

金沢港

石川県土木部港湾課

〒920-8580 金沢市鞍月1丁目1番地
 ☎076-225-1111(代)、076-225-1746(直通)
 URL: <http://www.pref.ishikawa.lg.jp/minato/index.html>



1. 概況

金沢港は、日本海沿岸の中央部に位置し、金沢市街を貫流して日本海にそそぐ大野川、犀川の両河口を包含した港湾区域を持つ、石川県管理の重要港湾である。昭和29年に旧大野港と旧金石港を合併して金沢港とし、各々を大野地区、金石地区と呼んでいる。

大野川河口の大野地区は、古くから栄えた港泊地で、遠く奈良時代から大陸との往来があり、渤海国の船もしばしば来航していたことが明らかになっている。江戸時代には加賀百万石の権威を背景に、北前船がこの地を本拠として活躍し、いわゆる御手船、廻米船の名で江戸、大阪に往来し繁栄していた。特に、江戸時代末期には、商傑銭屋五兵衛が、宮の腰(金石地区)を根拠地として、広く海外と交易し、関西、東北、北海道の諸港との間に米、雑貨の移出、木材、海産物の移入を主とした海運が活発に行われ、商船も多数入港して繁栄を極めていた。

しかしながら、その後明治31年に鉄道が開通し、陸上交通網が整備されるにつれて、本港の港勢は衰え始め、往時の面影は一時なくなり、また満州事変から第二次世界大戦へと激動する内外情勢の試練を受けて大野や金石の港は、厳しい消長の年月を経てきた。

金沢港が掘込港湾として、その開発が時代の要請として打ち出されたのは、昭和6年頃からである。

本港は、北陸地方の政治・経済の中心都市である金沢市及び産業都市小松市を勢力圏に有しながら、港湾施設が不十分なため、背後圏の経済、産業活動は隣接する七尾市や伏木富山港からの二次輸送に頼っていた。

その後、昭和38年の豪雪による長期間の陸上交通の途絶に伴う社会不安が契機となり、長年の懸案である冬期間の燃料確保、日本海沿岸航路の避難港としての機能確保等で、昭和39年4月に重要港湾の指定を受け、大野川の右岸に掘込港湾として、金沢港整備に着手した。そして昭和45年11月に関税法による開港に指定され、令和2年には開港50周年を迎える。

開港当時(昭和46年次)91万トンであった貨物量も、年々増加し、令和元年(平成31年)次で約350万トンとなっている。また、昭和63年10月に週1便(日韓コンテナ船)でスタートした国際定期航路も現在は韓国航路週5便、韓国・中国航路週2便、中国航路週1便、韓国RORO航路が週2便と計週10

便となっており、令和元年(平成31年)のコンテナ貨物取扱量は7万TEUを超え、4年連続で過去最高を更新した。

クルーズ船寄港数については、北陸新幹線開業前(平成26年)は16本だったものが、レールアンドクルーズが可能になったことも追い風となり令和元年(平成31年)は50本と急増し、本州日本海側トップクラスの寄港数となっている。またその約半数は金沢港発着クルーズとなっている。

このような、コンテナ貨物取扱量やクルーズ船の寄港数の大きな増加に対応したハード面における機能強化を図ることとし、平成29年9月に「金沢港機能強化整備計画」を策定し、「金沢港クルーズターミナル」や「金沢港県営東部上屋」などの整備を行っている。

併せて、クルーズ船の大型化に対応するため、平成28年度より国直轄事業として無量寺岸壁の再整備(耐震強化含む)が行われた。これにより、今まで無量寺ふ頭には3万トン級以下のクルーズ船しか接岸できなかったのに対して、10万トン級までのクルーズ船が接岸可能となった。

一方で、物流については、平成18年度に国直轄事業として着手した大浜国際物流ターミナルの整備を進めている。平成28年3月には暫定水深12mで供用していた岸壁を260mから400mに延伸し、貨物船の2隻同時接岸が可能となった。これにより、建設機械などの効率的な積み込みが可能となり、さらに金沢港の拠点性が高まっている。また、岸壁背後の工業用地では、臨海部における港湾活用型企業の進出・集積が進んでいる。引き続き4万トン級の大型貨物船に対応する航路水深13m化に向けた整備を進めていく。

また、御供田国際コンテナターミナルにおいては、コンテナ貨物量の増加に対応するため、平成25年にトランスファークレーンを2基、平成30年にガントリークレーン2号機を導入・供用開始した。ガントリークレーン2号機は、日本海側で最大の吊能力を有しており、これまで以上の重量貨物を積み込みすることが可能となっている。

今後とも、日本海側の拠点港に向けて、地元自治体や港湾関係者、経済界と緊密な連携を図りながら、貨物量の増加やクルーズ需要対応にハード・ソフト両面で取り組んでいく。