

第 1 章 金沢港の現状

1-1 金沢港の概要

1-1-1 金沢港の位置

金沢港は、日本海沿岸の中央部、石川県金沢市に位置する重要港湾であり、日本海対岸諸国と日本の三大都市圏（首都圏、中京圏、関西圏）を結ぶ「扇」の要に位置しており、太平洋側の港湾と比較して、中国や韓国などの距離が近く、物資の輸送に要する時間が短いことから、我が国と対岸諸国とを結ぶ重要な港であります。



図 1-1 金沢港の位置

コンテナ航路としては、韓国航路・中国航路で週 7 便、RORO 船による航路は、釜山港、馬山港をつなぐ航路が週 2 便就航しており、

また、鉄道網としては、2015 年の北陸新幹線金沢開業により東京－金沢間が 2 時間半で結ばれ、2024 年春には福井県敦賀まで延伸される予定であります。

さらには、道路網として、関西圏や中京圏などを結ぶ、北陸自動車道、東海北陸自動車道、能越自動車道の広域ネットワークが構築されているほか、人やものの交流の拡大を一層盛んにしていくため、金沢市街地の外郭を形成する金沢外環状道路や、能登とを結ぶのと里山海道の 4 車線化、全国有数のものづくり産業が集積する加賀地域と金沢港を結ぶ加賀海浜産業道路の整備が進められており、今後、益々の金沢港の利用拡大が期待されています。

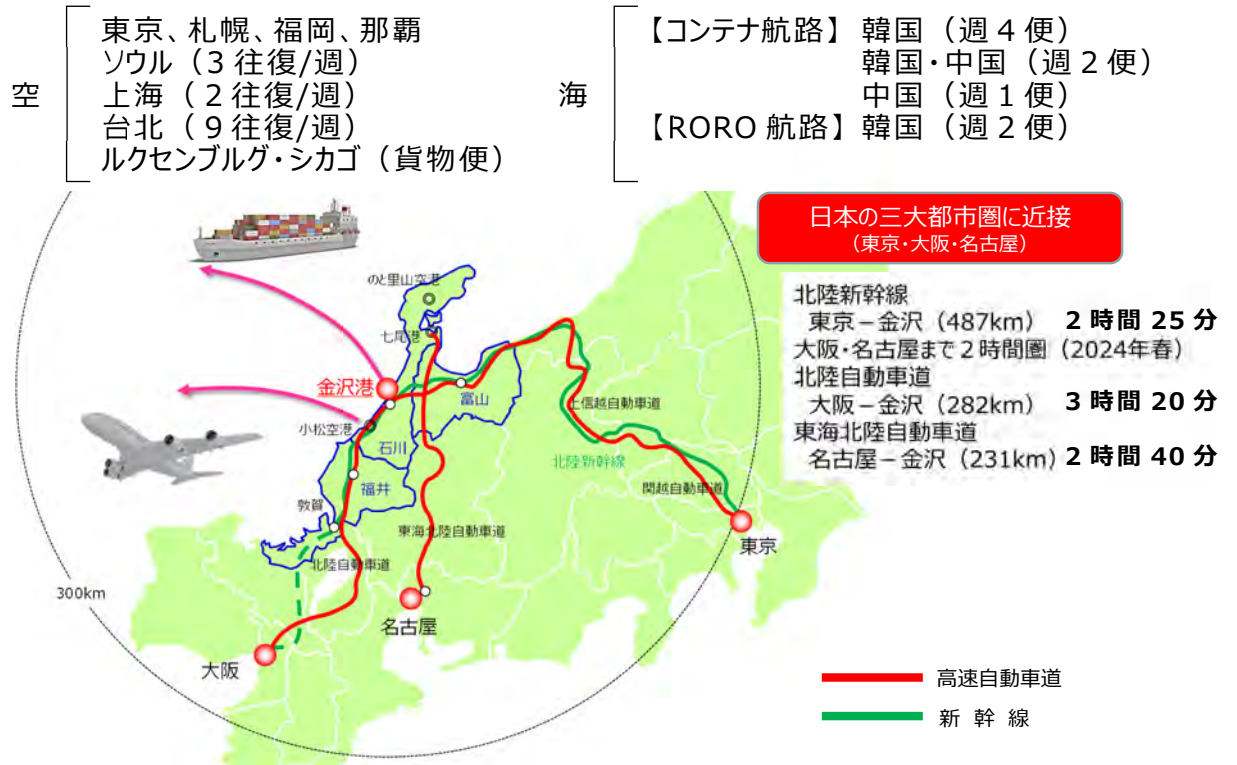


図 1-2 金沢港の位置



図 1-3 金沢港周辺道路ネットワーク図

1-1-2 金沢港の沿革

① 金沢港整備の契機と取扱貨物量の増加

1954年7月に旧大野港、旧金石港を合併し、金沢港となり、その後、1963年に豪雪に見舞われ陸路が遮断したことから、海上輸送の重要性が認識され、金沢市及び加賀地方を背後圏とする物流拠点として、1964年4月に重要港湾の指定を受け、大野川の河口を掘り込んで整備を進め、1970年に開港しました。

開港当時91万トンであった貨物量は年々増加し、2022年には313万トンに達しています。

② 金沢港における定期航路の就航の変遷

金沢港では、1988年10月から国際定期コンテナ船が週1便体制で就航し、現在は韓国航路週4便・韓国中国航路週2便・中国航路週1便体制となっています。また、建設機械を運ぶRORO船が2000年4月より就航し、現在は週2便体制となっています。国際定期コンテナ船の就航後、金沢港におけるコンテナ取扱個数は年々増加し、2016年から2019年の間は、4年連続過去最高を記録しました。こうしたコンテナ貨物量の増加に対応するため、2018年4月にガントリークレーン2号機の供用を開始しました。

