

日時：令和6年12月17日  
於：富山県庁4階大ホール

## 第36回富山県地方港湾審議会議事録

富山県土木部港湾課

第 36 回富山県地方港湾審議会 議事録

- 1 日 時 令和 6 年 12 月 17 日 (火) 14:05～14:55
- 2 場 所 富山県庁 4 階大ホール
- 3 内 容 伏木富山港港湾計画の軽易な変更について
- 4 委員出席者 20 名

区 分	氏 名	役 職 名
学識経験のある者 8 名	◎ 大野 正人 河合 雅司 村上 久 平野 靖子 白井 尚子 河合 法子 吉田 聡子 高柳 百合子	(一財)港湾空港総合技術センター専務理事 元富山高等専門学校教授 日本貿易振興機構富山貿易情報センター所長 富山県消費者協会常任理事 前ANA富山空港所長 高岡商工会議所女性会 会長 北陸経済研究所研究員 富山大学都市デザイン学部准教授
港湾関係者 7 名	大門 督幸 吉崎 護 金尾 雅行 神田 修二 道井 秀樹 熊谷 勝明 城光 茂	伏木海陸運送(株)代表取締役社長 日本通運(株)北陸東支店富山国際物流事業所長 富山港湾運送(株)代表取締役社長 伏木水先区水先人会会長 富山県漁業協同組合連合会代表理事会長 全日本海員組合北陸支部長 全日本港湾労働組合日本海地方伏木支部執行委員長
国の地方行政機関 の職員 4 名	代 清水 雄策 代 高松 諭 代 佐橋 真人 代 林 睦	財務省大阪税関長 国土交通省北陸地方整備局長 国土交通省北陸信越運輸局長 国土交通省海上保安庁第九管区海上保安本部 伏木海上保安部長(伏木富山港長)
調査審議の内容に 応じて任命する委 員(条例第4条) 1 名	代 夏野 元志	射水市長

◎は会長、代は代理出席、欠は欠席

- 5 事務局 金谷土木部長  
港湾課：木本港湾課長、池田主幹・計画係長、  
川合課長補佐（司会）、白井副主幹

6 審議経過

配付資料確認 （司会）	<p>議事に入ります前に、本日の配付資料の確認をさせていただきます。 お手元に配付資料一覧がございますので、すべて揃っているか確認をお願いいたします。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・審議会次第・委員名簿・座席表の3枚</li><li>・資料1から資料6</li></ul> <p>なお、資料4には付属資料がついております。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・その他に、PORT of FUSHI-TOYAMA 2024 のパンフレット</li></ul> <p>でございます。よろしいでしょうか。</p>
開会 （司会）	<p>ただ今から第36回富山県地方港湾審議会を開催いたします。 はじめに、港湾管理者を代表いたしまして土木部長の金谷よりご挨拶を申し上げます。</p>
挨拶 （土木部長）	<p>ご紹介いただきました、土木部長の金谷と申します。</p> <p>本日は、第36回富山県地方港湾審議会を開催いたしましたところ、委員の皆様方には年末の何かとご多用の中、ご出席を賜り、また、日頃から本県の港湾行政をはじめ、土木行政の推進に格段のご理解とご支援を賜っておりますこと、厚く御礼申しあげたいと思います。</p> <p>元日に発生しました能登半島の地震から、間もなく1年となります。大きな被害がございました様々な施設がありますけど、港なども大きな被害を受けております。インフラの復旧、そして復興に、関係機関の皆様のご協力を賜りながら、スピード感をもって取り組んでいるところでございます。</p> <p>伏木富山港は、本州のほぼ中央部に位置する恵まれた地理的条件を活かして、古くから日本海側の重要な港として栄えてまいりました。平成23年4月には、国際拠点港湾に指定されております。県では、伏木富山港がさらに発展をしていくため、積極的に各種の施策に取り組んでいるところでございます。</p> <p>また、今年度から、将来の取扱貨物に応じた港湾施設の規模や配置などを定める港湾計画を改訂する調査に着手したところでもあり、モーダルシフトや脱炭素化など社会情勢の変化や港湾に求められる新たな役割に応えられるよう、努めてまいりたいと考えています。</p> <p>本日、ご審議を予定しております、伏木富山港の新湊地区でございますけど、港湾機能を一層充実、そして強化するため、国とも連携して、今年5月には、新湊地区の「中央ふ頭」の大水深化工事が完成いたしました。複数の大型船舶が同時に接岸できるようになったところでございます。</p> <p>また、コロナ禍を明けてということではありますが、昨年4月にクルーズ船「ル・ソレアル」が初寄港したところでありまして、今後ともクルーズの振興に努めてまいりたいというふうに考えています。</p> <p>本日は、この後、新湊地区におけます港湾計画の「軽易な変更」に関する事項、旅客船の埠頭の計画等について、ご審議いただく予定しております。</p>

