

港湾対策特別委員会審査概要報告書

委員長 荒木 泰行

- I 開催年月日 平成 29 年 7 月 14 日（金）
II 会議時間 午前 10 時 00 分～午前 10 時 39 分
III 出席者 [委 員] ◎荒木 泰行 ○石須 大雄 坂林 永喜
福井 直樹 狩野 安郎 青木 紘
大井 正樹 畠 起也
〔議 長〕 曾田 康司
〔副 議 長〕 樋詰 和子
〔説 明 員〕 別紙のとおり
〔委員外議員〕 なし
〔事務局職員〕 敦賀 茂樹 安東 浩志 柚原 規泰
三好 伸幸
〔傍 聴 者〕 4 名

IV 審査の概要

1 報告事項について

〈 当局から、次のとおり報告・説明があった。 〉

〔産業振興部〕

- 伏木富山港クルーズ客船入港実績及び予定について

〈 委員から次のような質疑等があった。 〉

（以下、質疑・質問内容は ○ 、答弁内容は △ で表示）

【クルーズ客船の寄港促進に向けた取り組みについて】

- クルーズ客船の入港について、伏木港の平成 28 年度の実績は。また、金沢港の 28 年度の実績、および 29 年度の実績と予定は。
- △ 伏木港では、28 年度の実績は 5 回である。金沢港では、28 年度の実績は 30 回であり、29 年度の実績と予定は 54 回である。
- 北陸新幹線の利用促進では金沢や高山などの飛越能地域と連携して取り組んでい

るが、伏木港の次の寄港地が金沢港となっているクルーズ客船も見受けられることから、クルーズ客船でも、伏木港での寄港につながるような、金沢港との連携による効果的な取り組みはできないのか。

- △ 上海港を起点とするクルーズ航路では、日本の西側への寄港が多くを占めている中で、伏木港への寄港は、金沢港と比較して能登半島を迂回することにより約7時間航海時間を要することが障壁となっていると、これまでの船社や旅行会社とのやり取りで感じている。

金沢港と伏木港は観光地が重なることから、金沢港に寄港したクルーズ客船の乗客を、高岡や富山方面に誘客する取り組みを開始しており、これから成果が表れてくるものと考えます。金沢港に寄港したクルーズ船の乗客が、高岡や富山方面を観光するオプションツアーを選択して貰えるよう、今後、さらなる誘客に努めていきたい。

- 伏木港でのクルーズ客船の寄港は増加傾向にあることから、さらなる促進に向けて取り組みを進めて貰いたい。(要望)

[都市創造部]

〈 当局から、次のとおり報告・説明があった。 〉

- 伏木港の整備状況について

〈 委員から次のような質疑等があった。 〉

【今後の伏木港の整備について】

- 伏木富山港は、日本海側の総合拠点港に位置付けられており、港の利活用をさらに促進していくことで、産業の活性化につなげていかなければならない。伏木港の整備は、昭和63年の着工以降、岸壁の耐震補強など港湾のハード面を重点的に整備してきたが、今後はソフト面の充実に取り組んでいく必要があると考える。

近年、伏木港では、クルーズ客船の寄港の増加に取り組んでいるが、金沢港と比較すると寄港数に大きな差があることから、旅客ターミナルを設置する必要性を感じている。一方、現状のクルーズ客船の寄港数は10回以下であることから旅客ターミナルを十分に活用できないという見解もある。旅客ターミナルの設置は、短期的な視点では活発な活用は困難かもしれないが、とやま呉西圏域全体として長期的かつ広域的な視点で、その効果を検討すべきと考える。

このようなソフト面の充実の検討に当たっては、港湾関係者に幅広く参画いただきながら検討を進めていくことが望ましいと考える。例えば、全国の港湾を利用している船社に参画頂ければ、伏木港の持つ強みを踏まえつつ、船社の協力も得ながら利活用ができると考える。

