

第4章 現状及びニーズ調査等を踏まえた課題

4-1 金沢港の多面的な分析評価（SWOT分析）

金沢港の現状やニーズ調査の結果などを踏まえ、「強み」、「弱み」、「機会」、「脅威」を項目ごとに多面的に分析し、将来の金沢港のあるべき姿を検証しました。

表 4-1 SWOT分析結果

		物流
		賑わい
強み (Strengths)		
1. 外貨定期コンテナ就航数が多い	(P15)	物流
2. ものづくり産業の集積	(P13)	物流
3. 陸海空の交通インフラの充実	(P3)	物流
1. 観光都市としての人気	(P18)	賑わい
2. 金沢都心部に近い	(P18)	賑わい
弱み (Weaknesses)		
1. 岸壁水深が浅く、航路や泊地狭い	(P31※詳細は P45)	物流
2. コンテナヤードが狭く、作業効率が悪い	(P31※詳細は P46)	物流
3. 倉庫の不足	(P30)	物流
4. 港内に土砂がたまりやすい	(P31※詳細は P61)	物流
5. 港湾施設の老朽化	(P31※詳細は P61)	物流
1. 集客施設や物販施設の不足	(P35※詳細は P52)	賑わい
2. 憩い空間の不足	(P35※詳細は P56)	賑わい
機会 (Opportunities)		
1. 生産拠点の見直しの動き（首都圏等→地方）	(P19)	物流
2. 世界的にコンテナ貨物が増加傾向	(P19)	物流
3. ドライバー不足等によるモーダルシフトの促進	(P20)	物流
4. カーボンニュートラルな社会	(P20)	物流
5. 広域幹線道路網の構築	(P21)	物流
1. 観光需要の高まり	(P21)	賑わい
2. インバウンドの回復による消費拡大	(P22)	賑わい
3. 旅行ニーズの多様化	(P22)	賑わい
脅威 (Threats)		
1. 地域間競争の激化	(P31※詳細は P45)	物流
2. コンテナ船等の大型化	(P23)	物流
3. 港湾労働力の不足	(P31※詳細は P48)	物流
4. 次世代エネルギーへの転換	(P20)	物流
5. 冬季の波浪	(P30)	物流

4-2 課題全般

金沢港における課題を金沢港の現状、ニーズ調査の結果を踏まえ、SWOT分析した結果、「物流」、「クルーズ・賑わい」、「レクリエーション・緑・景観」、「カーボンニュートラル」、「安全・安心」の5つに分類し、計18点の課題を抽出しました。

表 4-2 現状及びニーズ調査を踏まえた課題

物流
<ul style="list-style-type: none"> ① コンテナ船の大型化への対応 ② 効率的な物流拠点形成に向けたふ頭再編 ③ 港湾労働者の確保 ④ 既存航路の増便や更なる方面の拡充 ⑤ 県内企業の金沢港利用率向上
クルーズ・賑わい
<ul style="list-style-type: none"> ⑥ クルーズ船の安定的な寄港と受入体制の充実 ⑦ クルーズターミナルを核とした更なる賑わいの創出 ⑧ 周辺地域・交流施設との連携強化 ⑨ 水産業との連携強化
レクリエーション・緑・景観
<ul style="list-style-type: none"> ⑩ みなとを活用した憩い空間の向上 ⑪ 良好な港景観の形成
カーボンニュートラル
<ul style="list-style-type: none"> ⑫ 次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換 ⑬ 再生可能エネルギーの活用促進 ⑭ 港湾施設や荷役機械の脱炭素化 ⑮ 物流における脱炭素化
安全・安心
<ul style="list-style-type: none"> ⑯ 大規模災害における防災力向上 ⑰ 港湾施設の老朽化対策 ⑱ 港内の水深確保と土砂流入抑制

