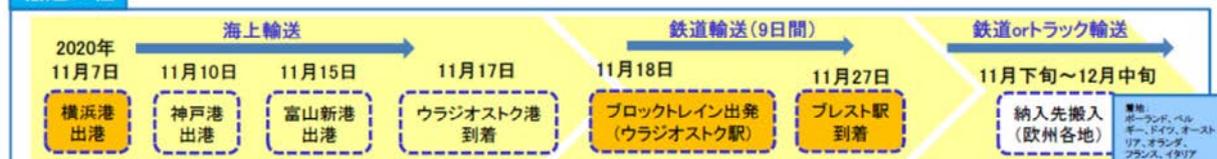
- ・詳細コスト
- ・リードタイム
- ・トランジット輸送に係る手続き



検証結果

1. 輸送コスト
総輸出費用は通常の海上輸送比の約1.4~3.4倍(平均2.3倍)
2. リードタイム
概ね海上輸送の約半分(約0.3倍~1.0倍(平均0.7倍))
3. 輸送に係る手続き
ブロックトレイン出発の1ヶ月ほど前に搭載する全ての貨物情報を求められたが、対応が困難であるとの指摘あり。
4. 輸送環境品質
貨物には、外装・内装ともにダメージ確認できず。
5. 貨物の位置情報確認
日本の港湾からプレストの鉄道ターミナルまでは、船社提供のwebサイトで確認可能。それから先は、鉄道オペレータに確認する必要がある。

輸送日程



- 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長距離フェリー・内貿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長距離フェリー・内貿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



○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)



敦賀港高規格ユニットロードターミナル勉強会の様子

- 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**

○シェールガス革命とパナマ運河の拡張に伴い、今後米国からのLNG輸入増や北極海沿岸からのLNG輸入開始、さらには未利用の褐炭から製造した豪州からの水素輸入の開始等が見込まれるなど、世界的な構造変化が予想される。

【日本の電力・ガス会社のLNG調達量】



ロシア北極圏のLNG開発
ヤマル地域には全世界の22%の天然ガス埋蔵量が集中している。
(JOGMEC資料より)

取引が集積し、価格の形成・発信が行われるLNGハブ拠点に

北極海航路を利用したLNGの輸入が見込まれる



シェールガス革命

サビンパスLNG基地
(ルイジアナ州)

パナマ運河

パナマ運河拡張による米国産LNGの輸入増加が見込まれる



液化水素運搬船による水素の輸入が見込まれる



【未利用資源 祖産】
ラトロパレー
・水分が多く輸送効率が低い
・自然発火の危険性あり

褐炭を一酸化炭素に変えた上で、水と化学反応させて水素(気体)を製造

出典: PORT2030参考資料集(国土交通省港湾局)

(株)INPEX 直江津LNG基地 位置図



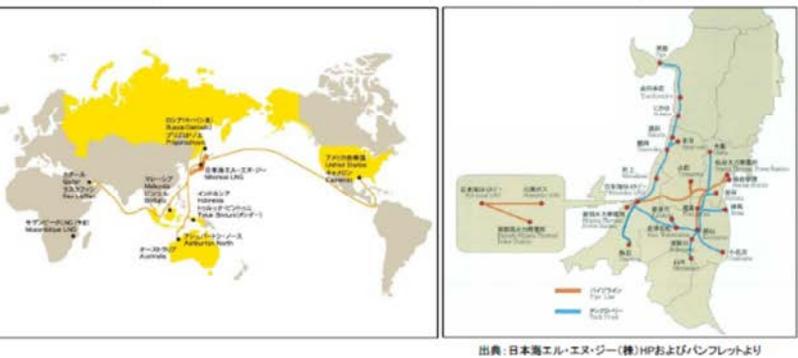
日本海エル・エヌ・ジー(株)新潟基地 位置図



(株)INPEX 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

環境

**④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
カーボンニュートラルポート(CNP)のイメージ(コンテナターミナル等)**

○ 国土交通省では、我が国の輸出入の99.6%を取り扱い、CO2排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート(CNP)」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献していくこととしている。

環境

**④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
新潟港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会**

・カーボンニュートラルポート(CNP)検討会とは

CNP形成に向け、次世代エネルギーの需要や利活用方策、港湾の施設の規模・配置等について検討を行うため、国内6地域7港湾が抽出され、新潟港は日本海側港湾で唯一抽出されました。
新潟港においては、民間事業者、自治体等の参画を得て、令和3年1～3月にかけてCNP検討会が開催され、令和3年3月30日に検討結果をとりまとめ、公表しました。