③ 船舶の大型化へ対応した港湾整備の変遷

船舶の大型化に対応し、地域産業の国際競争力強化や産業立地による地域活性化を図るため、大浜地区では、2008年に岸壁（水深-13m）と泊地が整備され、産業・建設機械を中心に国際物流の拠点として背後圏の経済活動に重要な役割を果たしており、2016年には岸壁延伸工事（延長400m）の完成により、貨物船が2隻同時に着岸でき、大型クルーズ船の着岸も容易になりました。現在は航路水深-13m化に向け国直轄事業で整備を進めています。

④ 近年の金沢港活性化の取り組み

近年、コンテナ取扱量やクルーズ船の寄港数が大きく増加しており、こうした変化に対応するため2017年に「金沢港機能強化整備計画」を策定しました。この計画では、乗船客の利便性向上や新たな賑わい創出のためのクルーズターミナル整備と、貨物荷役作業の効率化を図るためふ頭用地を拡張し、点在していたコンテナ上屋を移転集約して新たな大型コンテナ上屋整備が計画され、開港50周年を迎えた2020年に完成しました。

その後、2022年3月に「みなとオアシス金沢港」として登録され、2023年7月に金沢港クルーズターミナルは、開館から3年間で200万人を超える方々にお越しいただき、賑わいの拠点としての役割が定着してきました。

1963年(昭和38年)	三八豪雪で、海上輸送の重要性が認識
1964年(昭和39年)	金沢港が港湾法による重要港湾に指定
1970年(昭和45年)	関税法による開港に指定 石油岸壁(水深7m)4バース完成
1971年(昭和46年)	県営1号上屋が供用開始
1972年(昭和47年)	戸水岸壁(水深10m)2バース完成 金沢みなと開館が完成
1973年(昭和48年)	無量寺岸壁(水深7.5m)1バース完成 石油岸壁(水深7m)2バース完成 県営穀物サイロが完成
1974年(昭和49年)	大野岸壁(水深4.5m)3バース完成
1975年(昭和50年)	無量寺岸壁(水深7.5m)2バース完成
1978年(昭和53年)	御供田岸壁(水深10m)1バース完成
1979年(昭和54年)	大浜埋立地工事が完成
1980年(昭和55年)	河北潟防潮水門が完成
1984年(昭和59年)	五郎島岸壁(水深9m)完成
1985年(昭和60年)	県営2号、3号上屋が供用開始
1988年(昭和63年)	韓国定期コンテナ貨物航路開設
1990年(平成2年)	御供田岸壁(水深10m)1バース完成
1992年(平成4年)	県営4号上屋が供用開始
1995年(平成7年)	タイマウント式クレーンが供用開始
1997年(平成9年)	中国定期コンテナ貨物航路開設
1999年(平成11年)	御供田岸壁(水深10m)1バース完成 県営5号上屋が供用開始
2000年(平成12年)	北米(東海岸)RORO航路開設
2005年(平成17年)	ガントリークレーン1号機が供用開始
2008年(平成20年)	大浜岸壁(水深13m)1バース完成
2011年(平成23年)	韓国定期RORO貨物航路開設
2012年(平成24年)	金石大野埋立用地I期区間が完成
2013年(平成25年)	トランスファークレーンが供用開始
2016年(平成28年)	大浜岸壁(水深13m)0.5バース延伸
2018年(平成30年)	ガントリークレーン2号機が供用開始
2019年(平成31年)	県営東部上屋が供用開始
2020年(令和2年)	金沢港クルーズターミナルが完成 金沢港機能強化整備が完成 金沢港ライトアップの開始
2022年(令和4年)	みなとオアシス金沢港を登録

図 1-4 金沢港の沿革

1-2 金沢港の利用状況

1-2-1 金沢港の土地利用状況

金沢港は、大きく10のエリアに区分されており、建設機械や産業機械、コンテナを取り扱う物流関連ゾーンや石油ふ頭を有するエネルギー関連ゾーン、また、クルーズターミナルなどが立地する交流拠点ゾーンや大野お台場公園や釣り護岸が整備された緑地レクリエーションゾーンなど様々な機能を有しています。

