



# 金沢港将来ビジョン (概要版)



## 目次

○はじめに（金沢港将来ビジョン策定の目的）	1
○金沢港の現状	
・金沢港の概要（金沢港の沿革）	1
・金沢港の利用状況	2
○現状、ニーズ調査等を踏まえた課題	
・現状、ニーズ調査等を踏まえた課題（分類別）	2
○基本理念、目指すべき将来像と重点戦略及び施策	
・基本理念と目指すべき将来像と重点戦略	4
・施策体系図	5
・重点戦略に基づく施策展開	6
○空間利用計画（ゾーニング）	
・金沢港全体空間利用計画	10
・地区別空間利用計画	11



## はじめに（金沢港将来ビジョン策定の目的）

金沢港は、平成14年策定の港湾計画に基づき、ハード整備やソフト施策に取り組むことにより、貨物・クルーズ・賑わいの拠点として大きな変貌を遂げてきました。

一方、将来を見据えると、コンテナ船の大型化や脱炭素化の促進など、金沢港を取り巻く環境の変化が見込まれており、これらの変化に対応するため、長期的視点に立った金沢港の目指すべき姿を描く「金沢港将来ビジョン」を策定することとしました。

また、「金沢港将来ビジョン」の実現に向け、引き続き、具体的計画である「金沢港港湾計画」の改訂を行っていきます。

### 「金沢港港湾計画」の策定（平成14年11月）

金沢港の主な取り組み

#### 【ハード整備】

- ・大浜大水深岸壁整備（H20）
- ・機能強化整備（クルーズターミナル建設（R2）、貨物上屋の集約（R1）等）

#### 【ソフト施策】

- ・分区制度の導入（R3）
- ・みなとオアシスの登録（R4）

#### 【貨物・クルーズ・賑わいの拠点として大きく変貌】

- ・コンテナ取扱貨物量の増加
- ・クルーズ船寄港本数の増加
- ・クルーズターミナル入館者数が開館3年余りで200万人突破（R5）

【取り巻く環境の変化】コンテナ船の大型化、脱炭素化の促進 等

### 金沢港の課題

長期的視点に基づく  
基本的な方向性  
(概ね20~30年)

### 「金沢港将来ビジョン」の策定

具体的な港湾整備計画  
(概ね10~15年)

### 「金沢港港湾計画」の改訂

## 金沢港の概要（金沢港の沿革）

昭和29年に旧大野港、旧金石港を合併し、金沢港となり、その後、昭和38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、大野川の河口を掘り込んで整備を進め、昭和45年に開港しました。

- 1954年（昭和29年） 旧大野港、旧金石港が合併し金沢港が誕生
- 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） タイヤ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
- 2017年（平成29年） 「金沢港機能強化整備計画」を策定
- 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





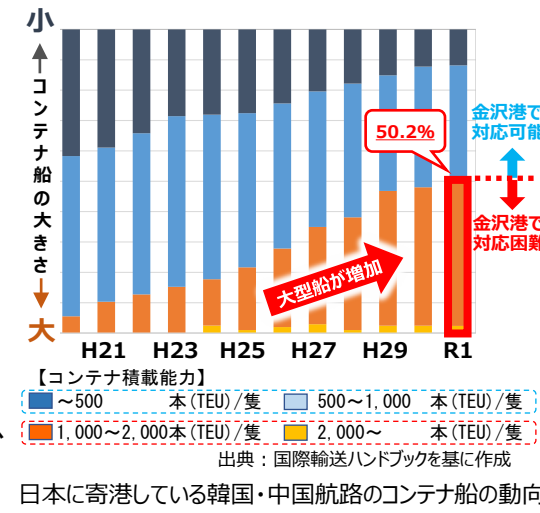
金沢港は、大きく10のエリアに区分されており、建設機械や産業機械、コンテナを取り扱う物流関連ゾーンや石油ふ頭を有するエネルギー関連ゾーン、また、クルーズターミナルなどが立地する交流拠点ゾーンや大野お台場公園や釣り護岸が整備された緑地レクリエーションゾーンなど様々な機能を有しています。



物流に関する課題

(1)コンテナ船の大型化への対応

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る一方、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、寄港できる対応が必要となっています。



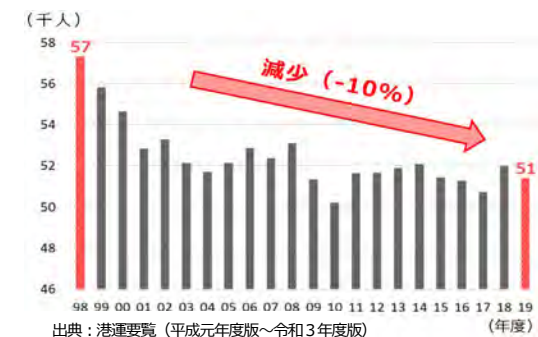
(2)効率的な物流拠点形成に向けたふ頭再編

金沢港のコンテナヤードは不整形で狭いことから、貨物動線が輻輳し、作業効率が悪いいため、利便性の向上が必要となっています。



(3)港湾労働者の確保

全国的に港湾労働者が減少しており、また、今後、生産年齢人口の減少が予想されることから労働力不足が懸念されています。

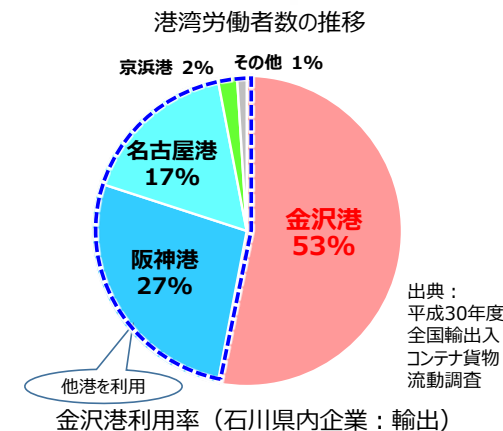


(4)既存航路の増便や更なる方面の拡充

荷主企業から、中国方面などの既存航路の増便や東南アジア航路の開設を求められています。

(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、輸出貨物で約5割が他港を利用しているため、利用率の向上が課題となっています。





現状、ニーズ調査等を踏まえた課題（分類別）

クルーズ・賑わいに関する課題

(6)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などから、クルーズ船の寄港数や乗船客数が増加傾向であり、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。