4-3 分類別課題

4-3-1 物流に関する課題

(1) コンテナ船の大型化への対応（地域間競争に負けない港づくり）

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。（図 4-1）

一方、金沢港は他港に比べ岸壁水深が浅く、大型コンテナ船が寄港できないことから、引き続き、寄港してもらうための対応が必要となっています。（図 4-2）

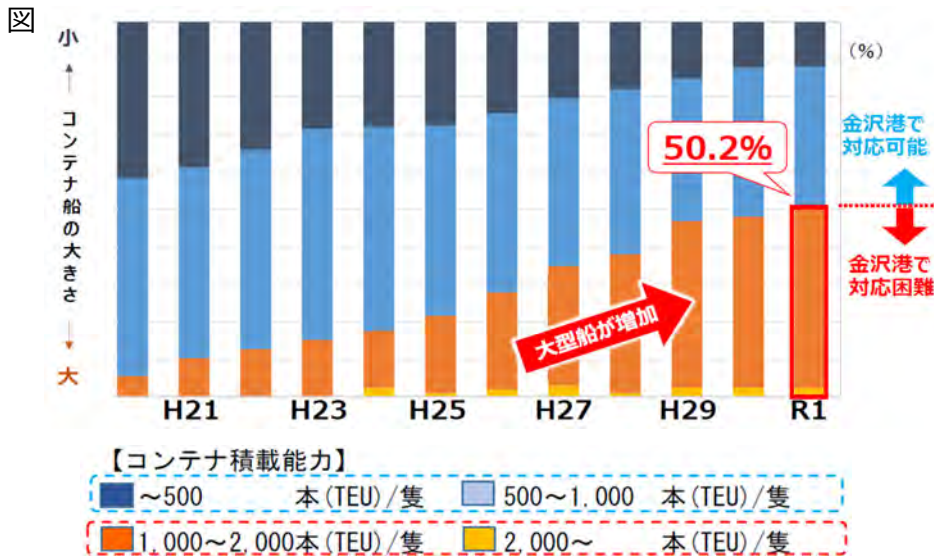


図 4-1 日本に寄港している韓国・中国航路のコンテナ船の動向

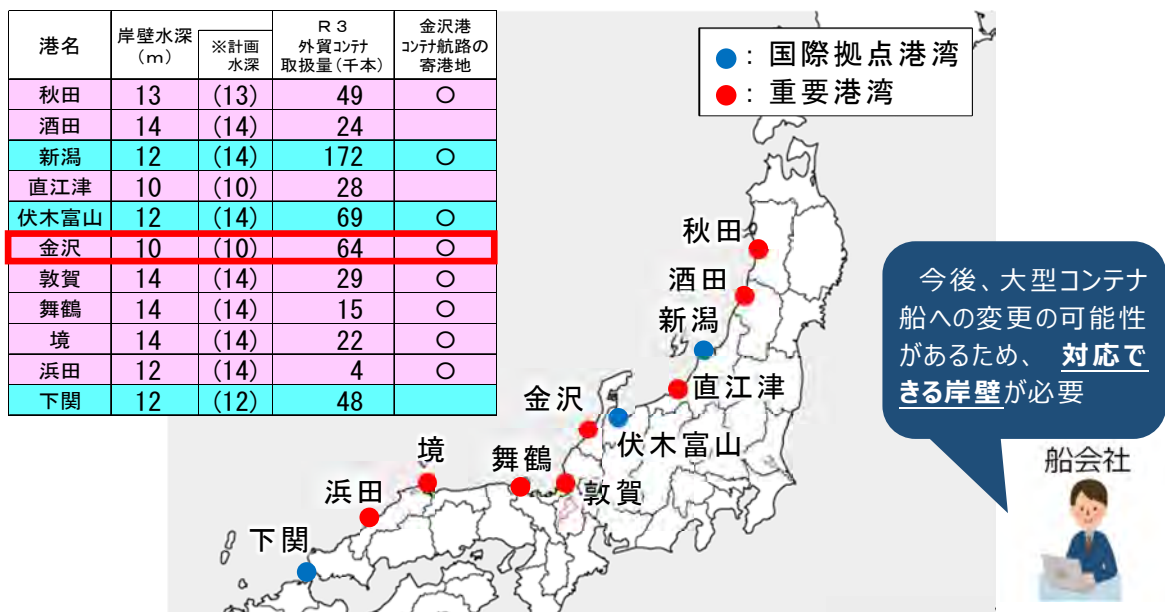


図 4-2 コンテナ船が就航する日本海側の港湾と岸壁水深

(2) 効率的な物流拠点形成に向けたふ頭再編

1) 御供田ふ頭・戸水ふ頭における動線の輻輳と荷役効率の低下

金沢港のコンテナヤードは狭く、不整形であることから、貨物動線が輻輳するため、作業効率が悪くなっています。(図 4-3)

また、鋼材船とセメント船の係留岸壁が同一であることから、両船の入港調整が取れず同時入港した場合は、御供田ふ頭にある鋼材用クレーンを戸水ふ頭に移し、戸水ふ頭で鋼材の荷役を行っているため、非効率な荷役となっているため、利便性の向上が必要となっています。(図 4-4)



図 4-3 戸水～御供田ふ頭の着岸と貨物動線



図 4-4 鋼材船とセメント船の同時入港時の荷卸しの調整

<改善を求める利用者の声>

荷役会社

コンテナヤードがいびつで狭いため、効率が悪い。今後の増加する貨物に対応できない。

セメント船と鋼材船は同じ岸壁を使用しており、輻輳した場合は、荷役作業に支障が生じている。



2) 日韓定期 RORO 船の複数バース寄りによる荷役効率の低下

金沢港を利用する日韓定期 RORO 船は、現在、超重量貨物を大浜ふ頭、建設機械やコンテナ貨物を戸水ふ頭で荷役しており、1 度の入港で2 回の離着岸作業が生じることがあり、非効率な荷役を強いられているため、対応が必要となっています。(図 4-5)



図 4-5 RORO 船の寄港状況

<改善を求める利用者の声>

大浜と戸水の両方で荷積作業を行うことがあるので、貨物を集約すれば効率的になります。

船会社



(3) 港湾労働者の確保

港湾労働者が減少しており、「船舶集中時や休日などの船舶荷役」などが困難になっています。(図 4-6)

また、今後、生産年齢人口の減少が予想されており、労働力不足による港湾運送への影響が懸念されるため、対策が求められています。(図 4-7)