委員の皆様には、それぞれの専門的、技術的また大局的な見地等からご審議いただければ幸いと考えております。

簡単ですが、冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

委員紹介

(司会)

続きまして、本日ご出席の皆様をご紹介申し上げます。  
本来であれば、委員の皆様お一人ずつご紹介申し上げるべきところですが、時間の関係もございしますので、お手元の委員名簿と座席表をもちまして、ご紹介に代えさせていただきますと存じます。

会長選出

(司会)

続きまして、会長選出に入らせて頂きます。  
本審議会の委員につきましては、昨年4月に知事から委嘱を申し上げてから今回が初めて開催されます審議会でございますので、「富山県地方港湾審議会条例」第5条の規定により、会長選出を行いたいと存じます。  
条例では、「会長は、委員が互選する」となっております。  
どなたか会長の選出につきまして、ご提案はございませんでしょうか。

金尾委員

委員の金尾でございます。  
会長の選出について、ご提案をさせていただきますと思います。  
本審議会の会長を、大野委員にお願いできたらと思います。  
大野委員は、現在、一般財団法人港湾空港総合技術センターの専務理事を務められており、港湾整備の推進と我が国経済の発展に寄与されているとともに、国土交通省在任時には北陸地方整備局港湾空港部長等もご経験されておられます。  
港湾行政や物流・産業・経済事情に精通し、環日本海経済を熟知されていることから、大野委員に是非お願いしたらいかかと思っております。以上でございます。

(司会)

ただいま、会長に大野委員をというご提案がありました。  
皆様いかがでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(司会)

異議がないようでございますので、それでは大野委員に会長をお願いしたいと存じます。

それでは、審議会の議事につきまして、会議の議長は会長が務めることとなっております。

大野会長、議長席へ移っていただきまして、議事の方よろしくお願いたします。

会長挨拶

(会長)

ただいま会長に選出されました大野です。  
座って説明させていただきます。  
まずは、審議に先立ちまして、一言ご挨拶申し上げたいと思います。  
当審議会は、港湾法の規定に基づきまして、設置されたものでありまして、富山県の港湾の重要事項について、港湾計画の重要事項について審議するも

のでございます。そうしたことから、私をはじめ、委員の皆様のご協力を得て、しっかりとした結論を出していきたいと思っておりますので、ご協力をよろしく申し上げます。

今回の計画については、伏木富山港の「軽易な変更」について、知事から諮問されています。

委員の皆様は、富山県の産業とか経済、あるいは県民の生活に欠かせない重要な港についての審議をよろしく願いしたいと思っております。

また、どうかこの審議が円滑に運営できますよう、皆様方のご協力をよろしく願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

今日は、よろしく申し上げます。

定足数確認  
(会長) それでは、これから議事に入りますが、その前に本日の委員の出席数が定足数に達しているかどうか、お伺いいたします。  
事務局からお願いいたします。

(司会) 本日は、現在19名の委員の皆さまのご出席を頂いております。全委員数20名の過半数であり、定足数に達しております。  
(この後、委員が1名遅れて出席し、全委員数の20名となった。)

(会長) ありがとうございます。ただいまの、事務局の報告のとおり定足数に達しておりますので、本会議は成立しております。

議事録署名  
委員指名  
(会長) なお、本日の議事録署名委員でございますが、甚だ恐縮ではございますけれども、私の方からお願いいたしたいと存じますがよろしいでしょうか。  
ご面倒ではございますが、河合雅司委員、それから村上久委員のお二人にお願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

(委員一同) 異議なし。

(会長) どうもありがとうございます。

議題提示  
(会長) それでは、ただいまから議事に入りたいと思っております。  
本日の議題であります、「伏木富山港港湾計画の軽易な変更」につきまして、知事から諮問がまいっております。港湾法第3条の3 第3項の規定により本審議会の意見を求めることになっておりますので、委員の皆様、よろしく申し上げます。