(7)クルーズターミナルを核とした更なる賑わいの創出

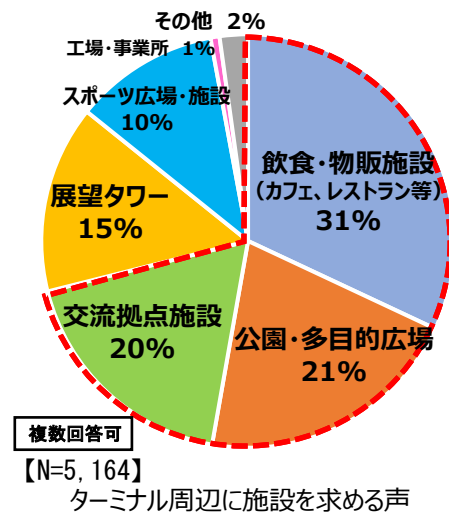
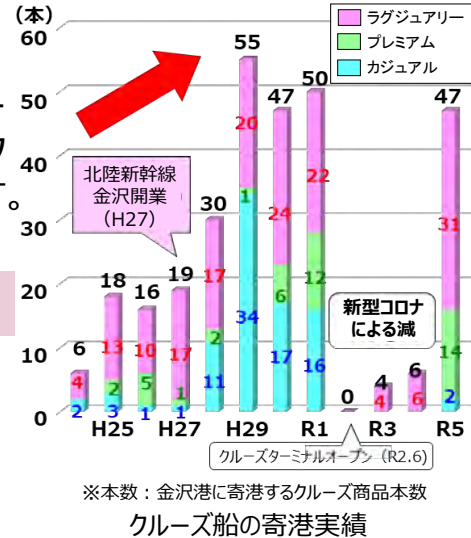
クルーズターミナルは、楽しむ場所としての認知度は高まっているが、周辺に賑わい施設が少ないことから、機能拡充を求める声が高まっています。

(8)周辺地域・交流施設との連携強化

周辺地域や交流施設との連携強化により、訪れたくなる環境の掘り起こしが求められています。

(9)水産業との連携強化

賑わい機能のあるいきいき魚市では、イベント時に、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。



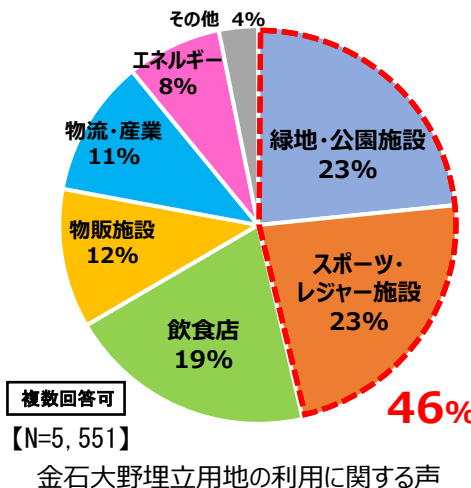
レクリエーション・緑・景観に関する課題

(10)みなとを活用した憩い空間の向上

金沢港には、整備されてから年数が経過し、時代のニーズに合わない公園などが存在しています。また、土地利用計画の定まっていない金石大野埋立用地では、みなとを活用した憩い空間の向上が求められています。

(11)良好な港景観の形成

金沢港は、物流を担う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ることから、良好な港景観の向上が必要となっています。



カーボンニュートラルに関する課題

- (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

石川県では、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、次世代エネルギーの受入・供給拠点への転換など、脱炭素化に向け取り組む必要があります。



写真提供：HySTRA  
次世代エネルギーの受入・供給基地



ハイブリッド型トランスファークレーン  
提供：株式会社三井E&S

安全・安心に関する課題

(16)大規模災害における防災力向上

令和6年能登半島地震では、能登地区の港湾のみならず、金沢港においても岸壁や背後のふ頭用地に大きな被害が生じたため、物流機能に支障をきたしました。一方で、支援物資等を海上輸送する際の基地として、能登への支援に大きく貢献いたしました。このような経験を踏まえ、今後は金沢港においても、災害に強い防災拠点を確保することが求められています。