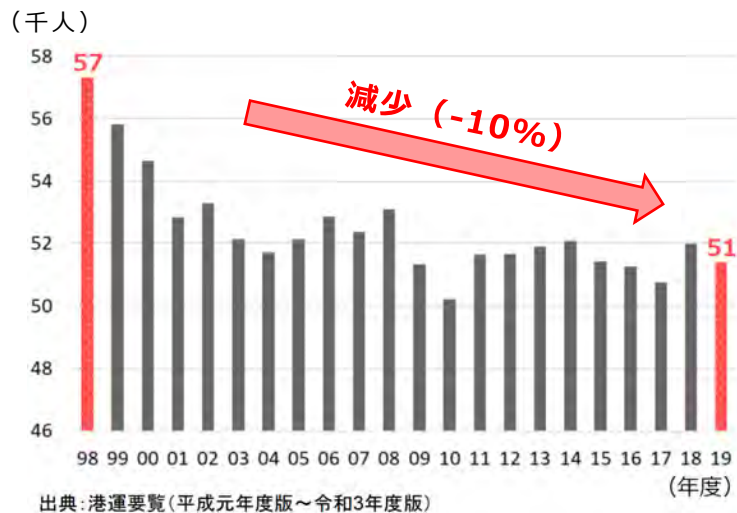


図 4-6 港湾労働者数の推移

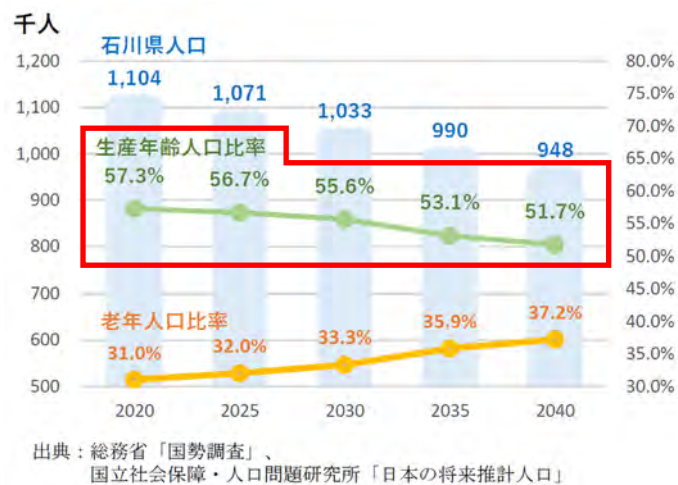


図 4-7 将来の人口減少と労働力不足



出典: 港湾労働者不足アクションプラン (国土交通省)

図 4-8 港湾運送への具体的な影響

<改善を求める利用者の声>

作業員不足が原因で、荷主や船会社の要望に 応じることが困難になっています。

荷役会社



(4) 既存航路の増便や更なる方面の拡充

金沢港の国際定期航路は、合計週 9 便ありますが、ニーズ調査を実施した結果、荷主企業から中国方面などの既存航路の増便を求めています。また、東南アジア向け貨物を取り扱う荷主企業が多く、東南アジア航路の開設も求めています。

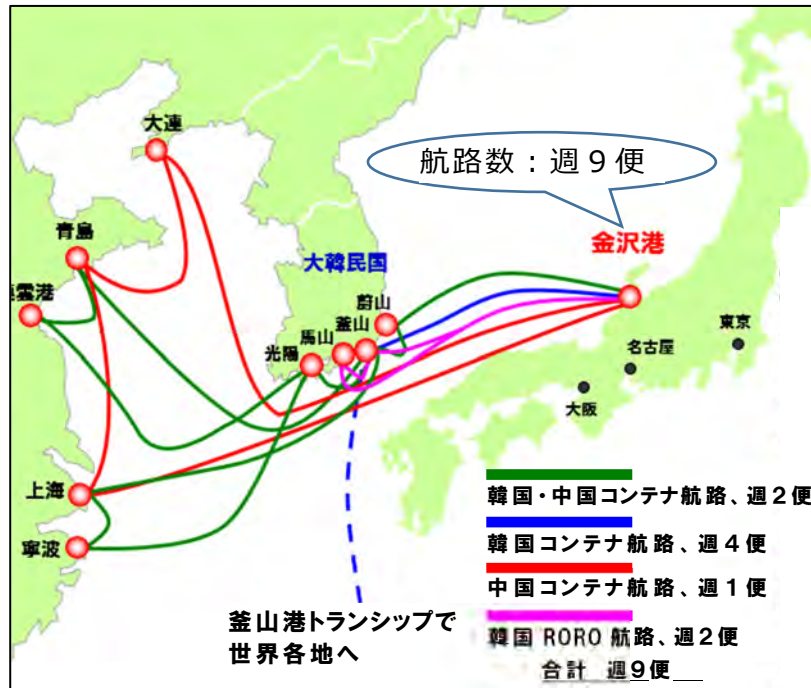
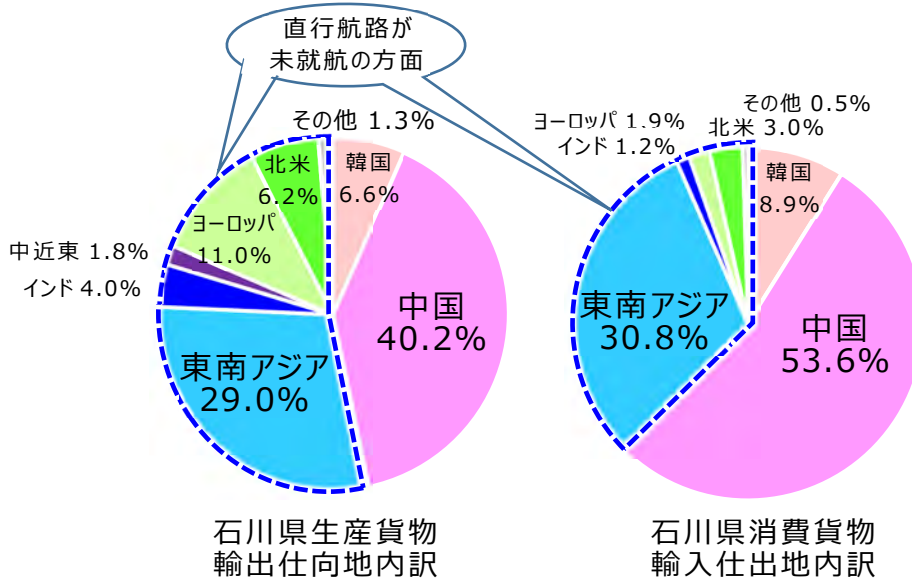