本市は、伏木港のあり方や今後の方向性について、協議の仕方を含め、どう考えているのか。

△ 伏木富山港は、日本海側の総合拠点港に選定されていることに加え、国際海上コンテナ、国際フェリー・RORO船、外航クルーズ船の3つの機能別拠点港にも選定されていることから、貨物の取扱量の増加やクルーズ客船の誘致を含め、港の利活用に総合的に取り組んでいきたい。

伏木港の今後の展望については、バルク貨物の取扱量やクルーズ客船の寄港回数を増加させていくことが重要であり、加えて、RORO船などの利用実績も積み上げていく必要があると考える。

また、先日の報道では、シベリア鉄道を利用してヨーロッパまで14日間で荷物の配送が可能となるシーアンドレール構想の実現に向けて、県知事がロシア側の関係者と約束を取り交わしてきたと聞く。このシーアンドレール構想が実現できれば、名古屋などの太平洋側と直結している東海北陸道や能越自動車道の利用により伏木港の重要性は高まるものと考えており、これを強みにポートセールスを行うことで、さらなる利活用の促進が期待できる。今後のポートセールスについては、県や経済界と連携してPRの強化に取り組むたい。

○ 富山高岡広域都市計画市街化区域における線引きの変更により、伏木港の背後地の一部30haが市街化区域に編入されたことで、背後地の一部の区域で施設整備が可能となったが、この区域をどう整備していくのか。また、伏木港全体について、総合拠点港に相応しい今後のあり方や整備方針をどう考えているのか。

△ 新しく市街化区域に編入された区域は、臨港地区となっており、今後、港湾計画に基づく施設整備を進めていくこととなる。未だ利用されていない背後地については、県と協議し、全ての背後地が利活用されるよう要望していきたい。

現在、万葉2号岸壁のふ頭用地1.6haは、ロシアへ輸出する中古自動車の積み込みに活用しており、その南側の港湾関連用地6.7haは、海運事業者が中古自動車のストックヤードとして利用している。平成29年度に一時的に浚渫土砂の仮置き場としている港湾関連用地は、基本的に民間への売却を前提とした用地造成を行っている。物流や人流など輸送活動の増進を図り、これを支援するための用地として供することとしており、物流倉庫や配送センター、商業施設の利用を想定している。この土地は、県が起債事業で整備しており、29年6月末から万葉2号岸壁背後4.5haの売却に向けて公募し、29年8月に入札を行い、進出企業や購入希望者が決まることとなる。土地が売却されれば、新たな企業立地や企業活動が行われることから、伏木港の利活用が大いに図られていくものとする。

全国的にクルーズ客船の寄港がブームとなっている中で、伏木富山港では、富山新港に旅客船専用ターミナルがあるが、水深が7.5mであるため大型クルーズ客船が入港できない。一方、伏木港は、港湾計画で主にバルク貨物を扱うこととしているが、暫定水深12mの岸壁を有しており、大型クルーズ客船の入港が可能であることから、クルーズ客船の誘致に取り組んでいる。クルーズ客船の入港日程は早期に決定するため、その後に貨物船の入港日程を調整しており、貨物船が入港しないときにクルーズ客船を入港させることで、施設を最大限有効活用していきたいと考えている。このような施設の有効活用を進めて行くことで、さらなる土地利用の推進やC工区への着工の実現に近づくものとする。

また、背後地の土地利用については、県が、進出企業の動向を見ながら、然るべきタイミングで、今回のような売却を行うものと考えており、今後も、国や県と綿密に協議の場を設けていきたいと考える。

- 港湾の整備には長い時間を要するが、港湾用地の売却などで民間の活力も有効に活用し、港湾の整備を速やかに進めて貰いたい。(要望)

2 その他

- ・行政視察について

8月2日(水)から3日(木)に実施することが報告された。

〈 当局から次の報告・説明があった。 〉

- 伏木港まつりの開催について

〈 委員から質疑はなかった。 〉

〈 以上で委員会を閉じた。 〉