御供田ふ頭の陥没



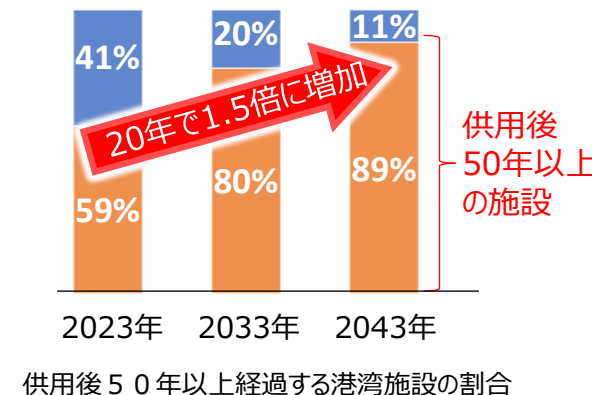
自衛隊による支援

(17)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、老朽化対策が課題となっています。

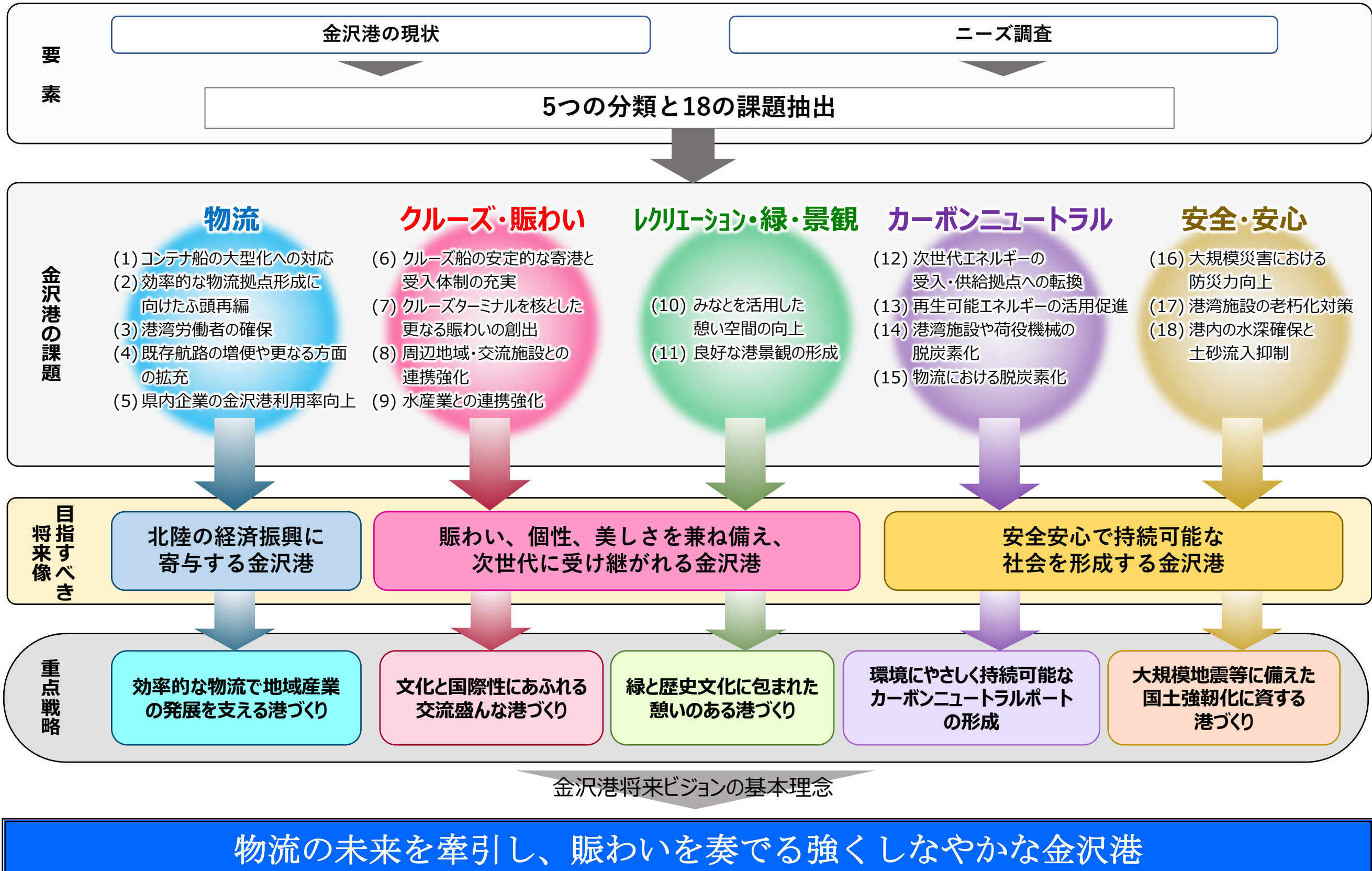
(18)港内の水深確保と土砂流入抑制

金沢港は、海・川から港内へ土砂の流入が恒常的に発生しており、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。



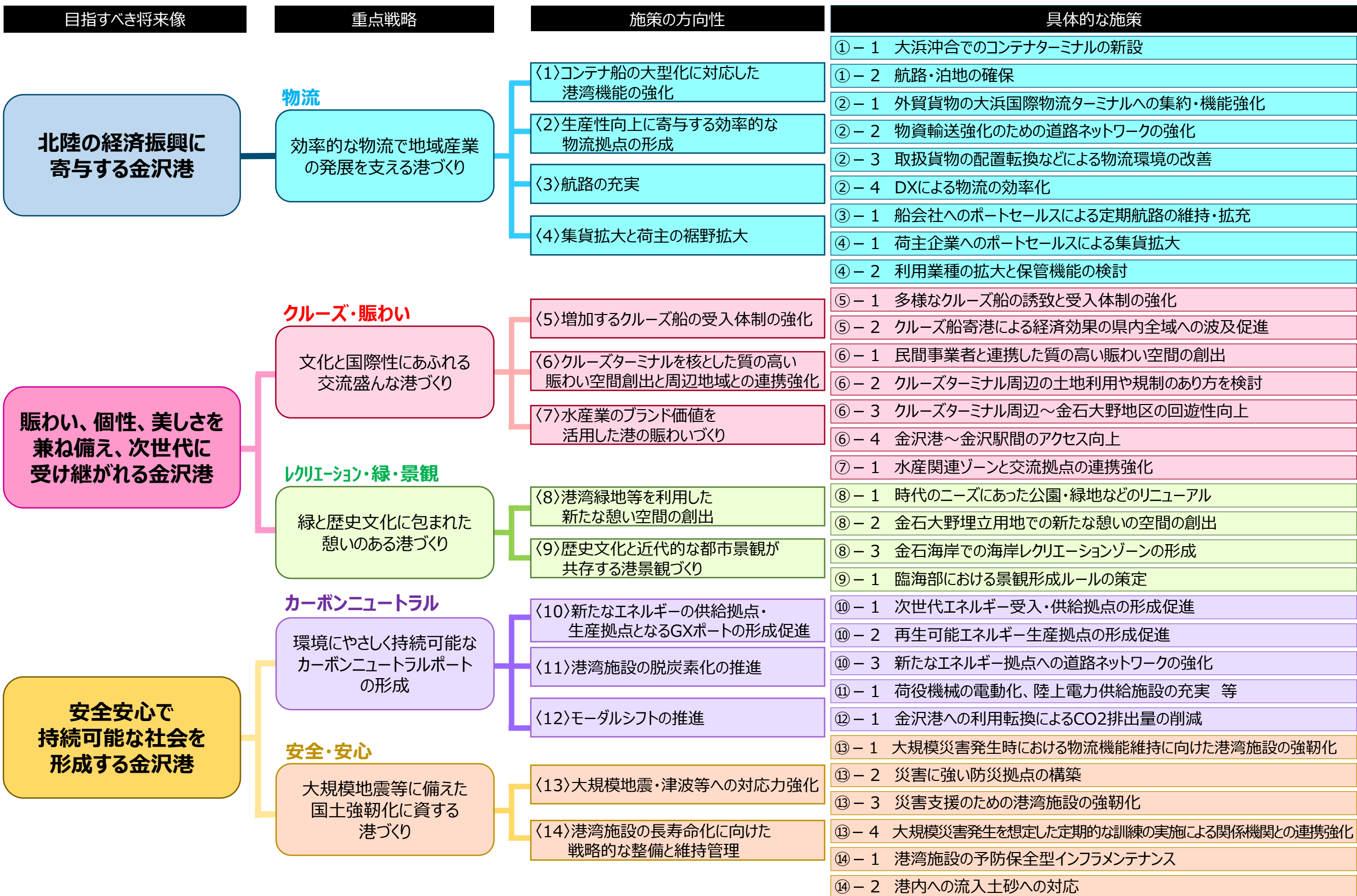


金沢港の特性や現状の課題を踏まえ、3つの目指すべき将来像を定め、日本海側の今後の物流をリードし、クルーズ船寄港を核とした賑わい創出を目指すとともに、今回の能登半島地震を教訓とし、災害時にも強い金沢港を目指すため、金沢港将来ビジョンの基本理念として、『**物流の未来を牽引し、賑わいを奏でる強くしなやかな金沢港**』を掲げます。





<基本理念> 物流の未来を牽引し、賑わいを奏でる強くしなやかな金沢港





## 重点戦略に基づく施策展開

## 【重点戦略】効率的な物流で地域産業の発展を支える港づくり

## 〈1〉コンテナ船の大型化に対応した港湾機能の強化

- 施策①-1：大浜沖合でのコンテナターミナルの新設  
 施策①-2：航路・泊地の確保（-13m～14m化）



コンテナ船の大型化やコンテナ貨物の増加に対応するため、これまでの御供田ふ頭から大浜沖合にコンテナターミナルの機能を移転し、地域間競争に負けない港づくりを目指します。

## 〈2〉生産性向上に寄与する効率的な物流拠点の形成

- 施策②-1：外貿貨物の大浜国際物流ターミナルへの集約・機能強化  
 施策②-2：物資輸送強化のための道路ネットワークの強化



戸水ふ頭から大浜国際物流ターミナルへの外貿貨物の集約に加え、貨物や大型クルーズ船の増大に対応するため、大浜岸壁を延伸させ、貨物船(4万トン級)の2隻同時着岸や、大型クルーズ船と貨物船との2隻同時着岸も可能となるよう機能強化を図るとともに、物資輸送強化のための道路ネットワークの強化を図ります。