図 4-9 金沢港の国際定期航路



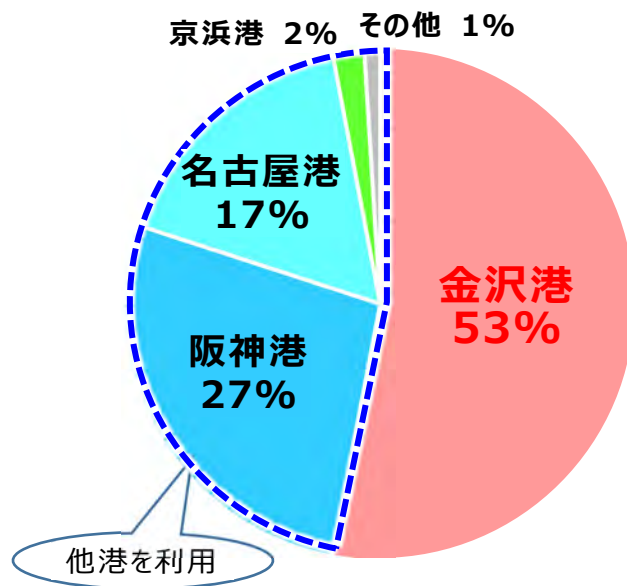
出典：平成 30 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査 国土交通省

図 4-10 石川県生産・消費貨物方面内訳（金沢港未利用貨物を含む）

(5) 県内企業の金沢港利用率向上

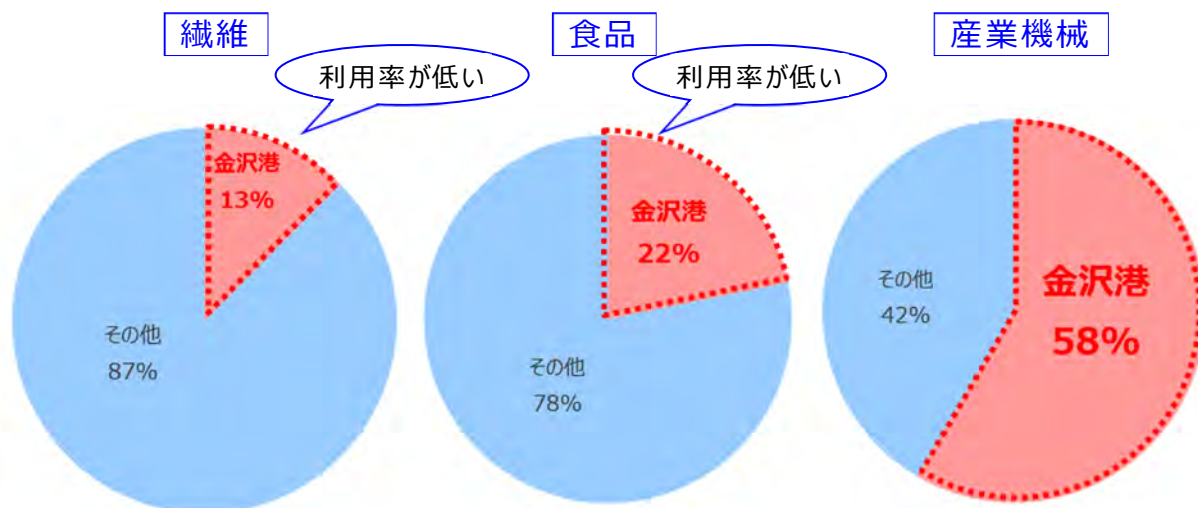
県内企業の金沢港の利用率は、輸出で 53%となっており、47%が他港を利用しています。(図 4-11)

金沢港の品目別コンテナ貨物の利用率をみると、産業機械は 58%となっていますが、繊維、食品はそれぞれ 13%、22%と低く、利用率の向上させる対策が必要となっています。(図 4-12)



出展：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 4-11 金沢港利用率(石川県内企業：輸出)



出展：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 4-12 品目別金沢港利用率(石川県内企業：輸出)