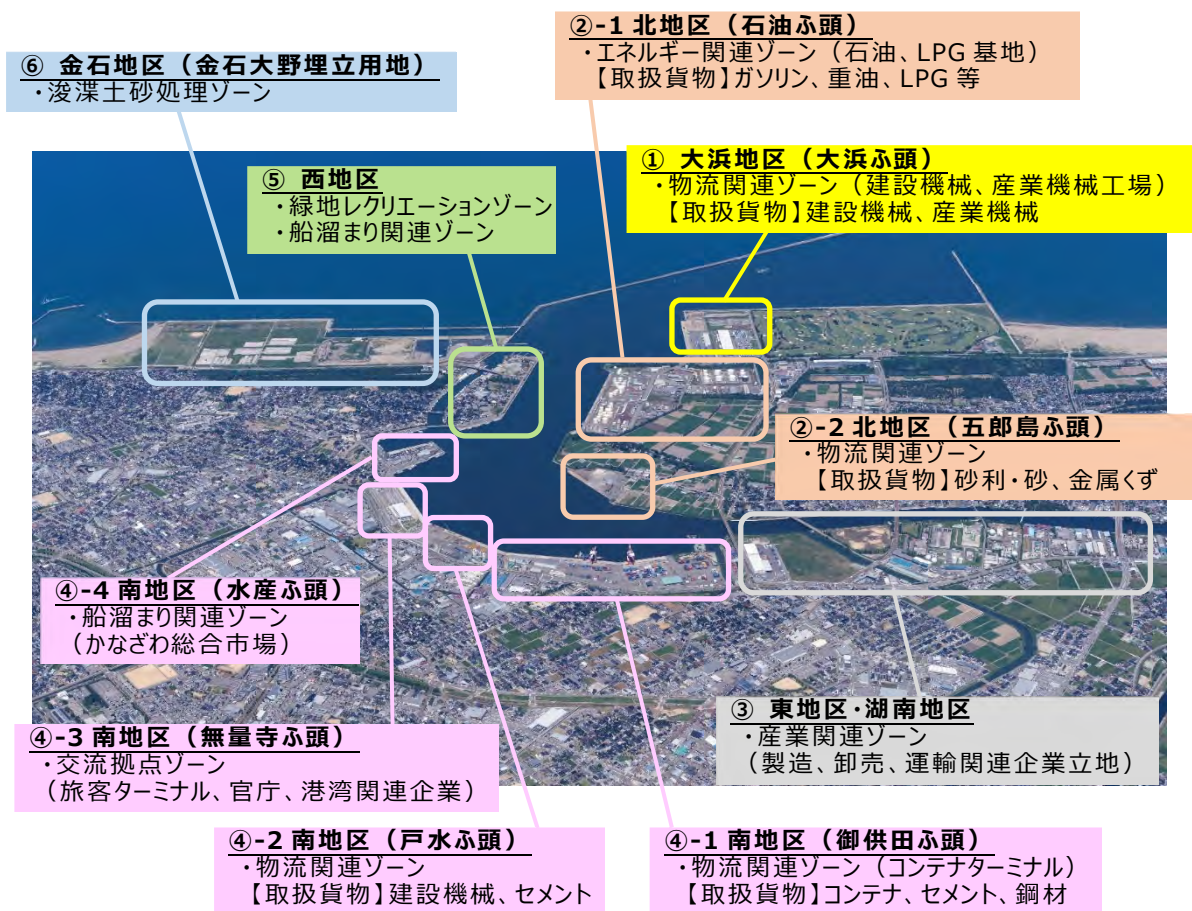


図 1-5 土地利用状況

① 大浜地区（大浜ふ頭）：物流関連ゾーン

大浜ふ頭は、建設機械・産業機械を主に取り扱う場所です。また、大型クルーズ船の寄港地としても利用しています。



図 1-6 大浜地区（大浜ふ頭）の現状

② - 1 北地区（石油ふ頭）：エネルギー関連ゾーン

石油ふ頭は、ガソリン・重油・LPG を主に取り扱う場所です。背後地は、エネルギー関連企業が立地しています。



図 1-7 北地区（石油ふ頭）の現状

② - 2 北地区（五郎島ふ頭）：物流関連ゾーン

五郎島ふ頭は、砂利・砂の移入、金属くずの輸出を主に扱う場所です。また、巡視船（海上保安庁）の係留場所としても利用しています。



図 1-8 北地区（五郎島ふ頭）の現状

③ 東地区・湖南地区：産業関連ゾーン

東地区、湖南地区は、工業団地や木材団地が形成され、様々な企業（製造業、卸売業、運輸業等）が立地しています。



図 1-9 東地区・湖南地区の現状

④ - 1 南地区（御供田ふ頭）：物流関連ゾーン

御供田ふ頭は、コンテナ貨物の輸出入のほか、セメント、鋼材の移入を主に取り扱っています。

- 施設概要
- 岸壁水深 -10m
 - 岸壁延長 540m
(昭和53年～平成11年完成)
 - 取扱貨物
コンテナ、セメント、鋼材

コンテナターミナル



図 1-10 南地区（御供田ふ頭）の現状

④ - 2 南地区（戸水ふ頭）：物流関連ゾーン

戸水ふ頭は、建設機械の輸出の他、セメントの移入を主に取り扱っています。（日韓定期 RORO 船が週2便運航）

- 施設概要
- 岸壁水深 -10m
 - 岸壁延長 370m
昭和46～47年完成
 - 取扱貨物
建設機械・セメント
 - その他 クルーズ船の臨時寄港地
※2隻同時着岸する時



図 1-11 南地区（戸水ふ頭）の現状

④ - 3 南地区（無量寺ふ頭）：交流拠点ゾーン

無量寺ふ頭は、クルーズ船の寄港地であり、乗船客が利用するクルーズターミナルが立地しています。

クルーズターミナル周辺には、港湾関連企業や官庁が立地しています。



図 1-12 南地区（無量寺ふ頭）の現状

コロナ禍で外航クルーズ船の寄港はありませんでしたが、クルーズターミナルを核とした様々なイベント、ライトアップを実施することで、クルーズターミナルの来館者数は開館から3年間で200万人を超えました。



図 1-13 クルーズターミナルでの賑わい創出の取組

④ - 4 南地区（水産ふ頭）：船だまり関連ゾーン

水産ふ頭は、「かなざわ総合市場」や鮮魚等を販売する「いきいき魚市」が立地しています。



図 1-14 南地区（水産ふ頭）の現状

⑤ 西地区：緑地レクリエーションゾーン・船だまり関連ゾーン

西地区は、大野お台場公園や大野からくり記念館などが立地し、釣りが楽しめる釣り護岸が整備されています。

大野ふ頭は、官庁船、作業船の船だまりとして利用されています。



図 1-15 西地区の現状

⑥ 金石地区(金石大野埋立用地)：浚渫土砂処理ゾーン

金石大野埋立用地は、金沢港の浚渫土砂の受け入れ地であり、Ⅰ期エリアとⅡ期エリアに分かれています。

Ⅰ期エリアは埋立工事が完成しており、簡易グラウンドや芝生広場、ブロック製作ヤードとして暫定利用しており、Ⅱ期エリアは大浜航路の浚渫（-12m → -13m）により発生した土砂を現在も受け入れ、埋立工事を実施しています。



図 1-16 金石地区(金石大野埋立用地)の現状

1-2-3 全体取扱貨物量の推移

金沢港の全体取扱貨物量は、年間 300～400 万トンの中で推移しています。外貿(輸出入)貨物量は、平成 16 年から令和 4 年にかけて 2 倍以上に伸びています。