## 施策②-3：取扱貨物の配置転換などによる物流環境の改善

大浜沖合へのコンテナターミナル移転後、五郎島ふ頭から御供田ふ頭へ砂利・砂や金属くずの貨物を配置転換し、物流環境の改善を目指します。

配置転換後は、五郎島ふ頭を海上保安庁巡視船、作業船などの船溜まりゾーンとして確保します。

## 施策②-4：DXによる物流の効率化

港湾業務の手続きを電子化するとともに、岸壁予約状況などをリアルタイムに把握できるデジタル環境を整え、港湾物流全体の生産性向上と労働環境改善を目指します。

## 〈3〉航路の充実

## 施策③-1：船会社へのポートセールスによる定期航路の維持・拡充

積極的な船会社へのポートセールス・支援などにより、定期航路の維持・拡充を図ります。

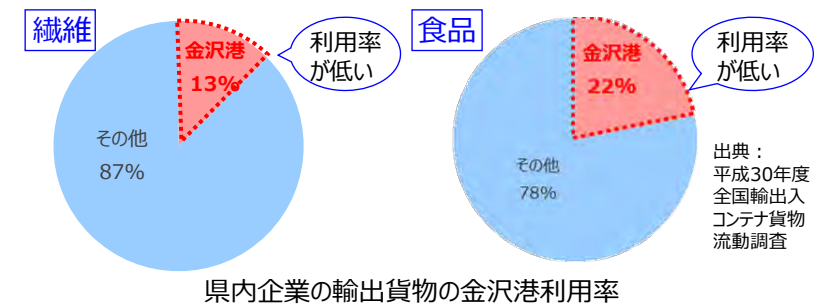
## 〈4〉集貨拡大と荷主の裾野拡大

## 施策④-1：荷主企業へのポートセールスによる集貨拡大

積極的な荷主企業へのポートセールス・支援などにより、金沢港への集貨拡大を図ります。

## 施策④-2：利用業種の拡大と保管機能の検討

金沢港の利用業種の拡大を図るため、関係者の連携強化等により、利用荷主の裾野を広げるよう取り組みます。



## 施策の目標時期

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短中期：概ね15年後 長期：概ね30年後	短・中期	
〈1〉コンテナ船の大型化に対応した港湾機能の強化	①-1 大浜沖合でのコンテナターミナルの新設	→		大浜地区
	①-2 航路・泊地の確保	→	→	大浜地区
〈2〉生産性向上に寄与する効率的な物流拠点の形成	②-1 外貿貨物の大浜国際物流ターミナルへの集約・機能強化	→		大浜地区
	②-2 物資輸送強化のための道路ネットワークの強化	→	→	大浜地区 北地区等 北地区
	②-3 取扱貨物の配置転換などによる物流環境の改善		→	南地区
	②-4 DXによる物流の効率化	→		—
〈3〉航路の充実	③-1 船会社へのポートセールスによる定期航路の維持・拡充	→	→	—
〈4〉集貨拡大と荷主の裾野拡大	④-1 荷主企業へのポートセールスによる集貨拡大	→	→	—
	④-2 利用業種の拡大と保管機能の検討	→	→	—



【重点戦略】文化と国際性にあふれる交流盛んな港づくり

〈5〉増加するクルーズ船の受入体制の強化

施策⑤-1：多様なクルーズ船の誘致と受入体制の強化

- ・経済効果の高いクルーズ船(ラグジュアリー船、発着クルーズ)の誘致
- ・北陸新幹線県内全線開業を活用した金沢港発着クルーズの誘致  
→海外クルーズ見本市への出展や船会社訪問、他港と連携した共同プロモーションの実施、船会社・旅行社等の幹部招へい など
- ・受入体制の強化  
→多様なクルーズ船受入機能の強化  
既存の物流機能に加え、クルーズ船の2隻同時着岸や、大型クルーズ船にも対応できるよう努めることとする。  
→シャトルバスや物販などの充実  
利便性向上のためシャトルバスの運行を促進する。  
物販や県民による歓送迎の充実を図る。



多様なクルーズ船の誘致を進めるほか、クルーズ船の増加や大型化に対応できるよう受入体制の強化を行い、賑わいと交流のある港づくりを目指します。

施策⑤-2：クルーズ船寄港による経済効果の県内全域への波及促進

寄港地ツアーの多様化を図ることで、金沢港の周辺地域や加賀・能登、さらには、北陸全域での経済効果の波及を目指します。

〈6〉クルーズターミナルを核とした質の高い賑わい空間創出と周辺地域との連携強化

- 施策⑥-1：民間事業者と連携した質の高い賑わい空間の創出
- 施策⑥-2：クルーズターミナル周辺の土地利用や規制のあり方を検討

〈クルーズターミナル周辺の状況〉

〈位置図〉



クルーズターミナル周辺や金沢リンクス周辺について、民間事業者とともに人々が集い、交流ができる質の高い賑わい空間の創出を図ります。

また、今後の開発動向や立地企業の意向なども踏まえた、土地利用や規制のあり方について検討を行います。

施策⑥-3：クルーズターミナル周辺～金石大野地区の回遊性向上



歩行空間の確保やサイクリング環境の向上を図るとともに、交通事業者や市、地元が連携した地域運営交通やEVカート、水上バスなど、多様な移動手段を活用し、回遊性向上を目指します。

施策⑥-4：金沢港～金沢駅間のアクセス向上

第3次金沢交通戦略に基づき、50m道路でのバス路線の強化や、モビリティハブの充実、デジタル交通サービスの活用など、金沢港周辺におけるバス等のサービス水準向上を目指します。また、クルーズ船寄港時やイベント開催時における事業者によるシャトルバス運行の充実を促します。

〈7〉水産業のブランド価値を活用した港の賑わいづくり

施策⑦-1：水産関連ゾーンと交流拠点の連携強化

水産関連ゾーンとクルーズターミナルの駐車場との連携や、歩行動線の改善、案内サインの充実など連携強化に努めます。

施策の目標時期

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短・中期	長期	
〈5〉増加するクルーズ船の受入体制の強化	⑤-1 多様なクルーズ船の誘致と受入体制の強化	ソフト施策	ハード施策	南地区
	⑤-2 クルーズ船寄港による経済効果の県内全域への波及促進			-
〈6〉クルーズターミナルを核とした質の高い賑わい空間創出と周辺地域との連携強化	⑥-1 民間事業者と連携した質の高い賑わい空間の創出			南地区
	⑥-2 クルーズターミナル周辺の土地利用や規制のあり方を検討			南地区
	⑥-3 クルーズターミナル周辺～金石大野地区の回遊性向上			南地区 西地区等
	⑥-4 金沢港～金沢駅間のアクセス向上			南地区
〈7〉水産業のブランド価値を活用した港の賑わいづくり	⑦-1 水産関連ゾーンと交流拠点の連携強化			南地区



