
3 金沢港の現状

3 金沢港の現状

3.1 金沢港の概況



写真 3-1 金沢港

(出所) 石川県金沢港湾事務所ホームページ

3.1.1 位置

金沢港は、金沢市の大野川河口部に位置する大野地区と犀川河口部に位置する金石地区^{かないわ}からなる。両地区は隣接しており、港の中心的機能は大野地区が担っている。

3.1.2 沿革

大野地区は古くから栄え、奈良時代には既に大陸との往来があったと言われる。江戸時代には大野地区、金石地区とも北前船の寄港地として繁栄し、大野地区では特に醤油造りが盛んになった。金石地区は当時宮の腰と呼ばれ、豪商・銭屋五兵衛がここを拠点とした国内外との交易により莫大な富を築いた。

明治時代以降は、鉄道の開通など陸上交通網の発達に伴い大野・金石両港の勢いは次第に衰えた。しかし、昭和 38(1963)年の豪雪の際に陸上輸送が途絶えて陸の孤島となったことをきっかけに、地元住民から物資・燃料等の輸送路確保のための金沢港整備の要請が高まったことから、金沢港は昭和 39

(1964)年に重要港湾に指定、大野川右岸に掘込港湾の建設に着手し、昭和45(1970)年、関税法による開港に指定された(表3-1)。

表3-1 金沢港の沿革

年号(西暦)	記 事
昭和29(1954)年	大野港と金石港が合併し、金沢港となる。
昭和39(1964)年	重要港湾に指定
昭和40(1965)年	港湾計画策定
昭和45(1970)年	関税法による開港に指定
昭和63(1988)年	日韓定期コンテナ貨物航路開設
平成9(1997)年	日中定期コンテナ貨物航路開設
平成12(2000)年	北米定期貨物航路(RORO ⁴⁰ 航路)開設
平成17(2005)年	ガントリークレーン供用開始
平成18(2006)年	大型客船「飛鳥Ⅱ」初寄港
平成20(2008)年	大浜多目的国際ターミナル暫定供用開始

(出所)石川県金沢港湾事務所『平成18年 金沢港港湾統計年報』及び国土交通省北陸地方整備局
金沢港湾・空港整備事務所ホームページを基に上越市創造行政研究所作成

⁴⁰ ROROとは、ROLL ON/ROLL OFFの意味で、クレーンで製品を積み揚げするのではなく、製品を積んだシャーシ(荷台)をトレーラーヘッド(牽引車)で直接船に乗せ船内でトレーラーヘッドを切り離し、シャーシのみを輸送する船舶。揚げ地に入港後、目的地へ直接トレーラーにて陸送できるため、天候に影響されない安定した輸送が可能である。

3.2 物流の現状

3.2.1 取扱貨物量

金沢港の取扱貨物量は、平成 19 年までの 10 年間では上下しながらほぼ横ばいである。輸移出入の中では移入の取扱貨物量が圧倒的に多いが、近年増加割合が最も大きいのは輸出である(図 3-1)。