新潟港CNP検討会 構成員名簿

- | | |
|-------------------------------|-------|
| (構成員) | (順不同) |
| 株式会社IHI | |
| 青木環境事業株式会社 | |
| ENEOS株式会社 | |
| グローバルウェア・ジャパン株式会社 | |
| サトウ食品株式会社 | |
| 石油資源開発株式会社 | |
| 全農サイロ株式会社 | |
| 東北電力株式会社 | |
| 株式会社新潟国際貿易ターミナル | |
| 新潟石油共同備蓄株式会社 | |
| 日本エア・リキード合同会社 | |
| 日本海船株式会社 | |
| 日本海エル・エヌ・ジー株式会社 | |
| 日本通運株式会社 | |
| 富士運輸株式会社 | |
| 北越コーポレーション株式会社 | |
| 北陸ガス株式会社 | |
| 三菱ガス化学株式会社 | |
| 株式会社リンコーコーポレーション | |
| 一般社団法人新潟県商工会議所連合会 | |
| 公益社団法人新潟県トラック協会 | |
| 新潟市 | |
| 聖籠町 | |
| (オブザーバー) | |
| 北陸信越運輸局 | |
| 新潟カーボンニュートラル拠点化・水素利活用促進協議会事務局 | |

- 太平洋側で大規模災害が発生した際、我が国の物流機能の維持に対応するため、代替輸送モデルルートや代替輸送のための体制・役割の検討など、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月に「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や、港湾や道路の整備状況を踏まえた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。



広域的なバックアップ体制のイメージ

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）

北陸 広域バックアップ体制 Web



ポータルサイト画面

代替輸送モデルルート

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提案。

【令和2年度】
港湾や道路の整備状況等を踏まえ代替輸送モデルルートを更新



代替輸送モデルルート(新潟港の例)

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実施。

■参加者
荷主や港湾業者、倉庫業者、陸運業者、船社等の担当者などが参加。

■訓練内容
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。

【令和2年度】
オンライン形式による代替輸送訓練を実施



代替輸送訓練の状況



- 平成30年度に報告された事故内容の殆どは係留施設のエプロンや護岸背後地における陥没。
- 港湾の施設は、塩害などの厳しい環境下におかれることや、海中目視では容易に劣化・損傷状況を把握できない部分も多いことから、海中部の鋼矢板や鋼管杭、棧橋上部工の裏側などの劣化・損傷が見逃され、大事故に繋がりがねない事態も発生しており、適切な維持管理による安全・安心の確保が重要。

H29.7発生 整備後45年経過(金沢港)



H30.5発生 整備後47年経過(新潟港東港区)

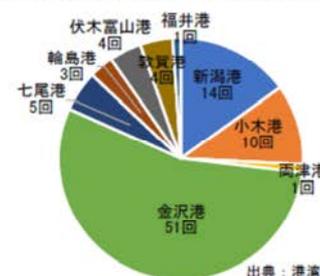


- 北陸地方整備局管内11港のクルーズ船の寄港回数は2019年まで増加傾向にあり、2019年は前年比6.9%増の93回と過去最高となったが、2020年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により寄港実績なし。
- 2019年の北陸港湾の中では、金沢港への寄港回数が最多の51回。
- 中型から小型のクルーズ船舶に該当する総トン数10万トン以下の船が全体の84%を占める。



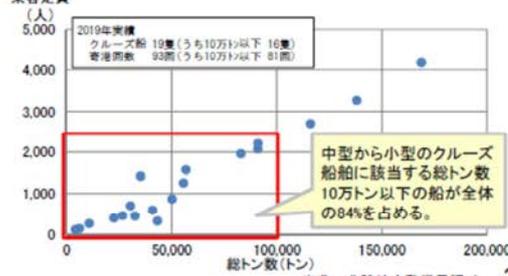
出典：国土交通省港湾局資料
注)北陸地方整備局管内の11港…新潟、両津、小木、二見、直江津、伏木富山、七尾、輪島、金沢、福井、敦賀
注)2020年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。

北陸港湾における港別クルーズ船寄港回数(2019年)