軽易な変更  
内容説明請求  
(会長) それでは、「伏木富山港港湾計画の軽易な変更」について、事務局から説明をお願いします。

内容説明  
(事務局) 港湾課長の木本と申します。よろしく申し上げます。失礼ではございますが、着座にて説明の方をさせていただきます。よろしく願いいたします。

まずは前方のスクリーンを使って港湾計画の概要等について説明させていただきます。前方のスクリーンに投影するものにつきましては、お手元の資料2と同じ内容のものでございます。その後、今回の計画変更、軽易な変更の内

容につきまして、前方のスクリーンとともに、お手元の資料3と資料4を使いまして説明させていただきます。なお、資料3につきましては港湾法に基づく「港湾計画」の法定図書となるものでございます。資料4につきましては、今ほどの資料3の補足説明資料になるものでございます。

前方のスクリーン、または「資料2」の、2ページをご覧ください。

最初に、港湾計画について説明させていただきます。

港湾法では、「国際戦略港湾、全国に5港ございます、国際拠点港湾、全国に18港ございます、又は重要港湾、全国に102港ありますけれど、全部で125港の港湾管理者は港湾計画を定めなければならない。」と定められています。国際拠点港湾である伏木富山港は、港湾管理者である富山県が港湾計画を定めることとなります。

港湾計画には、将来の港湾の目標などを定めることとされております。

港湾計画を定めることによりまして、

- ①港湾の利用を考える企業にとって、立地計画や経営計画の判断材料になること
- ②また、国からの補助事業、例えば岸壁や臨港道路を整備する際には、その採択に際しての判断基準になるということ  
などの効果が期待されています。

3ページをご覧ください。

港湾計画には、

- ①港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- ②港湾の取扱貨物量や旅客施設利用者数
- ③港湾の能力に応じた岸壁の水深や延長等を記載することとされております。

資料4ページをご覧ください。

港湾計画の変更の区分を示したものでございます。

変更する内容やその規模によって、上から「改訂」「一部変更」「軽易な変更」の3種類に区分されます。伏木富山港の港湾計画につきましては、港湾法の施行後、港湾法に基づき、昭和29年に策定して以降、「改訂」におきましては、昭和48年、昭和61年、平成11年に行っておりまして、経済情勢に合わせて、港湾施設の規模や配置等について、大きな変更を行ってきたところでございます。

「一部変更」は、主要航路や直轄工事の対象となります水深12m以上の係留施設、20ha以上の土地利用計画の変更など一定規模以上の港湾施設の変更が対象となっております。

「軽易な変更」は、さきほど説明いたしましたけれど「改訂」や「一部変更」に当たらない変更が対象となります。

この後、説明いたします今回の港湾計画の変更につきましては、直轄工事の対象となる水深12m以上の係留施設及び水域施設など、一部変更の対象とならない規模の変更となるため、「軽易な変更」ということとなります。

5ページをご覧ください。

計画変更のフロー図でございませう。

一番上の、真ん中に青枠で記載しておりますけれど、「港湾管理者の計画策定」、これが、本日、お諮りする内容でございます。資料3の港湾計画書(案)ということになります。策定にあたりましては、事前に関係機関と調整を行い、案を作成しております。

この案につきまして、赤色の線で示してありますように本日の審議会に諮問いたしまして、ご審議頂くものでございます。

それでは、本日の軽易な変更の内容についてご説明いたします。

資料の7ページをご覧ください。

伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区からなる港湾でございます。先ほど部長の挨拶でありましたけど、本州のほぼ中央部に位置し、その恵まれた地理的条件により、古くから日本海側の重要な港として栄えてまいりました。

昭和61年には、国際貿易に関しまして、特に重要な港湾であるとして、国から特定重要港湾に指定され、その後平成23年4月には港湾法改正によりまして国際拠点港湾に指定されてございます。

今回の変更箇所は赤破線で図示しております新湊地区になります。

次に新湊地区の概要を説明いたします。

新湊地区の富山新港は、昭和43年に開港して以来、背後の臨海工業地帯とともに工業用原材料の物流拠点として発展してきた港でございます。国際海上コンテナの拠点にもなっております。