重点戦略に基づく施策展開

【重点戦略】緑と歴史文化に包まれた憩いのある港づくり

〈8〉港湾緑地等を利用した新たな憩い空間の創出

施策⑧-1：時代のニーズにあった公園・緑地などのリニューアル

クルーズターミナル周辺の公園



緑地リニューアルのイメージ

「開放的で憩いのある空間」



「イベントなどで賑わう多目的な空間」



開放的で憩いのある空間や、イベントなどで人の賑わう多目的な空間となるよう、港と自然が調和した、魅力ある緑地空間へのリニューアルに努めます。

施策⑧-2：金石大野埋立用地での新たな憩いの空間の創出

施策⑧-3：金石海岸での海岸レクリエーションゾーンの形成

金石大野埋立用地の活用案



土地利用のイメージ



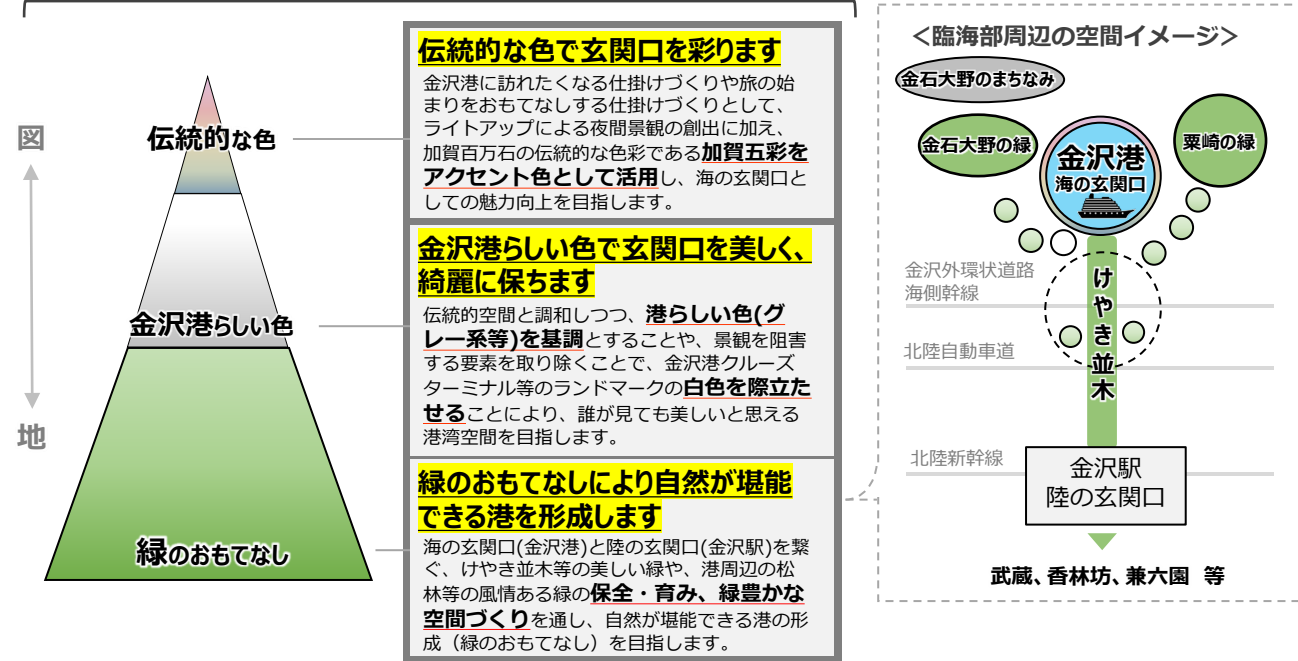
金石大野埋立用地や隣接する金石海岸を、県民が憩い集えるレクリエーションの場やマリンレジャーなどが楽しめる空間とするため、地域住民と連携し、検討を進めます。

〈9〉歴史文化と近代的な都市景観が共存する港景観づくり

施策⑨-1：臨海部における景観形成ルールの方針

〈テーマ〉海の玄関口にふさわしい優美で緑に包まれた港景観を目指して

〈基本方針〉



- ① 港全体（遠景）では、グレー系を基調とし、ランドマークとなる建物は白色系とするなど、港の中でランドマークとなる建物を際立たせます。
- ② 近景では、伝統的な加賀五彩を品よく際立たせるため、建物や工作物などにアクセント色として活用します。

「臨海部における景観形成ルールの方針」を金沢市と連携し検討を進め、昔からの自然や歴史と近代的な都市景観が共存する金沢港の新たな顔づくりを目指します。

施策の目標時期

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短中期 短・中期	長期 概ね15年後 長期：概ね30年後	
〈8〉 港湾緑地等を利用した新たな憩い空間の創出	⑧-1 時代のニーズにあった公園・緑地などのリニューアル	→		南地区
	⑧-2 金石大野埋立用地での新たな憩いの空間の創出	→		金石地区
	⑧-3 金石海岸での海岸レクリエーションゾーンの形成	→		金石地区
〈9〉 歴史文化と近代的な都市景観が共存する港景観づくり	⑨-1 臨海部における景観形成ルールの方針	→		-

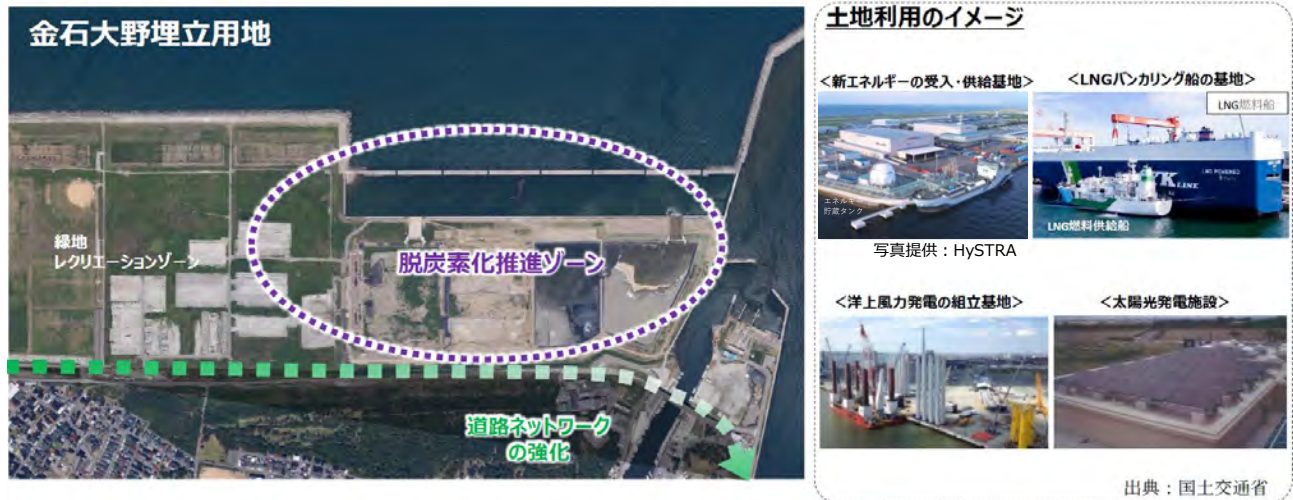


【重点戦略】環境にやさしく持続可能なカーボンニュートラルポートの形成

〈10〉新たなエネルギーの供給拠点・生産拠点となるGXポートの形成促進

- 施策⑩-1：次世代エネルギー受入・供給拠点の形成促進
- 施策⑩-2：再生可能エネルギー生産拠点の形成促進
- 施策⑩-3：新たなエネルギー拠点への道路ネットワークの強化