主要貨物は、輸出は約 7 割が建設機械、産業機械、輸入は約 2 割が糸、紡績機器の部品、移入は約 8 割がガソリンなどの石油製品となっています。

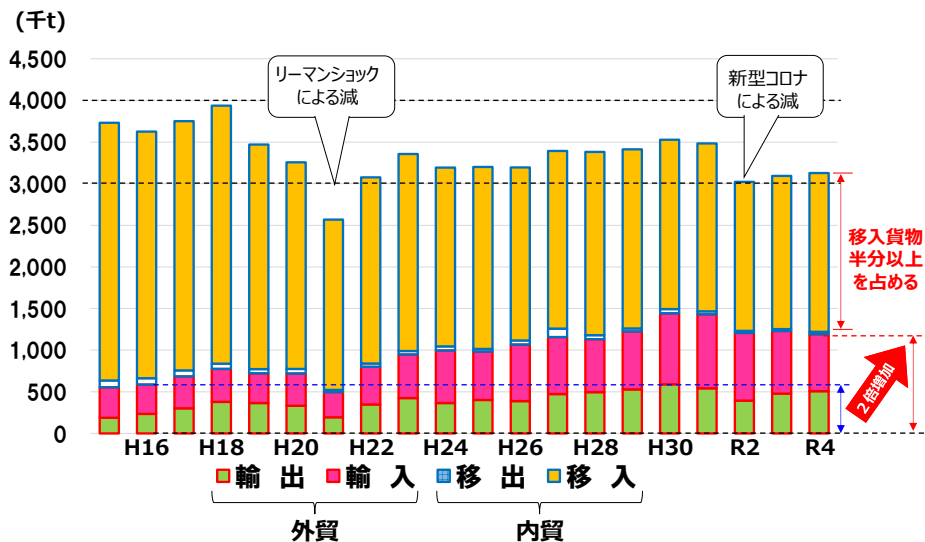


図 1-18 全体取扱貨物量の推移

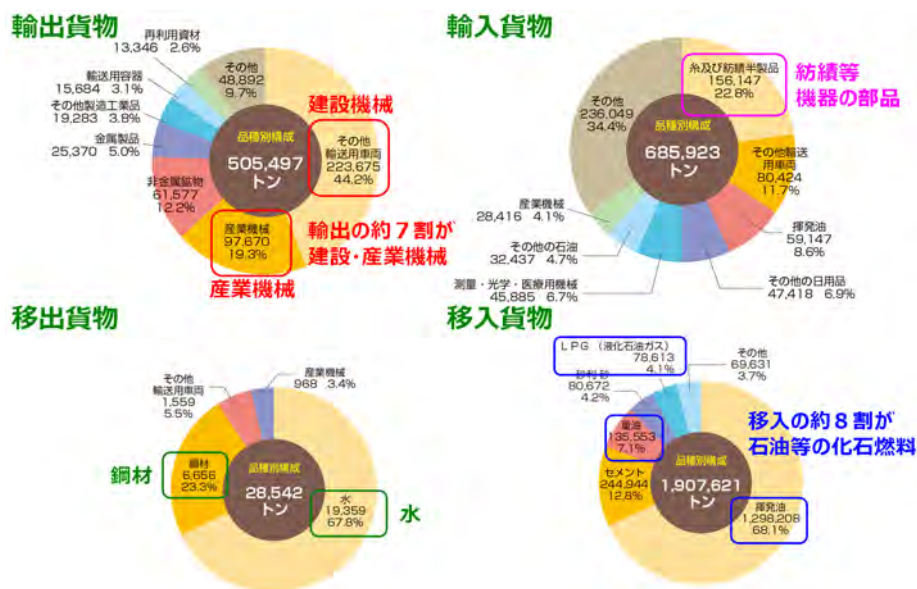


図 1-19 取扱貨物種別割合 (令和 4 年実績)