さらに、旅客船バース、海王丸パーク、新湊マリーナなどを整備しきておりまして、地域活性化の拠点として重要な役割を担っております。

8ページをご覧ください。

この図面は、港湾計画図の新湊地区における計画変更位置を拡大した図になります。

今回の計画変更は赤枠で囲んでおります海王岸壁およびその前面の泊地における変更となります。

海王岸壁は、港湾計画で位置付けられた旅客船専用の岸壁になります。既定計画の岸壁の延長は220m、水深は7.5mでございます。対象船舶は15,000GT級ということになってございます。

また、この岸壁の前面の泊地は13haでありまして、水深は7.5mとなっております。

9ページをご覧ください。

また、ここからは資料3、及び資料4もご覧いただきながら説明いたしますのでよろしくお願いいたします。

最初に資料3の1ページをお開きになってもらえればと思います。

計画変更の理由について記載しております。

近年、旅客船の大型化が進む中、これまで新湊地区の海王岸壁に寄港していた旅客船が廃船となるなど、特に、これから説明しますが、平成15年供用開始していますが、実はここに一番多く寄港いただいていた「ぱしふいっくびいなす」これが令和4年に廃船となっております。その先には「ふじ丸」

という旅客船が平成25年に廃船となってございます。このような中、旅客船の海王岸壁への寄港が非常に少なくなっている状況になっています。

昨年は、フランス船籍の「ル・ソリアル」が令和5年の4月に寄港して以降、令和5年は寄港がなかった状況、令和6年はこれまでに1隻も入港していない状況になっています。

一方、日本に寄港する中型の旅客船、私どもは30,000GT級から50,000GT級を想定しておりますが、その中には、海王岸壁の水深7.5mでも入出港可能な喫水の浅い旅客船も多く存在しているところでございます。

そのため、旅客船の大型化に対処し、安全で円滑な航行環境を確保するために、旅客船埠頭計画の係留施設及び水域施設計画の泊地の整備計画を変更するものです。

資料3の2ページの上側、資料4の2ページも一緒にご覧下さい。

次に旅客船埠頭計画の変更の内容について説明いたします。今回の変更は係留施設の変更ですが、係留施設とは、「船を横づけするために必要な構造物」のことでございます。

資料4の2ページの「2-1の(1)旅客船埠頭計画の必要性」にありますように、海王岸壁は15,000GT級の旅客船に対応するために平成15年に完成しております。しかし、先ほども説明したとおり、近年の更なる旅客船の大型化に対応するために既設の旅客船埠頭計画を変更するものでございまして、係留施設の岸壁の延長を220mから296mに76m延伸するものでございます。

ただし、水深及び対象船舶は変更してございません。

資料4の2ページの表の枠外下部にも記載してありますように、対象を超える船舶の入出港については安全性の確認・検証をその都度実施するものとしております。

資料3の2ページの下側、資料4の4、5ページをご覧下さい。

次に水域施設計画の変更の内容について説明します。今回の変更は泊地の変更ですが、泊地とは、「岸壁前面の水域」のことでございます。

泊地の面積を13haから12haへ変更するものでございます。資料4の5ページをご覧ください。そこに図示されておりますとおり、岸壁の延伸により、岸壁の東端から南東方向へ向けて伸びている泊地を示す線の長さ、その角度が変わることによって、泊地の面積が0.3ha減ります。泊地の面積を既定計画の12.5haから0.3ha控除しまして12.2ha、四捨五入して12haとなります。

資料2の10ページをご覧下さい。それと共に、資料4の7ページを一緒にご覧下さい。

参考として、示させていただいておりますが、回頭円及び操船例図を示しております。

前方のスクリーンでは、左側に航路及び泊地内の回頭水域を示してございまして、富山新港に航路がありまして、海王岸壁に入るところに、直径430mの回頭円というものを確保しております。

港湾の施設の技術上の基準・同解説では、安全に船を回頭させるために、対象船舶の全長の2倍を直径とする円を設定することが求められております。富山新港の場合、430mですから、その半分と言いますと、215mというのが実質船舶の長さになります。



また、現況のシミュレーション結果を付けさせていただいておりますが、右側の下に対象船舶ということで、50,000GT級の旅客船、船長が230.2m、船幅29.8m、喫水6.7mの船舶のシミュレーションをしたものでございます。

実は、こういった50,000GT級の旅客船でも航行安全に関するシミュレーションを行いまして、安全性の確認、検証を実施しているものでございます。

言いたいのは、喫水が6.7mで海王岸壁に入出港できるというものですが、50,000GT級の船でも回頭円の中でシミュレーションを行ったうえで、無理のない船舶の入出港が可能であるということ調査した図でございます。