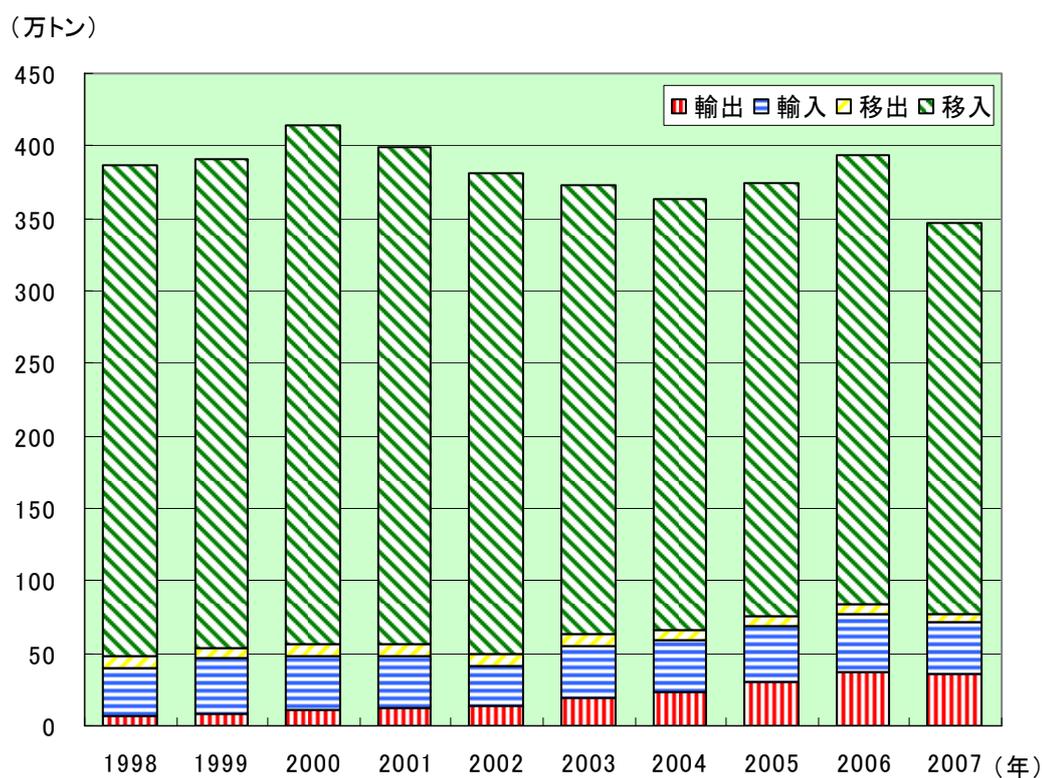


図 3-1 金沢港の貨物取扱量推移

(出所) 石川県土木部港湾課ホームページを基に上越市創造行政研究所作成

一方、コンテナ取扱量は、同じ 10 年間で約 2.8 倍に増加しており⁴¹、平成 19 年には 40,954TEU、国内の港湾で第 26 位である⁴²。金沢港においてもコンテナ物流は輸入超過であり、平成 18 年実績で、コンテナ取扱量における空コンテナ比率は輸入が約 5.5%、輸出が約 45%である(図 3-2)。

⁴¹ 国土交通省北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所ホームページ及び石川県土木部港湾課ほか編『PORT OF KANAZAWA 2007』から算出。

⁴² 速報値。日本海事新聞、平成 20 年 5 月 14 日。

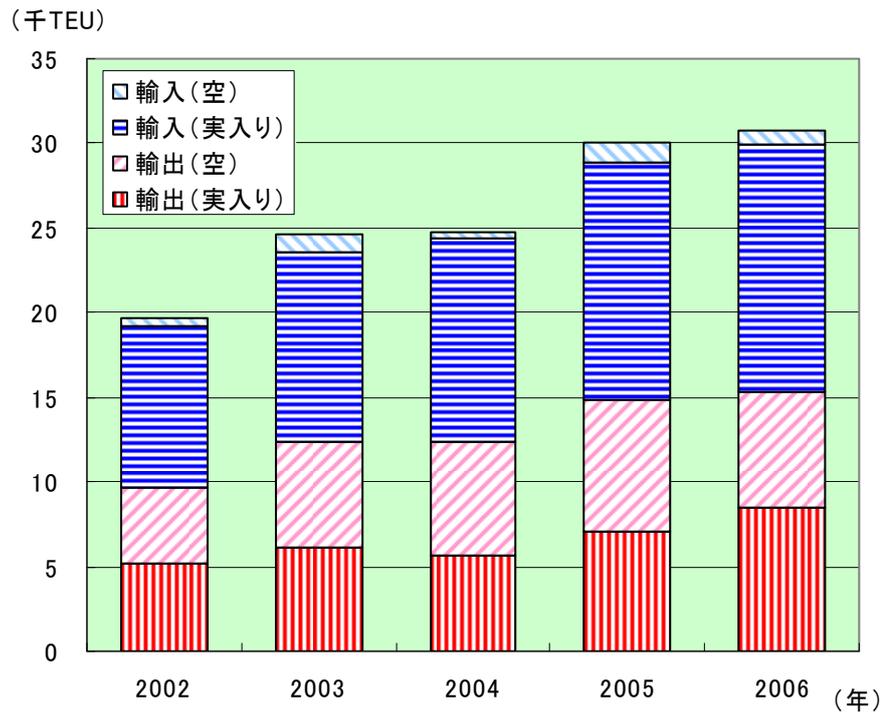


図 3-2 金沢港のコンテナ取扱量推移

(出所) 石川県金沢港湾事務所『平成 18 年 金沢港港湾統計年報』

3.2.2 定期航路

定期コンテナ航路は、韓国航路(週4便)、中国航路(週2便)、韓国・中国航路(週1便)である。また、アメリカ・ニューヨークとの間に RORO 船による北米航路(月1便)があることが特徴的である(図 3-3)。