1-2-4 コンテナ取扱貨物量の推移

金沢港のコンテナ取扱貨物量は、平成 19 年の建設機械の大手メーカーであるコマツの進出もあり、進出以降これまで約 2 倍に取扱貨物量が増加しています。

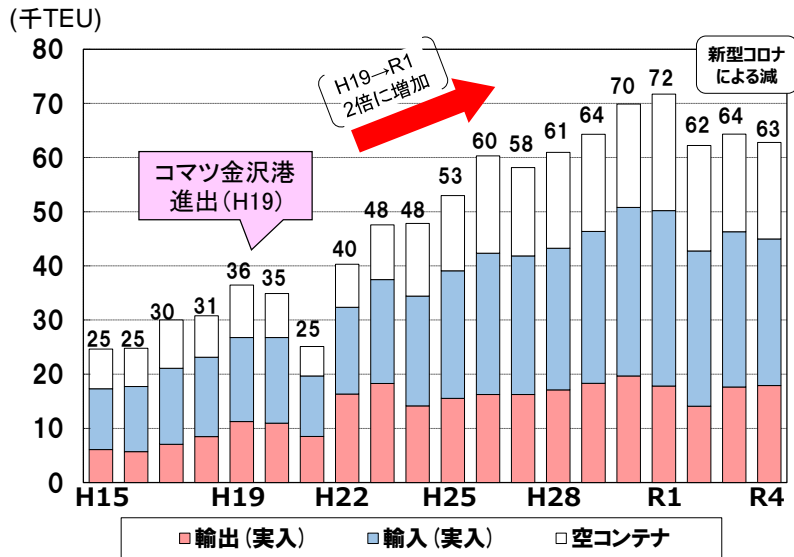


図 1-20 コンテナ取扱貨物量の推移

国際定期航路は、韓国や中国航路など 4 航路・週 9 便が運航しています。重要港湾の中で福山港に次いで第 2 位（令和 4 年時点）となっています。

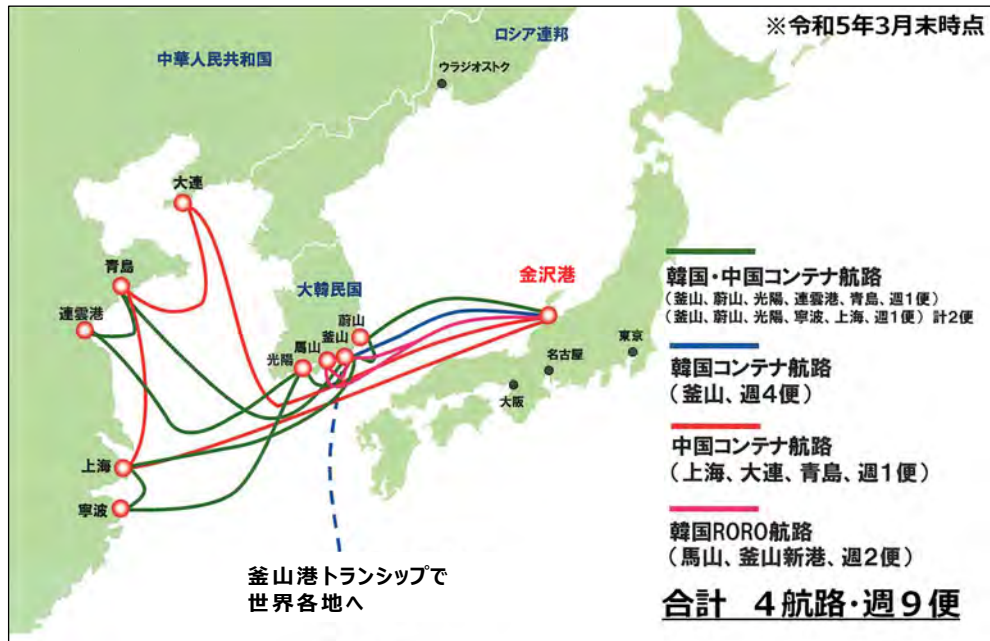


図 1-21 国際定期航路の就航状況

1-2-5 金沢港定期コンテナ船の大きさ

金沢港を利用する定期コンテナ船の大きさは、平成25年から令和5年にかけて約1.3倍に大型化が進んでいます。

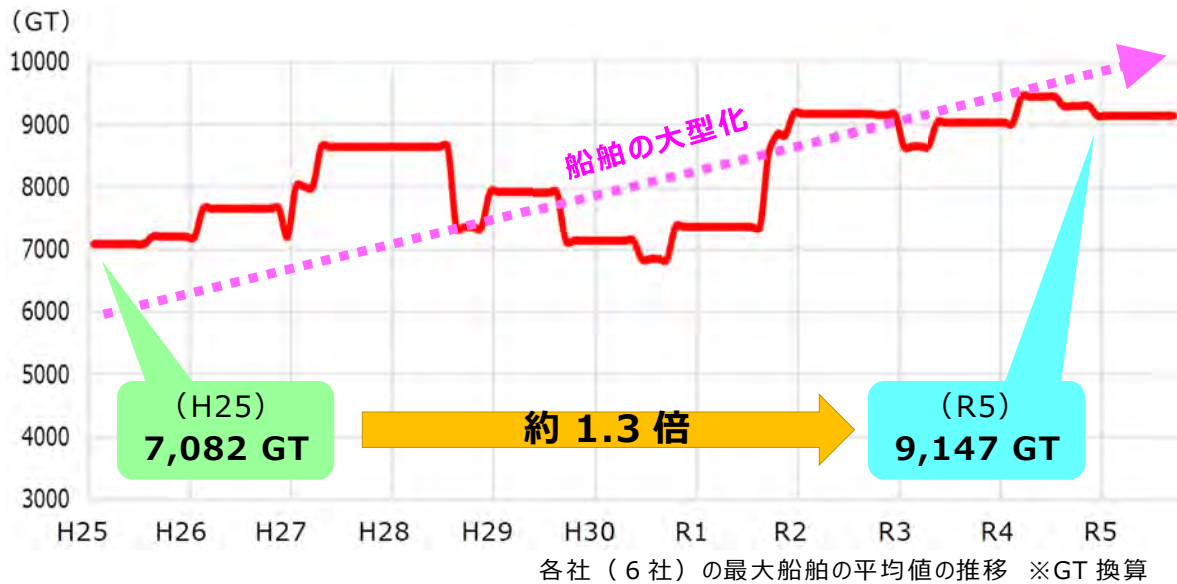


図 1-22 金沢港定期コンテナ船航路の船型推移

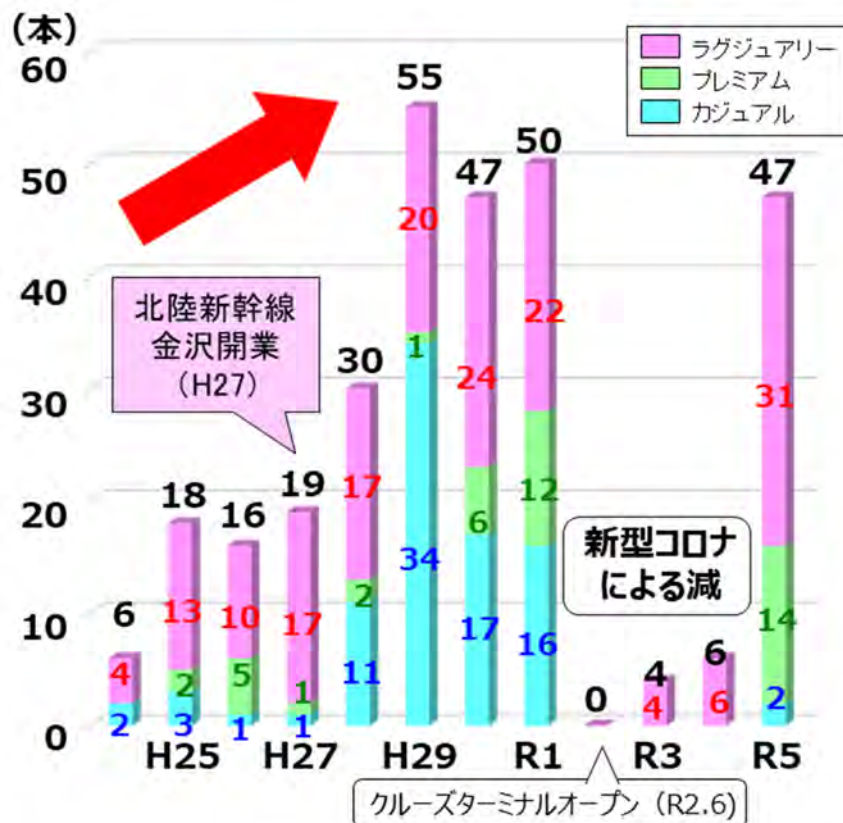
※ GT …… Gross Tonnage の略。船全体の容積を示し、船の大きさを示す指標に用いられる。
100 立方フィートまたは 2.83 立方メートルを 1 トンとする。