なお、対象船舶につきましては、50,000GT級の入出港がすべて出来るというものではなくて、船舶ごとに安全性の確認・検証実施することとなっております。

11ページをご覧ください。

これも、参考ですが、延伸後の岸壁の形状を図示したものでございます。こちらは、現在調査設計中ではございますけれど、現状におきましては、図面で見ると、東側の海上に杭式構造の係留施設2基、それと棧橋をつけることで計画してございます。

12ページをご覧ください。

これが、現在計画している、杭式構造の係留施設2基と棧橋の図面となります。

13ページをご覧ください。

次に港湾計画の変更に関する関係機関との調整状況についてご説明いたします。

審議会に先立ちまして、関係機関に意見照会しておりますけれど、照会先からは計画変更について、全て意見なしと回答を頂いているところでございます。

その他の意見といたしましては、県の生活環境文化部から、「計画変更後の施設の供用及び工事の実施に当たっては、周辺に民家などが立地しており、周辺地域の生活環境への影響が考えられることから、環境保全対策に万全を期すこと。」との意見を頂いております。今後、工事の実施に当たっては、環境保全対策に万全を期すよう努めてまいります所存です。

最後に資料4の6ページをご覧ください。

今回の計画変更による「環境への影響と評価」となります。

本計画変更におきましては、新たに海域に設置する港湾施設は、くい式構造かつ小規模であることから、今回の計画が海域環境・周辺環境、眺望に与える影響は軽微であると考えてございます。

なお、先ほどのご意見にもあった通り、環境保全については、十分に配慮するとともに、本計画の具体的実施にあたりましては、工法・工期等について十分検討いたしまして、十分な監視体制のもと、環境に与える影響を少なくするように慎重に行ってまいります所存でございます。

以上で、港湾計画の軽易な変更に関する説明を終わらせて頂きます。

ご審議の程よろしくお願いいたします。

審議開始 (会長)	<p>どうもありがとうございました。</p> <p>では、ただいま説明のありました「伏木富山港港湾計画の軽易な変更」につきまして、審議いたしたいと思います。</p> <p>ご意見のある方、どうぞお願いします。</p>
道井委員	<p>喫水について、干満差を考慮されていると思われませんが、そのあたりが記載されていないので説明を頂きたい。</p>
事務局	<p>干満差を考慮したうえで、海王岸壁では水深7.5mを確保しているという状況のもと、今回の岸壁延伸の計画変更を行うものでございます。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。</p>
道井委員	<p>ありがとうございます。</p>
大門委員	<p>対象船舶が50,000GTで、船長が230.2m、船副が29.8m、喫水が6.7mで操船のシミュレーションをされて、問題ないと事務局からの説明でありました。</p> <p>現在、中型船でラグジュアリー客船がいろんな国から出ている状況でございます。</p> <p>例えば、事務局の方で資料にあるような50,000GT級の対象船舶で具体的にどのような船舶を想定しているのか、説明頂ければ、我々も想像しやすいがいかがでしょうか。もしも、都合が悪ければ、例えばこのような船とか。</p> <p>ネットで調べると、商船三井クルーズの「MITSUI OCEAN FUJI」が最近就航したようであります。また、日本郵船の子会社の郵船クルーズも「飛鳥Ⅲ」を建造中であり、日本ではこの2つが大きな新しい客船とっております。</p> <p>例えばこの2隻は対象としておらず、前回寄港したフランスの「ル・ソレアル」を対象としているのであれば、係船柱はいらないと思います。そのあたりをお聞かせいただければと思いますが、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>令和5年に寄港したフランス船籍の「ル・ソレアル」は10,000GT級で実際には岸壁延長が不要となる船となります。今回の計画変更で海王岸壁を76m延伸することで、令和5年及び令和6年に日本へ寄港した主な外国船のうち10隻程度が入港可能な岸壁となります。また、現在建造中の「飛鳥Ⅲ」は50,000GT級のクルーズ船であります。海王岸壁の7.5mの水深でも入港可能となります。このことから、早期に岸壁を整備したいと考えているところでございます。また、お話にありました、「MITSUI OCEAN FUJI」についても入港可能となるものであります。</p>
会長	<p>よろしいでしょうか。</p>
大門委員	<p>ありがとうございます。</p>
会長	<p>他にございませんか。</p>
神田委員	<p>操船例図の説明で50,000GT級、230.2mと説明がございましたが、例えば296m</p>