図 3-3 金沢港の国際定期コンテナ・RORO 航路 (平成 21 年 2 月 1 日現在)

(出所)(社)金沢港湾振興協会ホームページ

3.2.3 物流の課題と港湾整備の状況

コンテナ貨物取扱量の増加に対応し、平成 17 年にガントリークレーン 1 基が整備された。ただし、内港部ではふ頭の形状が凹型になっているため、大型船の接岸は難しい状況にある。また、金沢港の従来の最大水深は 10m で、入港可能な船舶は 1 万 5 千トン級までであることや、港の背後地に住宅地等が隣接しているために十分な用地を確保できないなどの問題があり、金沢港の競争力を低下させてきた。

このことは、石川県内企業のコンテナ貨物における金沢港利用率が、平成 15 年調査で輸入約 57%、輸出約 22%と高い数字ではなく、特に輸出については神戸港の利用率のほうが高かったという事実にも

表れている⁴³。

このような状況に対し、船舶の大型化に対応し物流の効率化を図るため、大規模な港湾整備と臨港道路整備によるふ頭機能の再編が進められ、平成 20 年 11 月、大野地区東部海岸部分の埋立地である大浜地区に、多目的国際ターミナルが水深 12m で暫定供用を開始した。平成 27 年には水深 13m での供用となる予定である。今後は、このふ頭に荷役設備等を充実させて物流機能の集約を図る一方で、現在は物流機能と人流機能が混在している無量寺・戸水ふ頭を旅客船ふ頭とし、交流拠点ゾーンとして整備することによって、金沢市あるいは石川県の「海の玄関口」機能を強化する計画である(図 3-4)。



図 3-4 金沢港多目的国際ターミナル整備事業

(出所)国土交通省北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所ホームページ

大浜多目的国際ターミナルの背後地では、建設用機械・産業用機械の事業を展開する地元の大企業・コマツが平成 19 年 1 月から産業用機械生産工場を稼働しており、さらに、その付近には建設用機械生産工場を平成 21 年に稼働開始する予定である。また、コマツ関連企業も港湾周辺への進出を検討している。

コマツは、これまで品目によっては名古屋港、神戸港等を利用してきたが、金沢港の利用拡大に意欲的な姿勢を見せている⁴⁴。コマツとしては、地元の金沢港がより利便性の高い港となれば、同港を利用することにより陸送コストの削減などが図られるとの考えが従来からあった。一方、行政としては、同港の利用

⁴³ 重量ベース。北陸地域国際物流戦略チームホームページ。

⁴⁴ 北國新聞、平成 21 年 2 月 5 日及び平成 20 年 12 月 18 日。

を促進することで更なる航路の充実や産業立地につなげたい考えがあったが、利用の見込みがないうちは大規模な港湾整備を行うことができない状況にあった。その意味で、コマツの金沢港進出は同港が発展する契機となっている。

大浜多目的国際ターミナルの整備で生じた浚渫土砂は、金石・大野沖において護岸整備のための埋立てに使用されている。この浚渫土砂埋立護岸整備事業により整備される埋立地には、港湾関連用地や緑地など、港湾振興や地域活性化に役立つ施設を整備することにより、地域交流拠点として機能させる方向で検討が進められている(図 3-5)。



図 3-5 金沢港浚渫土砂埋立護岸整備事業

(出所) 石川県金沢港湾事務所ホームページ

3.2.4 利用促進策

金沢港のポートセールスは、石川県、金沢市、金沢港振興協会、金沢商工会議所、荷役業者等が協力して北陸地方を中心に行っている。平成20年7月の東海北陸自動車道全線開通に伴い、岐阜県周辺の企業へのセールスを強化したが、このときに想定される競争の激化は、名古屋港など太平洋側の港湾との間だけでなく、小矢部砺波ジャンクションで方向が分岐する伏木富山港との間でも起こっている。

(社)金沢港振興協会は、金沢港の利用を促進するための助成制度として、新規に航路を開設するなどした船会社に対し引船使用料の半額を3年間助成する金沢港航路誘致等促進事業、くん蒸上屋を使用した荷主に対し5万円を上限に助成する金沢港青果物等貿易促進事業、荷主業者が夜間荷役を行った場合に照明機器賃借に要した費用を助成する金沢港仮設夜間照明設置事業を行っている。