金石大野埋立用地の一部を脱炭素化推進ゾーンと位置付け、今後の社会の動向を注視しながら、**新たなエネルギーに対する要請に応じて活用する用地として検討していきます。**



〈11〉港湾施設の脱炭素化の推進

- 施策⑪-1：荷役機械の電動化、陸上電力供給施設の充実 等

カーボンニュートラルポートの形成に向け、官民が連携して取り組み、**新技術の開発動向を注視しながら、港湾施設の脱炭素化を進めます。**

〈12〉モーダルシフトの推進

- 施策⑫-1：金沢港への利用転換によるCO2排出量の削減

官民一体となったポートセールスや荷主企業への支援を行うことで、**県内企業に金沢港への利用転換を推進し、CO2排出量の削減を目指します。**

施策の目標時期

施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短中期：概ね15年後 長期：概ね30年後	短・中期	
〈10〉新たなエネルギーの供給拠点・生産拠点となるGXポートの形成促進	⑩-1 次世代エネルギー受入・供給拠点の形成促進	→		金石地区
	⑩-2 再生可能エネルギー生産拠点の形成促進	→		金石地区
	⑩-3 新たなエネルギー拠点への道路ネットワークの強化	→		金石地区
〈11〉港湾施設の脱炭素化の推進	⑪-1 荷役機械の電動化、陸上電力供給施設の充実 等	→		—
〈12〉モーダルシフトの推進	⑫-1 金沢港への利用転換によるCO2排出量の削減	→		—

【重点戦略】大規模地震等に備えた国土強靱化に資する港づくり

〈13〉大規模地震・津波等への対応力強化

- 施策⑬-1：大規模災害発生時における物流機能維持に向けた港湾施設の強靱化

大規模災害発生後においても継続して経済活動を維持できるよう、**港湾施設の強靱化に取り組み、災害に強い港湾を目指します。**

- 施策⑬-2：災害に強い防災拠点の構築
- 施策⑬-3：災害支援のための港湾施設の強靱化

無量寺ふ頭、戸水ふ頭エリアを災害時の防災拠点ゾーンとし、十分なオープンスペースを確保し、**クルーズターミナルを核とした防災拠点の構築に努めるとともに、緊急物資等の受入機能を確保できるよう、港湾施設（岸壁、ふ頭用地）の強靱化を目指します。**

- 施策⑬-4：大規模災害発生を想定した定期的な訓練の実施による関係機関との連携強化

大規模災害が発生した場合でも金沢港の港湾機能を維持できるよう、国、港湾利用者、海上保安庁等の**関係機関と大規模災害発生を想定した訓練を定期的実施し、連携強化を図っていきます。**

〈14〉港湾施設の長寿命化に向けた戦略的な整備と維持管理

- 施策⑭-1：港湾施設の予防保全型インフラメンテナンス

老朽化した**港湾施設の戦略的な維持管理による施設の長寿命化及び更新費用のコスト削減を図ります。**

- 施策⑭-2：港内への流入土砂への対応

**港内への流入土砂の浚渫により水深を確保し、船舶の航行安全向上を図ります。**

施策の目標時期

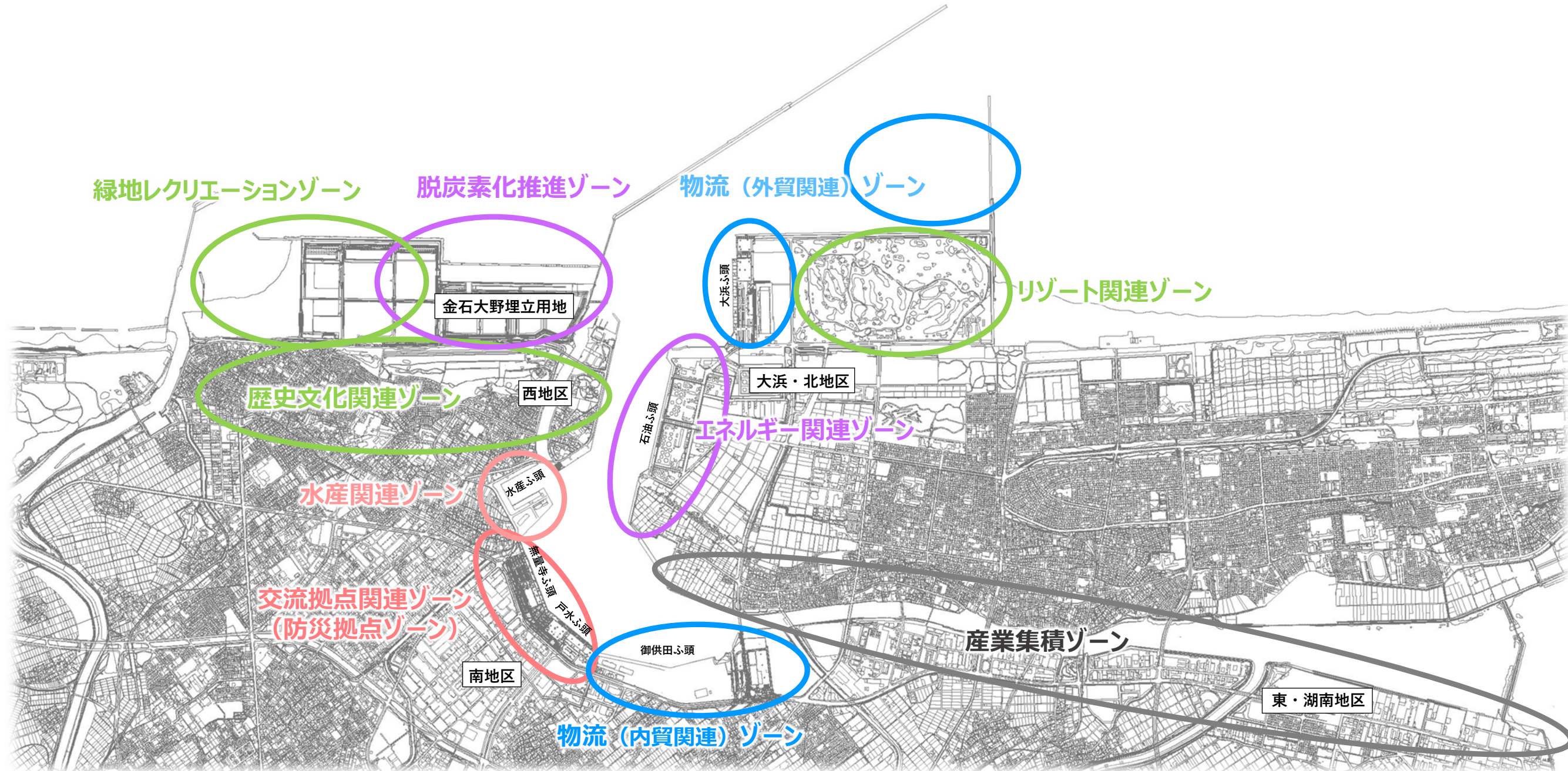
施策の方向性	具体的な施策	目標時期		地区
		短中期：概ね15年後 長期：概ね30年後	短・中期	
〈13〉大規模地震・津波等への対応力強化	⑬-1 大規模災害発生時における物流機能維持に向けた港湾施設の強靱化	→		大浜地区
	⑬-2 災害に強い防災拠点の構築	→		南地区
	⑬-3 災害支援のための港湾施設の強靱化	→		南地区
	⑬-4 大規模災害発生を想定した定期的な訓練の実施による関係機関との連携強化	→		—
〈14〉港湾施設の長寿命化に向けた戦略的な整備と維持管理	⑭-1 港湾施設の予防保全型インフラメンテナンス	→		—
	⑭-2 港内への流入土砂への対応	→		—