1-2-6 クルーズ船の寄港動向

金沢港のクルーズ船の寄港については、アジアの経済発展を背景にクルーズ需要が高まり、欧米船社のアジア進出の本格化とともに、北陸新幹線金沢開業による「レール&クルーズ」などにより、寄港数が急増（ピーク時：55本(H29)）しています。

令和2～4年にかけてはコロナ禍の影響により寄港数が大幅に減少しましたが、令和5年には、47本が寄港し、今後は、クルーズ需要が回復するものと期待されています。

また、金沢港に寄港する船の特色として、欧米富裕層が乗船するラグジュアリー船の比率が多くなっています。

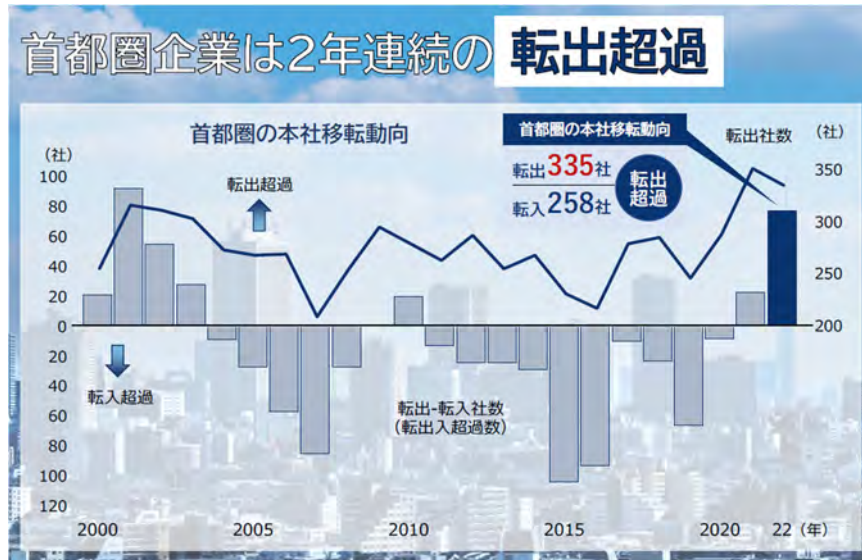


※本数：金沢港に寄港するクルーズ商品本数

図 1-23 金沢港へのクルーズ船の寄港実績

1-3-3 生産拠点の見直しの動向（首都圏⇒地方）

新型コロナウイルスの感染拡大で、本社機能や主要拠点が首都圏に集中することの脆弱性が認知され、2022年には過去20年で最多の転出数となっています。

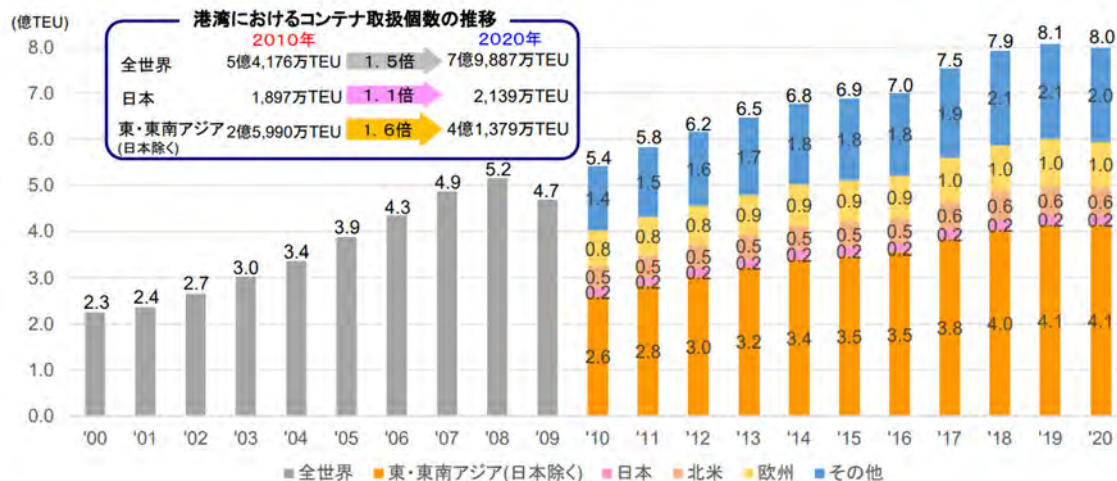


出典：首都圏・本社移転動向調査（2022年、帝国データバンク）

図 1-26 首都圏企業の転出状況

1-3-4 世界のコンテナ取扱個数の推移

世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は、2010年から2020年で1.5倍に増加しているなど、世界的にコンテナ貨物量は増加傾向となっています。



出典：国土交通省港湾局

図 1-27 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

1-3-5 ドライバー不足等によるモーダルシフトの促進

労働基準法及び改善基準告示の改正により、2024年4月からトラックドライバーの労働時間の上限規制が適用されるため、更なる労働力不足が懸念されており、今後陸上輸送から海上輸送へモーダルシフトが進む可能性があると考えられています。