写真 3-2 コンテナふ頭周辺



写真 3-3 上屋

3.3 金沢市における港をいかしたまちづくり

金沢市では、加賀百万石城下町をブランドとする風格ある都市を目指してまちづくりが行われている。一方、金沢港の物流機能が人口や産業集積の割に小規模なものであったことや、港の設備が全般的に老朽化していることなどから、まちにおける港の存在はこれまでさほど大きくなかったようである。港では大野お台場公園などの施設が整備され、港フェスタなどのイベントの開催、かつて栄えた港町には銭屋五兵衛記念館やからくり記念館などの地域資源があるものの、例えば金沢市内で観光入込数の多い施設やイベントなどを見ると、ほとんどが城下町地域のものである⁴⁵。港湾整備事業の多くは県が実施主体でありながら金沢市が一定の費用を負担していることは、市民にあまり知られていないようである。

しかし、北陸新幹線金沢延伸に向け、金沢市における港の位置付けは大きく変化しつつある。

(1) 都心軸の上に位置付けられる金沢港

近年、金沢駅と金沢港の間の区間で急速に開発が進んでいる。駅と港を結ぶ県道は片側3車線の幅員約50mで整備され、その沿線に石川県庁舎が平成15年に中心市街地から移転したのを一つのきっかけに、大型商業施設などの立地が急速に進んでいる。これは、一見すると一般的な郊外化現象にも見えるが、計画的・戦略的に行われているものである。

金沢市では、市の最上位計画である「金沢世界都市構想」や「都市計画マスタープラン」において、中心市街地の片町・香林坊から金沢駅を経て金沢港に至る基幹道路の沿線に高次都市機能の適正配置・集積を図り、都心軸を形成することとしている(図3-6)。そして、その先端に位置する金沢港を含む臨海地域では、海の玄関口にふさわしいポータウンとして、ウォーターフロントの整備や国内外との定期航路の開設を促進し、にぎわい創出を図ることとしている。既に、合同庁舎機能を備えたポートビルの建設が検討されている。

都心軸を、中心市街地である金沢駅の東側のみならず同駅から金沢港にかけての区間においても形成することは、石川県などが中心となって進める金沢西部副都心整備計画でも示されていることであるが⁴⁶、金沢市が北陸新幹線延伸も見据えながら世界都市を目指す上での都市構造構築戦略ととらえられる。金沢港はその都市構造の中に位置付けられており、近年積極的に進められてきた港湾施設整備を更に産業振興にいかすことと、にぎわい



図3-6 金沢世界都市構想における都心軸
(出所)金沢市ホームページを基に
上越市創造行政研究所作成

⁴⁵ 石川県観光交流局交流政策課編『統計から見た石川県の観光(平成19年)』2008年による。

⁴⁶ 金沢西部副都心街づくり協議会ホームページ。

空間を形成することの両面から拠点化が図られている。

このような戦略を基に金沢市、(社)金沢港湾協会などが進めていた定期旅客航路の誘致活動は、一つには平成20年6月に金沢―釜山間のフェリー航路開設という形で実現され、同市では観光を始め、まちづくりにいかすことが検討されていたが、旅客、貨物とも利用が低迷し、同年10月に休止となった。これは、燃料費高騰などの経済情勢が向かい風となったことが大きな原因であるが、港と金沢駅を結ぶ主だった公共交通機関が無いなど、定期旅客船の受入れ態勢が十分に整備されていないという課題も同時に明らかになった。しかし、新型交通システムの導入検討も含めて、港を都心軸の上に位置付け拠点化を図る取組は、北陸新幹線受入れ準備と一体的に着実に進められており、将来、金沢市の都市としての世界的地位の向上により、貨物・旅客とも国際定期航路が充実する可能性もあると考えられる。

(2) 城下町の外港としての金沢港

金沢市は石川県と共同で「城下町金沢の文化的遺産群と文化的景観」の世界遺産登録を目指しており、金沢城周辺の遺産群と景観の集積を一つのまとまりとして見ることで世界遺産にまで高めようとしているが、この中で、金石・大野地区は城下町の「外港」という、文化的景観の構成要素の一つとなる地区として位置付けられている。港町として繁栄した金石・大野地区には、旧回船問屋の建物や醤油蔵など、歴史のある建物が多く残り、風情ある街並みが形成されているが、臨海地区を城下町の景観に含めて一体化を図ることは、城下町としてブランド化された金沢市の特色と言えるであろう。



写真 3-4 JR 金沢駅東口前



写真 3-5 金沢駅西地区県道 60 号の様子