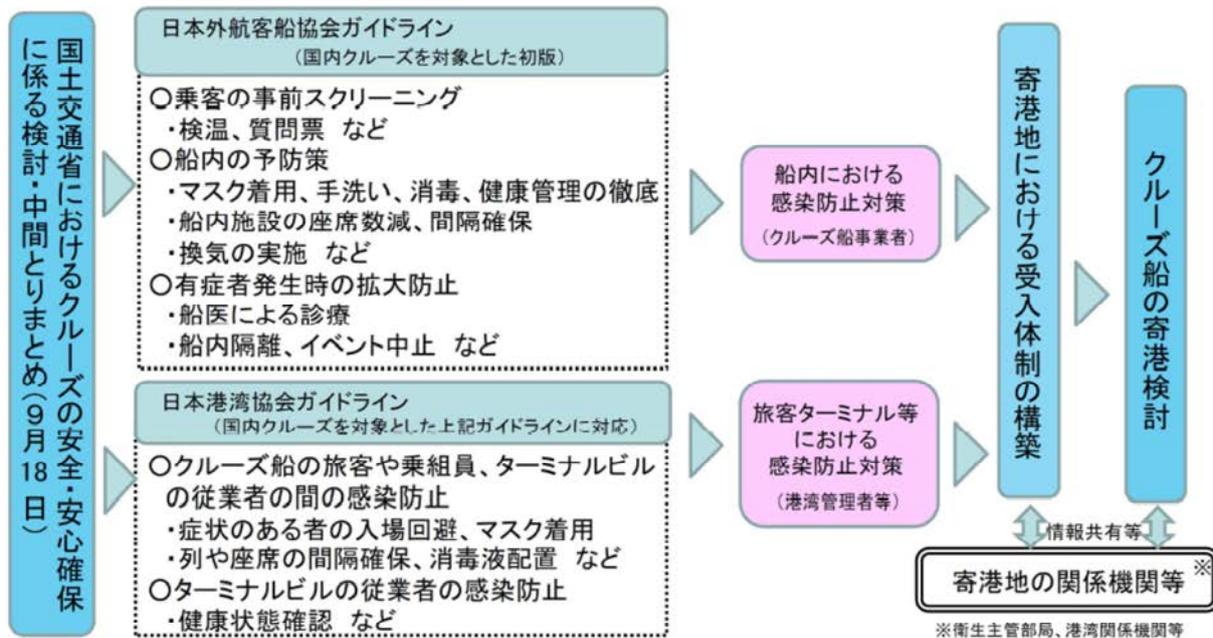


出典：港湾管理者速報値

北陸港湾に寄港実績のあるクルーズ船の特性(2019年)



- 国土交通省では、令和2年9月18日、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」を発表し、関係業界が整備するガイドラインなど、クルーズの安全・安心の確保に関する検討を実施。



- 平成30年11月に石川県と横浜市がクルーズ連携協定を締結。
- 令和元年9月28日に金沢港に寄港した「セブリティ・ミレニアム」の横浜港発着日本一周クルーズにおいて、第一弾となるレール&クルーズのツアー商品が実施された。ツアーに申し込むと北陸新幹線の運賃が無料になる企画を共同で開発。
- また、石川県は、神戸港と金沢港を発着地とするクルーズの商品化を契機として、神戸市との連携を発表。(春に締結予定だったが、コロナの関係で延期中)



セブリティ・ミレニアム(総トン数:90,963トン、定員:2,158名)

神戸港との連携

【連携メリット】
神戸港の世界的な知名度を活かしたクルーズ誘致

【連携メリット】
新たに北陸から乗客

東1クルーズ発着数50隻
(2019年実績) / 西1クルーズ発着数134隻
(2019年実績)

<連携の異なる両港>
お互いの強みを活かし
相乗効果を発揮

横浜港に続き、
日本を代表するクルーズ港と連携

神戸港として
初の2港間で協定締結

国内2大クルーズ港との連携により金沢港の日本海側の拠点性をより確かに

出典:石川県HP

特徴

対象:石川県民および横浜市民
行程:11日間のクルーズのうち、金沢で下車することで
7日間のクルーズとなる
定員:石川県民50名、横浜市民50名

お知らせ

「北陸港湾ビジョン ～日本海北前船構想2030～」は、
北陸地方整備局港湾空港部のHPでご覧頂けます。

北陸港湾ビジョン ～日本海北前船構想2030～

<https://www.pa.hrr.mlit.go.jp/kouwanshinkou/hokuriku-vision/>



←QRコードからも
アクセスできます