【大浜地区の将来イメージ】





以下のとおり、金沢港の将来像の実現に向け、地区の特性を踏まえたゾーニングを設定します。



**物流（外貿関連）ゾーン**

コンテナ貨物やRORO貨物といった外貿貨物を取扱うゾーン

**物流（内貿関連）ゾーン**

セメントや砂利・砂、鋼材などの内貿貨物を取扱うゾーン

**交流拠点関連ゾーン（防災拠点ゾーン）**

クルーズターミナルを核とした賑わい空間を創出するゾーン。（大規模災害発生時は防災拠点として機能）

**水産関連ゾーン**

水産物の水揚げや販売などを行う水産物を取扱うゾーン

**産業集積ゾーン**

臨海部に立地する企業が産業活動を行うゾーン

**エネルギー関連ゾーン**

石油基地やLPG基地などエネルギーを取扱うゾーン

**脱炭素化推進ゾーン**

新たなエネルギーに対する要請に応じて活用するゾーン

**緑地レクリエーションゾーン**

金石の緑地や海岸を楽しむことができるレクリエーションゾーン

**リゾート関連ゾーン**

民間事業者と連携した新たな滞在型の観光拠点を創出するゾーン

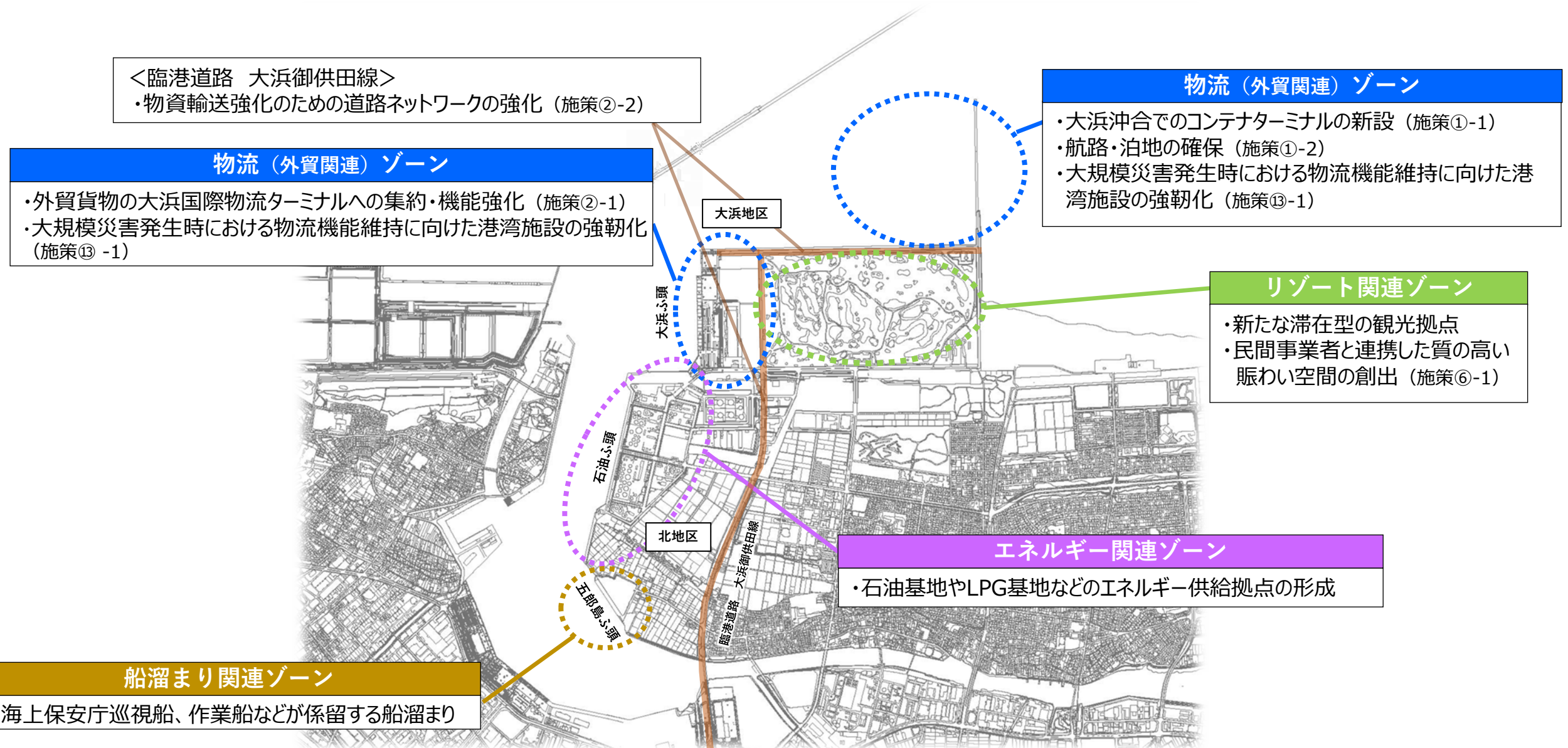
**歴史文化関連ゾーン**

歴史的な金石・大野地区の町並みと港が共生するゾーン



## <大浜・北地区>

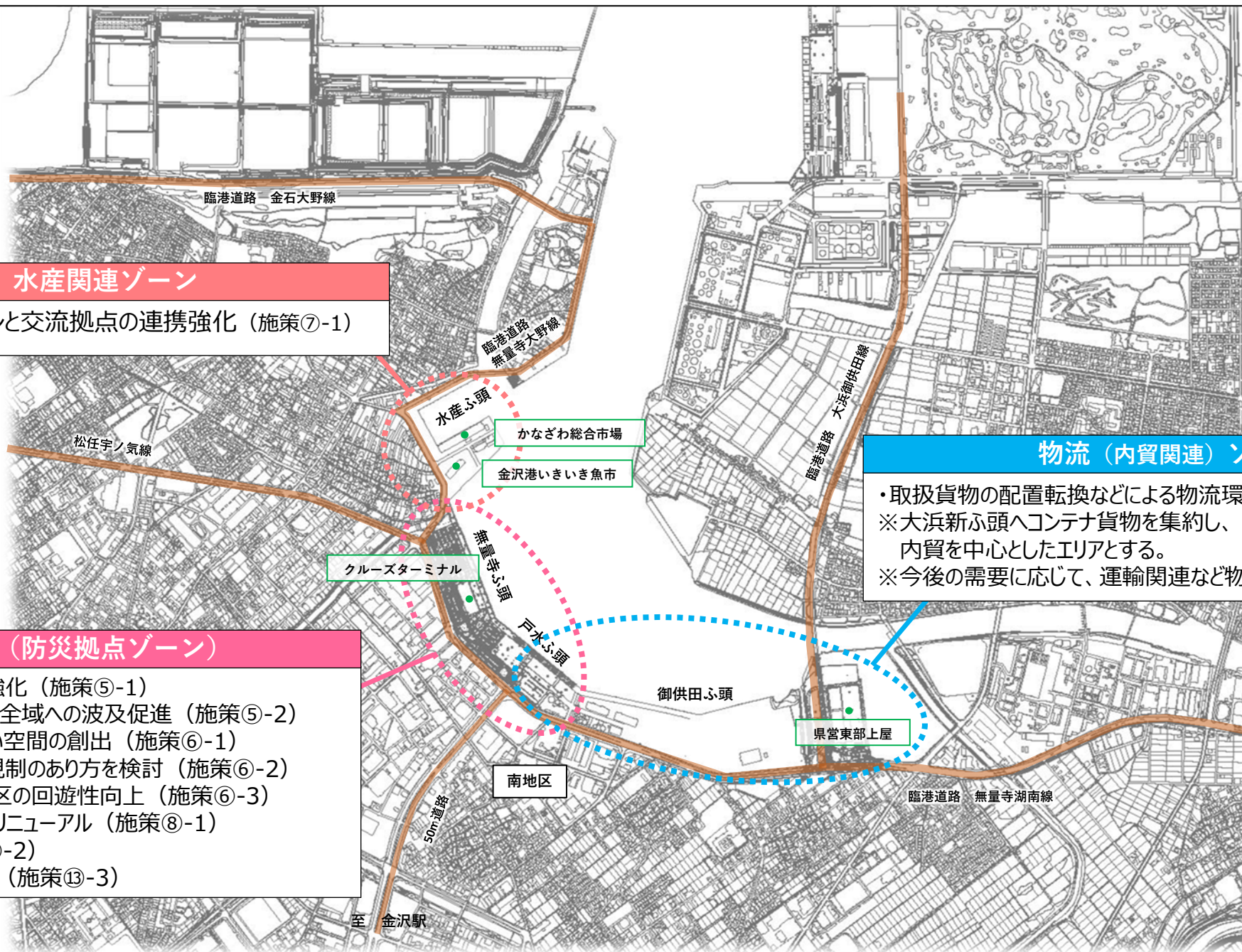
- ・大浜地区は、船舶の大型化や貨物量の増大に対応するため、更なる物流機能の強化を図る「物流（外貿関連）ゾーン」に位置づけます。なお、新たにリゾートホテルが建設され、滞在型の観光拠点が生まれると期待されるエリアを「リゾート関連ゾーン」とし、民間事業者と連携し、より一層の賑わい空間の創出を図ります。
- ・北地区は、石油ふ頭背後地を引き続き石油関連企業などの集積地として「エネルギー関連ゾーン」とし、五郎島ふ頭は、海上保安庁巡視船などが係留する「船溜まり関連ゾーン」に位置づけます。





## <南地区>

- ・御供田ふ頭は、コンテナ機能を大浜沖合へ機能移転し、内貿貨物を中心とした「物流関連ゾーン」に位置づけます。