まで延伸した場合、最大何mの船長の船まで入港可能か検討しているのでしょうか。

事務局

先ほどの説明の中でもお話しましたが、シミュレーションをした船舶の船長は230.2mであり、回頭水域内の回頭円の直径からすると、2倍ではなく1.8倍であります。水深は問題無くとも、回頭水域内で回頭可能かをシミュレーション等の安全な航行に対する調査を十分に実施した上で入港可能かを決めていかないといけないと思っております。極端な話、300mであれば問題無いかという話もありますが、それらについてもシミュレーション等を実施し、入れるという状況を確認した上での検討となります。

神田委員

分かりました。例えば、船長が230mから240mになったら、回頭円の直径に対し、だいたい1.75倍になりますが、これが大丈夫なのかという話もあります。また、最大総トン数が50,000GT級ではなく70,000GT級に変わるなど、そういうお話が出てきたらどう考えたらよろしいのでしょうか。

事務局

この操船例図は、船長230.2m 船幅29.8m 喫水6.7mという対象船舶を想定して、シミュレーションをした結果、入ってこられるということでございます。何mまでの船が入ってこられるかという話ではなく、当然、スラスタや推進器の性能は船ごとに異なるため、資料にもありますように、一船一船シミュレーション等で安全性の確認・検証を実施し、海上保安部や水先人会等と協議をして入ってこられるか、入ってこられないかという判断になるものと認識していますので、よろしく申し上げます。

会長

よろしいですか。  
他にございませんか。

河合雅司委員

操船例図について、ここに書いてある50,000GT級の旅客船は具体的にはどのような船を想定しているのか教えていただけないでしょうか。

会長

事務局お願いします。

事務局

これは「飛鳥Ⅲ」を対象として、シミュレーションを行ったものでございます。よろしいでしょうか。

河合雅司委員

ありがとうございます。

会長  
議案採決

他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。  
それでは、ご意見がないようですので、本審議会の答申としては、「伏木富山港港湾計画の軽易な変更」について、「適当と認める」とこととしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(会長)

ありがとうございました。  
ご異議が無いようでございますので、本審議会は知事から諮問のありまし

た「伏木富山港港湾計画の軽易な変更」については、「適当と認める」ということに決定いたします。

審議終了  
閉会（会長）

委員の皆様のご協力により、本日の議事については無事、審議が終了しました。委員の皆様には、円滑な議事進行にご協力頂き、ありがとうございます。

港湾管理者におかれましては、今後とも、国際拠点港湾である伏木富山港の更なる発展に努めて頂き、より一層利用しやすい「みなと」づくりを最後にお願ひ申しあげまして、本審議会を閉会させていただきます。

それでは、事務局にお返しします。

閉会  
（事務局）

大野会長におかれましては、円滑に議事を進行して頂きまして、大変ありがとうございました。また、委員の皆様には、ご審議を頂きまして、ありがとうございました。

この後の手続きにつきましては、今ほど「適当と認める」とのご答申を頂きましたので、港湾管理者より国土交通大臣へ計画を送付するとともに、港湾計画の概要の県報告示を実施しまして、港湾計画の軽易な変更を行います。

以上をもちまして、第36回富山県地方港湾審議会を終了させていただきます。

大阪税関

すみません。大阪税関 清水税関長の代理の伏木税関長の西村でございます。この審議会の内容ではありませんが、旅客船に関して、CIQ関係のスペースが無いことが喫緊の課題と認識しています。入国の際に並ぶと、遅れて、経済発展に損失が発生することになります。もし改訂して、現在50,000GT級であるが、それ以上の船舶を入出港させる場合はCIQの施設や広さの確保をお願いしたいので、前広に港湾計画の状況を教えていただくとありがたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

土木部長

ありがとうございます。ファーストポート、ラストポートの際は大変な作業があると伺っております。ぜひともそういうような忙しいような港になるように努めて参りたいと思っておりますので、各委員のご理解ご協力をいただくとありがたいです。我々もそのように努めて参りたいと思っております。その際には、CIQに関連していろんな形でご協力いただくことになると思っておりますがよろしくお願ひします。

事務局

以上をもちまして、第36回富山県地方港湾審議会を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。

議事録署名委員

令和6年12月18日

河 合 雅 司 

村 上 久 