4-3-2 クルーズ・賑わいに関する課題

(1) クルーズ船の安定的な寄港と受入体制の充実

世界的な日本への旅行需要の高まりや、金沢港背後に欧米富裕層に好まれる観光コンテンツを有していることからクルーズ船の寄港が増加しています。また、外航クルーズの乗船客数は今後、増加傾向にある（図 4-14）とともに、欧米クルーズ船社や日本クルーズ船社では、新造船の建造の動きも活発となっており、こうしたクルーズ需要を金沢港へ取り込むことが重要となっています。

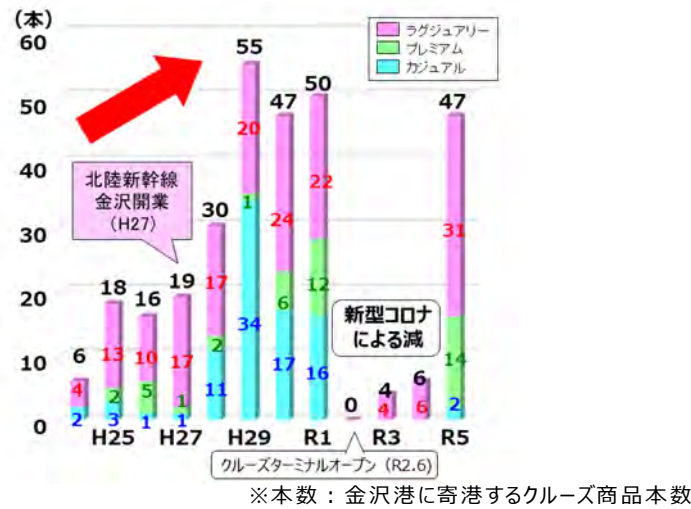


図 4-13 クルーズ船の寄港実績（金沢港）



- 欧米クルーズ船社で新造船を建造予定
→2023～2028年の間に44隻新造、乗客定員121千人増
- 日本のクルーズ船は2028年までに3～4隻程度増える見込み
- 日本のクルーズ人口比：0.3%（外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数 357千人(2019)）
※欧米豪のクルーズ人口比：3～5%
→日本のクルーズ人口比は欧米豪と比較すると1/10程度であり、今後、増加することが期待されている。

出典：「STATE OF THE CRUISE INDUSTRY2023」クルーズライン・インターナショナル・アソシエーション、
「2019年の我が国のクルーズ等の動向」国土交通省、Web CRUISE 記事等を基に作成

図 4-14 外航クルーズの乗船客数の見込み

(2) クルーズターミナルを核とした更なる賑わいの創出

クルーズターミナルでは、様々なイベントが開催され、賑わいを見せており、楽しむ場所としての認知度は高まっています。

一方、周辺では事業所や未利用地が多く、賑わい施設が少ないことから、更なる拡充を求める声が高まっています。



図 4-15 クルーズターミナル周辺の状況

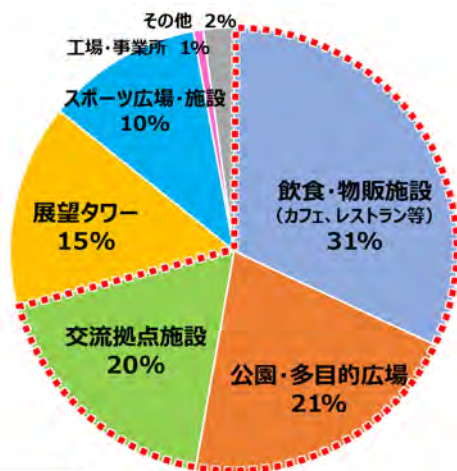
<クルーズターミナルの集客力>

コロナ禍でクルーズ船の寄港が低迷する中、しいのき迎賓館やいしかわ動物園よりも早く入館者数が開館3年間で200万人に到達。



アーバンスポーツイベント開催 (R4.10)

<ターミナル周辺に施設を求める声>



複数回答可

【N=5,164】

海が見えるカフェ、子どもの遊べる場所、公園など若者が喜びそうな場所、沢山作ってほしいです！
オシャレな空間、ゆったりできる空間、素敵な空間があったら、沢山人が来ると思います！

20歳代女性



(3) 周辺地域・交流施設との連携強化

クルーズ乗船客のうち、6割以上が観光ツアーに参加しないフリープランの方であり、クルーズターミナルから交流施設（いきいき魚市、大野からくり記念館等）とのアクセス環境の改善を求める声が多くあることから、港周辺地域・交流施設との連携強化により、訪れたい環境の掘り起こしが求められています。

(図 4-16)



図 4-16 クルーズターミナルと周辺施設

<連携強化やアクセス改善を求める声>

40歳代
男性



クルーズターミナルと大野町とのアクセス道路を整備してほしい。歩道や横断歩道がなく移動に危険である。また道順も分かりにくく、改善できれば双方の賑わいに貢献できると思います。