2030年にはドライバーの供給不足により北陸では3割～4割の貨物が運べなくなると予測されています。

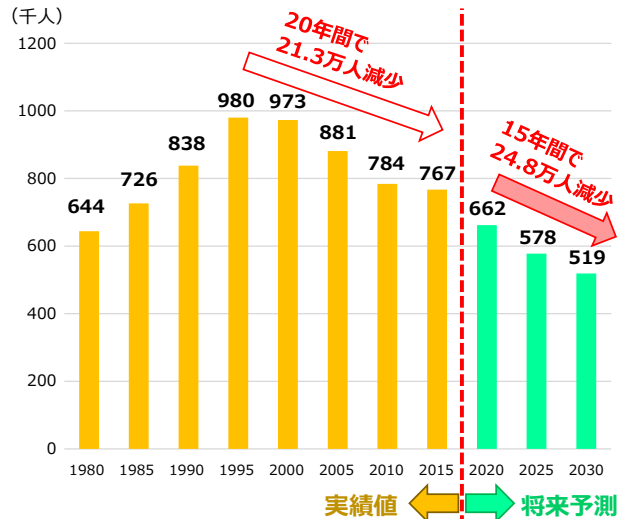
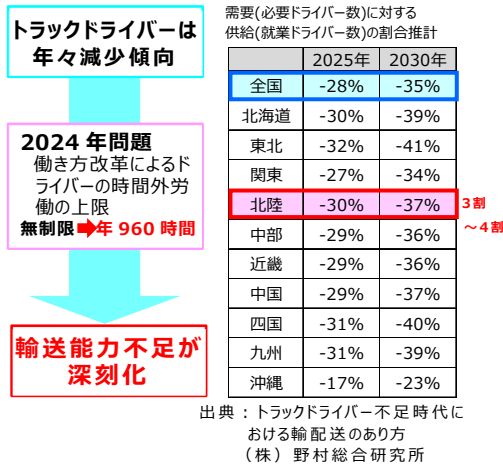


図 1-28 トラックドライバー不足による影響図

図 1-29 道路貨物運送業の運転従事者数の推移

1-3-6 カーボンニュートラルな社会

2020年に国が「2050年カーボンニュートラル」を宣言したことに伴い、金沢港においては、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素・アンモニア等をはじめとした次世代エネルギー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が求められています。



出典：HySTRA

図 1-30 次世代エネルギーへの転換

1-3-7 広域幹線道路網の構築

令和4年11月に金沢外環状道路海側幹線がつながり、物流拠点である金沢港と背後圏とのアクセスが向上しました。当該道路は交通の円滑化を図るため、引き続き四車線化の整備を進めています。そのほか、ものづくり企業が集積する加賀地域と金沢港とを結ぶ海側の南北幹線として、加賀海浜産業道路も整備を進めており、今後、さらなる金沢港へのアクセス向上が期待されています。



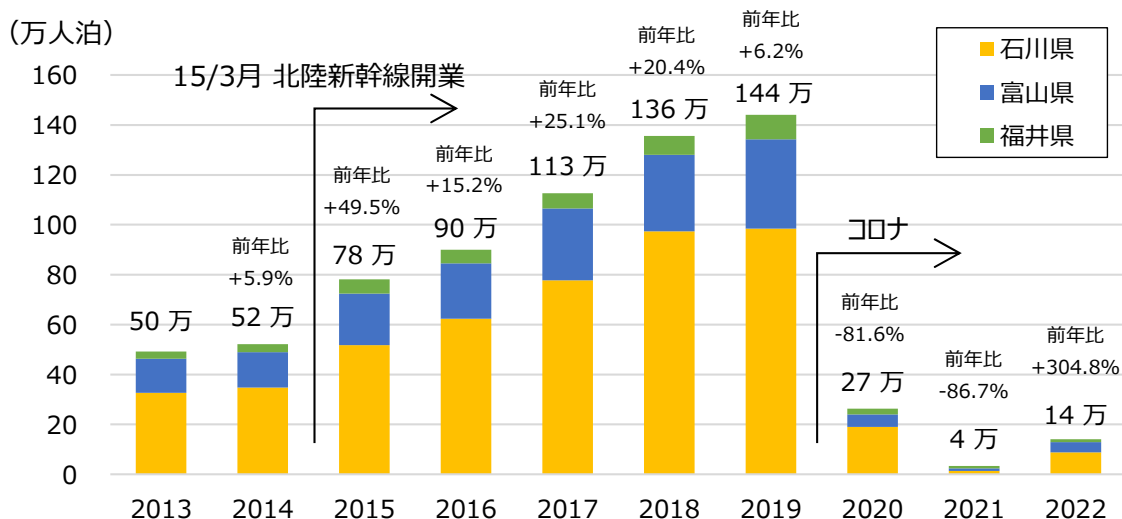
図 1-31 金沢外環状道路による加賀-金沢-能登の連携イメージ



図 1-32 加賀海浜産業道路による加賀地域と金沢港の連携イメージ

1-3-8 石川県の観光需要

北陸地域の外国人延べ宿泊者数は、コロナ前まで年々増加しており、北陸3県（石川、富山、福井）の中では、石川県が最も多く、石川県の観光需要が高まっています。



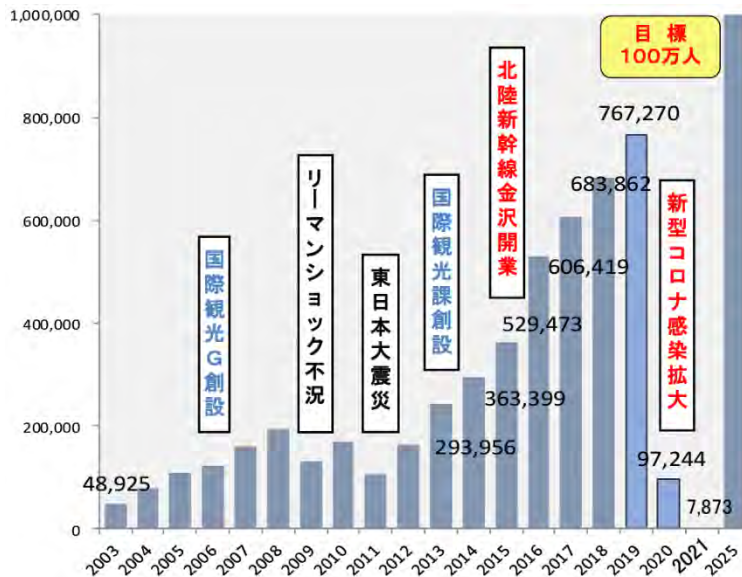
出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

図 1-33 石川県の観光需要の高まり

1-3-9 インバウンドの回復による消費拡大

コロナ前（2019年）の外国人延べ宿泊者数は76万7千人となっており、新幹線開業前（2014年）比で2.6倍に増加しています。

また、石川県では、我が国の水際措置の大幅緩和（令和4年10月）を踏まえ、2025年の外国人宿泊者数の目標値を100万人としており、今後、外国人宿泊者数の増加に併せて観光消費も増加することが見込まれます。



