

令和5年度 活動方針(案)

新型コロナウイルス感染症の影響により、世界的なロックダウンや経済の減速が起こり、様々な産業でサプライチェーンへの緊急的な対応を余儀なくされた。海上物流においては、コンテナ不足やコンテナ船のスペース不足に加え、海外主要港での混雑による海上輸送網の混乱が生じたが、2022年中頃から改善が進み、国際海上コンテナ輸送の需給ひっ迫の緩和の兆しが見られるようになった。

このようななか、令和4年の直江津港のコンテナ貨物取扱量は、前年比91%の約25,000TEUとなり、コロナ禍前の令和元年と比べ68%にとどまり、他港利用にシフトした貨物が戻ってきていない状況にある。

このことを踏まえ、利用企業に対し直江津港の継続利用を働きかけるほか、他港のみ、または他港を併用する企業に対し、地理的優位性や有事の際のリスク分散、BCP（事業継続計画）等の視点から直江津港の提案を行い利用促進に取り組む。

一方、直江津港の総貨物量は、東北電力上越火力発電所の営業運転の開始に伴うLNG輸入量の増加により、前年比112.5%の約773万トンとなり大幅な増加となった。LNGの受入基地及び火力発電所等は、当地域のみならず国内のエネルギーの安定供給に大きく寄与するものであり、港の重要性がますます高まることが期待される。直江津港のエネルギー港湾としての機能強化を図るため、港湾整備が計画どおり進められることが必要である。また、港湾施設には、供用開始後30年以上経過する施設もあることから、施設の利用状況や優先度を考慮した確実な老朽化対策を促進するよう国等に働きかけを行う。

また、カーボンニュートラルポートの形成に向け、新潟県が設置する協議会に参画し、直江津港における水素やアンモニア等の次世代エネルギーの利用の可能性等を検討し、脱炭素の取組を促進する。

加えて、小木直江津航路においては、カーフェリーの再就航を始め、佐渡金山の世界文化遺産登録や北陸新幹線の敦賀延伸を絶好の機会と捉え、航路の利用促進と関西方面からの誘客に関係者が一体となって取り組むとともに、直江津港の賑わい創出や観光・地域振興に繋がるクルーズ客船の誘致活動を、市や商工会議所等の関係者とともに展開する。

重点目標

- 1：直江津港港湾計画の促進
 - エネルギー港湾としての整備促進
 - 港湾施設の維持、拡充
- 2：直江津港の利用促進
 - 地域産業との結びつきを強めたポートセールスの実施
 - 長野県や近隣地域との連携による利用促進
- 3：国際定期コンテナ航路の拡充
- 4：【新規】カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組促進
- 5：交流拠点としての直江津港の賑わい創出
 - 【新規】クルーズ客船の誘致活動の実施
 - 【拡充】小木直江津航路の活性化
- 6：国の港湾施策並びにメタンハイドレート関連施策に関する情報収集及び要望活動