60歳代
女性



クルーズターミナルから歩きながらいきいき魚市、醤油蔵、からくり記念館など楽しめる一帯になれば良い。

<クルーズ乗船客の声>

40歳代
女性



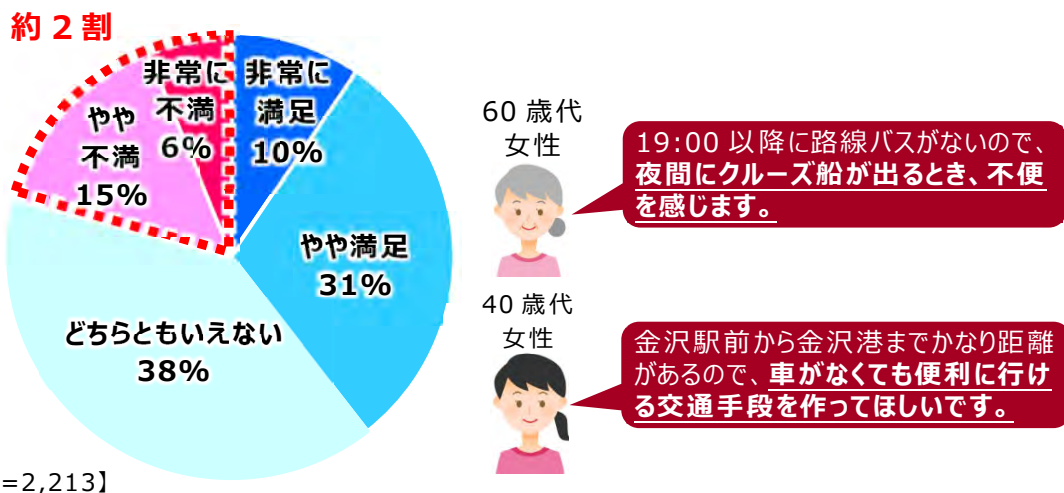
金沢の有名観光地には既に行ったことがあるので、これまで行ったことのない観光地へ行ってみたい。金沢港周辺で温泉や観光できる所があれば、行ってみたい。

また、公共交通機関によるクルーズターミナルまでのアクセスが弱く、県民アンケートの結果によると、約2割がアクセスに不満を持っており、うち約5割が「バスの最終便の時刻延長」など路線バスの改善を求められています。



図 4-17 金沢駅からクルーズターミナルまでのアクセス

<クルーズターミナルへのアクセス改善の声>



(4) 水産業との連携強化

石川県には、ブリやズワイガニなど、優れた水産物が多いものの、まだまだ認知度の向上が求められています。

また、賑わい機能のあるいきいき魚市では、イベント時には、駐車場や道案内が不足しており、クルーズターミナルと水産ふ頭との連携強化が課題となっています。



図 4-18 石川県ブランドの水産物
(ズワイガニ「輝(かがやき)」)

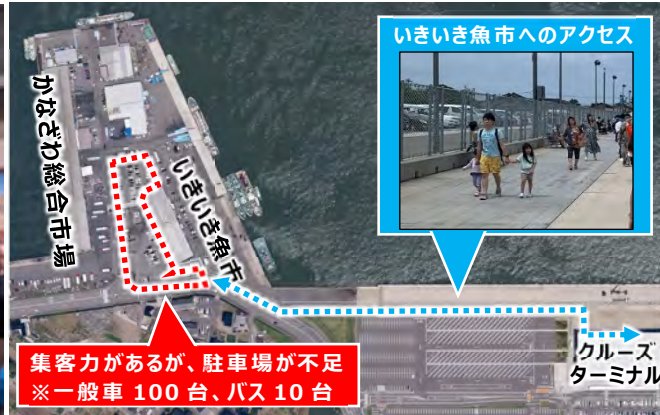


図 4-19 いきいき魚市駐車場と
アクセスの現状



図 4-20 老朽化が進行している水産施設

<水産業振興に関する漁業関係者の声>

石川県
漁協



集客のポイントは食だと考えている。加能ガニの『輝(かがやき)』、寒ブリの『煌(きらめき)』といったブランド力も高いことから、魅力を発進すれば集客は可能と考えます。

フィッシャーマンズワーフのような施設があれば、集客面にとって良いと思う。いきいき魚市も老朽化が進んでいるので、今後どのようにしていくか課題であります。

港利用者



いきいき魚市でイベントを実施しても、駐車場がなく渋滞が発生することがあります。

4-3-3 レクリエーション・緑・景観に関する課題

(1) みなとを活用した憩い空間の向上

クルーズターミナル周辺には、港公園、大野地区には大野お台場公園は、整備されてから、年数が経過しており、時代のニーズに合っておらず、県民アンケートの結果によると、子供や家族連れが利用しやすい賑わい・親水空間の整備や既存施設の改修といった改善の要望が多く寄せられています。



図 4-21 金沢港周辺の公園

<金沢港周辺のレクリエーション施設に関する声>

30歳代
女性



家族連れをターゲットに、公園・緑地の整備がされれば、より賑わいが創出されるかと思う。広場だけではなく、水遊びできる空間や遊具・アスレチック・トランポリンなどがあると良い。