- ・無量寺ふ頭及び戸水ふ頭は、外貿貨物を大浜国際ターミナルへ集約後、クルーズ船の増加や大型化に対応できるように受入体制の強化を行い、質の高い賑わい空間の創出が図れるよう「交流拠点関連ゾーン」とするほか大規模災害発生時には、被災地支援や緊急物資の受入拠点として機能するよう「防災拠点ゾーン」に位置づけます。
- ・水産ふ頭は「水産関連ゾーン」として水産振興の拠点とするとともに、隣接する交流拠点と連携強化に努めます。



**水産関連ゾーン**  
 ・水産関連ゾーンと交流拠点の連携強化（施策⑦-1）

**物流（内貿関連）ゾーン**  
 ・取扱貨物の配置転換などによる物流環境の改善（施策②-3）  
 ※大浜新ふ頭へコンテナ貨物を集約し、内貿を中心としたエリアとする。  
 ※今後の需要に応じて、運輸関連など物流機能を検討

**交流拠点関連ゾーン（防災拠点ゾーン）**  
 ・多様なクルーズ船の誘致と受入機能の強化（施策⑤-1）  
 ・クルーズ船寄港による経済効果の県内全域への波及促進（施策⑤-2）  
 ・民間事業者と連携した質の高い賑わい空間の創出（施策⑥-1）  
 ・クルーズターミナル周辺の土地利用や規制のあり方を検討（施策⑥-2）  
 ・クルーズターミナル周辺～金石大野地区の回遊性向上（施策⑥-3）  
 ・時代のニーズにあった公園・緑地などのリニューアル（施策⑧-1）  
 ・災害に強い防災拠点の構築（施策⑬-2）  
 ・災害支援のための港湾施設の強靱化（施策⑬-3）



## <金石・西地区>

- ・金石大野埋立用地は、金石側を金石海岸と一体となった自然環境を生かした「緑地レクリエーション関連ゾーン」に大野側は、今後の社会の動向を注視しながら、新たなエネルギーに対する要請に応じて活用を検討する「脱炭素化推進ゾーン」に位置づけます。
- ・旧大野川沿いは、引き続きプレジャーボートや官公庁船、作業船が係留する「船溜まり関連ゾーン」にします。
- ・伝統的な町並みが残る金石地区及び大野地区と、大野お台場公園や釣り護岸を有する西地区を「歴史文化関連ゾーン」に位置づけ、クルーズターミナル周辺と一体となった賑わいの創出を図ります。