出典：石川県のインバウンドの取り組み（石川県）

図 1-34 石川県の外国人宿泊者数の推移

1-3-10 旅行ニーズの多様化

近年は、大量輸送・大量消費型の観光から、グリーンツーリズムやエコツーリズム、都市散策と言ったオルタナティブ・ツーリズムが注目されています。

オルタナティブ・ツーリズムは、伝統文化や歴史的街並み、自然、地場伝統工芸等の地域独自の資源を観光資源としたものであることから、加賀百万石時代から培われた風土による豊富で質の高い観光資源を活用し更なる誘客促進を行うことが可能と考えられます。

<金沢城、兼六園などの文化施設> <輪島塗、山中漆器、加賀友禅、九谷焼、金沢箔等の伝統工芸>



金沢城公園



輪島塗 山中漆器 加賀友禅 九谷焼 金沢箔

<能楽、金沢芸妓などの伝統工芸>



金沢芸妓

<治部煮などの伝統料理や地酒などの食文化>



加賀会席

治部煮

地酒

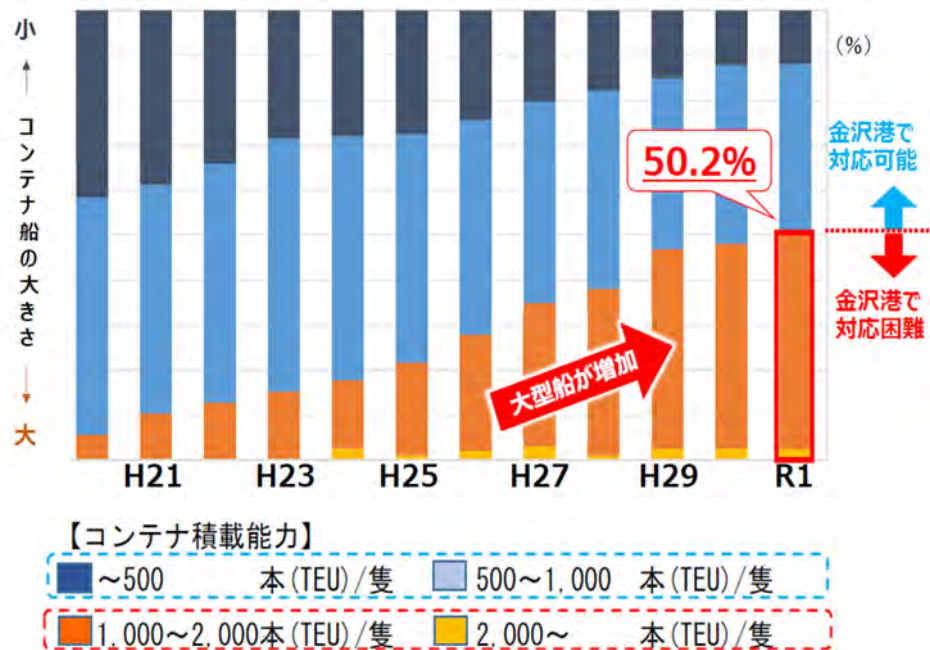
図 1-35 石川県の観光資源

1-3-11 コンテナ船等の大型化

日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船は年々大型化が進んでいます。現在は太平洋側に寄港するコンテナ船が大型化している状況にありますが、今後、太平洋側に就航していた大型コンテナ船が日本海側へ配船される可能性があります。

クルーズ船は建造年別船型構成比をみると近年 10 万トン以上の大型のクルーズ船の比率が増加しており、大型化が進んでいます。

また、RORO 船についても建造年別船型構成比は近年 6 万トン以上の比率が大きくなってきていることから大型の RORO 船が増加しています。



出典：国際輸送ハンドブックを基に作成

図 1-36 日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船の動向

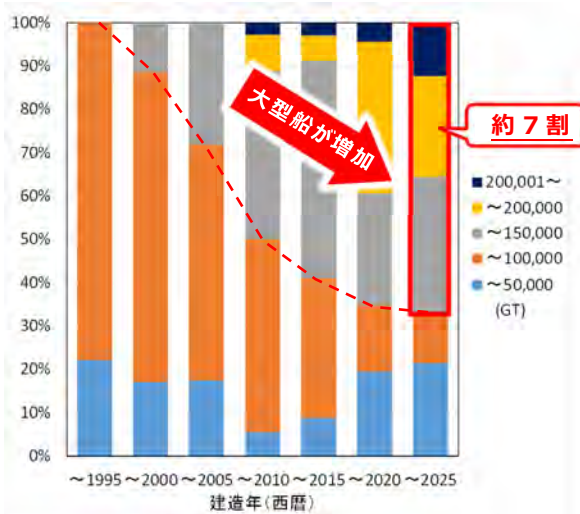


図 1-37 クルーズ船の建造年別船型構成比

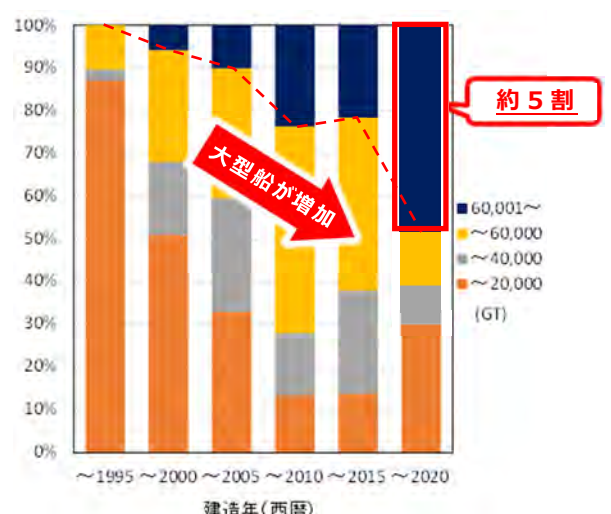


図 1-38 RORO 船の建造年別船型構成比