30歳代
女性



お台場公園の施設やトイレを綺麗にして、もっと子どもが遊びにいきたくるようにしてほしい。

金石大野埋立用地は、簡易グラウンドでは野球やサッカー等に利用されているほか、金石海岸では、ビーチサン跳ばし世界選手権も行われています。

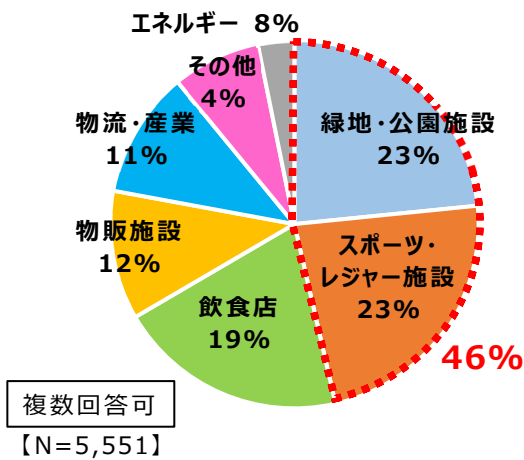
金石大野埋立用地の利用に関する県民アンケートの結果によると、約5割の方が「家族で楽しめる公園施設」や「スポーツ・レジャー施設」を希望するなど、みなとを活用した憩い空間の向上が求められています。

地域住民からは、環境豊かに暮らせ、地域が発展していくために必要な空間づくりを期待されています。



図 4-22 金石大野埋立用地の現状の利用状況

<金石大野埋立用地の利用に関する声>



【金石大野埋立用地の県民ニーズ】

- ◆夕日や水平線を眺められる場所があると良い。
- ◆森林も近く海とも密接に繋がる環境があると良い、防砂フェンスが魅力を分断している。
- ◆家族連れが楽しめる施設や公園があったら良い。
- ◆海の広さを感じられるような公園に散歩ができるコースと休憩施設とカフェなどが設置されていると素敵。
- ◆太陽光、風力発電など次世代エネルギーの基地に活用すれば地域の活性化につながるのではないかと期待されている。
- ◆地区の発展のため、人口の増加も期待できる(居住地)、子供たちが来てくれる(楽しめる施設)、安らぎを与える空間(海辺・緑地)を次世代につなげていきたい。

(2) 良好な港景観の形成

金沢港は、従来、工業港として整備されてきた背景から、色彩等の景観コントロールがされておらず、人々が景色を楽しんだり、自然等の心地よく感じる要素が不足しています。また、県民アンケートによると、「視点場」、「色彩の統一」、「建物の老朽化」、「花や緑などの自然」などに関する不満を感じていることから、良好な港景観の向上が必要となっています。

【建造物や工作物の色彩が統一されていない】

色がまばらな石油タンク



無機質なセメントサイロ



【さび等の老朽化が目立つ】

錆が目立つ石油タンク



むき出しのリサイクル材



【金沢港エリアで重点的に取り組む景観形成ルールがない】

金沢市景観計画の区域

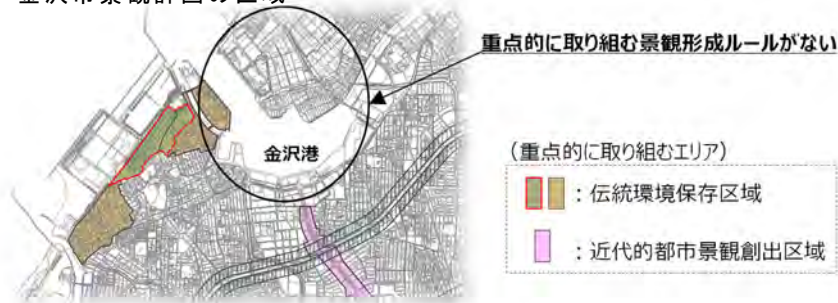


図 4-23 金沢港の景観に関する問題

<景観に不満を感じた人の改善の声>



4-3-4 カーボンニュートラルに関する課題

- (1) 次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換
- (2) 再生可能エネルギーの活用促進
- (3) 港湾施設や荷役機械の脱炭素化
- (4) 物流における脱炭素化

県では、2050年までに温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指しており、金沢港においても、令和5年4月に「金沢港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定し、次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換や港湾施設の脱炭素化を促進するとともに、トラックドライバー不足にも対応できるよう、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトによる脱炭素化が求められています。

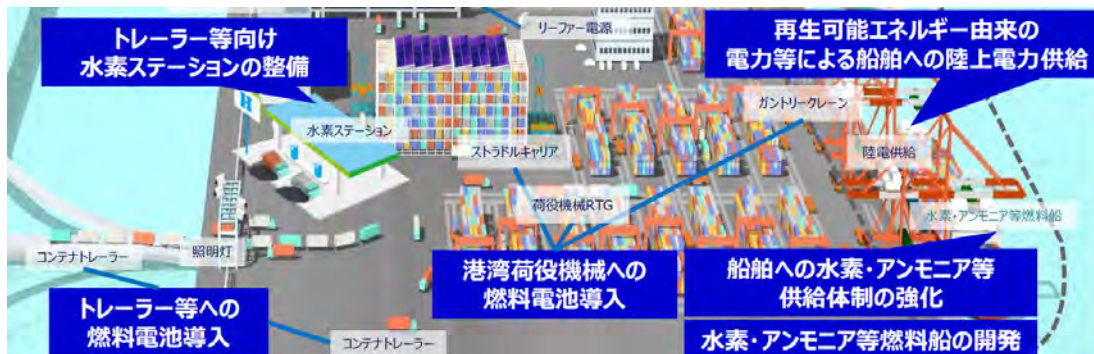
金沢港のCNP形成計画（R5.4策定）

基本方針

- ・次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換→ 県内全域への脱炭素化に貢献
- ・港湾施設や荷役機械の脱炭素化→ 船会社や荷主に選ばれる港へ
- ・モーダルシフトの進展（県内企業による利用促進）→ 港湾物流における脱炭素化に貢献

温室効果ガス削減目標

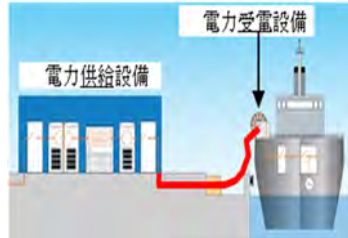
	(基準年)	(中期目標)	(長期目標)
	2013年度	2030年度	2050年
排出量	6.0(千t-CO ₂)	→ 3.8(千t-CO ₂)	実質ゼロ



<次世代エネルギーの受入・供給基地>



<陸上電力供給施設>



<太陽光発電施設>



<カーボンニュートラルに関する有識者の声>

エネルギー
企業



洋上風力産業が大きくなる見込みであり、洋上風力の組立基地の確保が必要になってきます。

4-3-5 安全・安心に関する課題

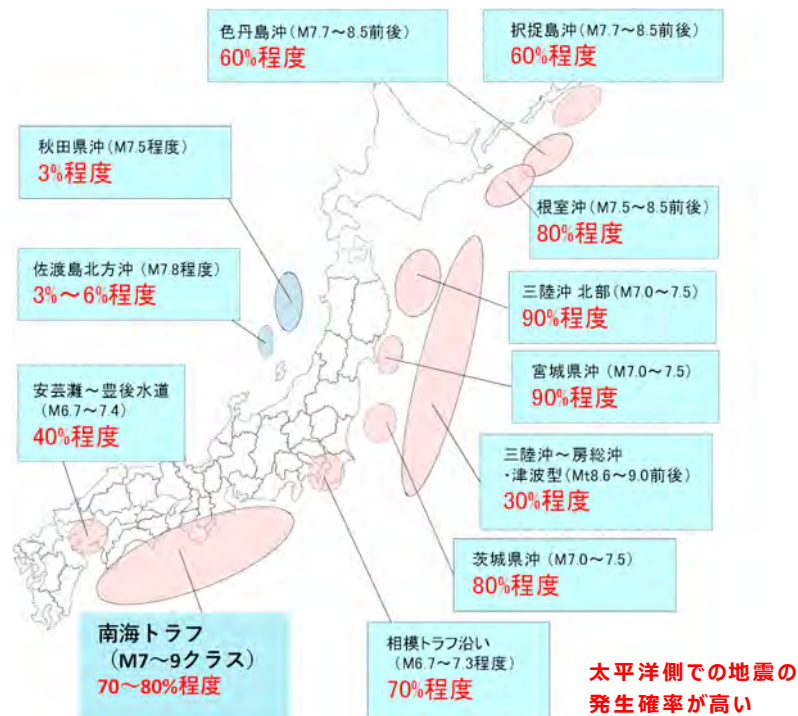
(1) 大規模災害における防災力向上

北陸地域の地理的特性や東日本大震災の経験を踏まえ、太平洋側で想定されている「南海トラフ」・「首都直下」等での大地震の発生確率が高まっており、北陸地域港湾は、大規模な自然災害発生時における太平洋側港湾の代替機能としての役割が求められています。



出典：太平洋側大規模地震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

図 4-24 太平洋側での災害時のバックアップ体制の確保



出典：北陸港湾ビジョン（国土交通省）

図 4-25 主な海溝型地震の今後 30 年以内の発生確率

(2) 港湾施設の老朽化対策

高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設の老朽化が進行しており、また、船会社からも計画的な補修を求められていることから、老朽化対策を進めていく必要があります。

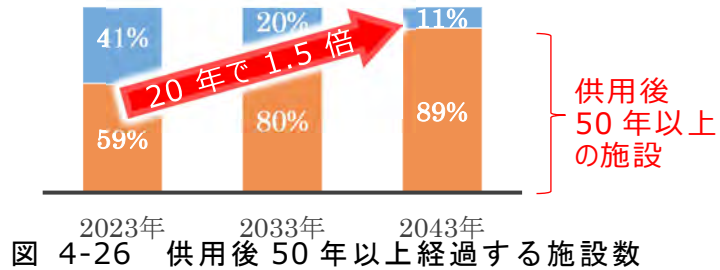


図 4-26 供用後50年以上経過する施設数



老朽化した港湾施設の補修を計画的にお願いしたい。

船会社



図 4-27 港湾施設の老朽化状況

(3) 港内の水深確保と土砂流入抑制

掘込港湾であることから、海・川から港内へ土砂の流入が恒常的に発生しており、船会社からも、水深が浅くなると大型船のチャーターができないため、維持浚渫を求められていることから、港内の水深確保と土砂流入抑制に努めていく必要があります。



図 4-28 海・川から港内への土砂流入

水深が浅くなっており、大きめのチャーター船を手配できません。

船会社



図 4-29 浚渫工事状況