

# **直江津港をいかしたまちづくりに関する調査**

**—日本海沿岸地域の連携を目指して—**

**平成 20 年度調査報告書**

**平成 21 年 3 月**

**上越市創造行政研究所**



## はじめに

直江津港は、古くは奈良時代から越後国府の重要な港としてにぎわい、江戸時代には日本海を航行する北前船の寄港地として栄えるなど、産業・物流に欠かすことのできない日本海側の有力な港として、また、海運・陸運の結節点として発展してきました。明治 19 年には、直江津を起点とする鉄道(信越本線)が開通し、それによって直江津港の重要性も増し、全国的に見ても早い時期に近代的な海陸交通の結節点となりました。また、高度経済成長期には大工場が臨海部に立地し、工業化社会の中でますますその重要性を増していきました。

直江津のまちは、このように港を拠点とする海上交通と駅を中心とした鉄道による陸上交通が、結節性・拠点性を高め合いながら発展をしてきた歴史的経緯を持っています。このことから、「海」「港」「鉄道」「交通」などは、直江津の地域アイデンティティーにもかかわる、まちづくりを考えていく上での重要な視点と言えます。

近年の直江津港は、韓国との定期コンテナ航路の取扱量が年々増加傾向にあることや、大規模なエネルギー関連プロジェクトの進行、大手企業の進出、更には直江津港を利用した環境配慮への取組の動きや広域的な交通ネットワークの整備など、新たな展開に向けたポテンシャルの高まりを見せています。

しかし、北海道・九州フェリー航路の廃止や、佐渡市との間を結ぶ小木直江津航路の便数削減などにより、全体の取扱貨物量や港を利用する人々の数は年々減少傾向にあります。さらに、100年に一度と言われる金融危機に端を発した深刻な世界同時不況の影響も重なり、厳しい状況は深刻さを増していることも事実です。

一方、直江津地区では、JR 直江津駅北側に広がる中心市街地の衰退・空洞化も顕著となっており、地区人口は過去 35 年間で約半分にまで減少しています<sup>1</sup>。また、平成 26 年度に予定される北陸新幹線の金沢延伸により、直江津駅を利用していた旅客者が新幹線に転化することが予想されるなど、交通の要衝としての地位の低下と更なる衰退が懸念されています。本市では、図書館の駅前移転計画等を中心とした直江津中心市街地の活性化計画の認定を目指して計画の策定が進められるなど、中心市街地再生に向けた取組は緒に就いたばかりの状況と言えます。

このような中で、改めて直江津のまちづくりを考えると、他の地域との差別化を図り、直江津の地域アイデンティティーをつくり出している海や港をいかしたまちづくりを進めていくことは、とても自然なことではないでしょうか。先ほど述べた新たなポテンシャルの高まりや多くの人でにぎわう海水浴場、水族博物館などはもちろんのこと、直江津の歴史や地域資源をいかしてオリジナリティーを創造していく取組が必要と考えます。

そのためには、一人でも多くの人々が様々な視点を持ち寄り、議論を重ね、実行に移していくことが大切です。時代の転換期でもある現代社会の中で、将来世代に向けたまちづくりを進めていくためには、厳しい現実をしっかりと直視し、認識しつつも、足元にある地域資源を再評価し、新しい可能性を模索する姿勢が不可欠です。

---

<sup>1</sup> 総務省「国勢調査」による。昭和 45 年では 17,197 人であったのが、平成 17 年では 9,009 人と、48%の減少となっている。

このような視点に立ち、本市の都市経営を行う上では、直江津港を本市の重要な社会資本ととらえ、これを最大限いかすまちづくりが、大きな鍵を握っていると考えます。

本調査研究は、以上のことを踏まえ、直江津港をいかしたまちづくりに向けた政策形成を目的として、平成 19 年度から 21 年度までの 3 か年をかけて実施するものです。平成 20 年度は調査研究の 2 年目として、主に日本海沿岸地域の連携強化の重要性を踏まえ、日本海側に位置する港湾の現状や課題、各都市のまちづくりにおける各港の位置付けや振興策等を確認するため、主に現地調査を行いました。

平成 21 年度は、平成 19 年度及び平成 20 年度の調査結果を踏まえ、直江津港をいかしたまちづくり戦略の提案を行う予定です。

本報告書が、平成 19 年度の報告書とともに、直江津港をいかしたまちづくり戦略の構築に向けて重要な視点の共有に資する基礎資料となることを願うものです。

なお、本調査研究は、高崎経済大学地域政策学部 戸所隆教授(研究代表者)が独立行政法人日本学術振興会科学研究費補助金の交付を受け実施している「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた港湾政策と国土構造の再構築」研究と、研究協力を行いながら実施するものです。

最後になりましたが、本調査研究の推進に当たり、多くの方々よりご助力を頂きました。この場を借りて深く感謝申し上げます。

平成 21 年 3 月  
上越市創造行政研究所

## 目次

<b>序 調査研究の概要</b>	<b>1</b>
------------------	----------

---

<b>1 新潟港の現状</b>	<b>5</b>
-----------------	----------

---

1.1 新潟港の概況	7
1.1.1 位置	7
1.1.2 沿革	7
1.1.3 西港区と東港区の性格の相違	9
1.2 物流の現状	10
1.2.1 貨物取扱量	10
1.2.2 定期コンテナ航路	12
1.2.3 東港区コンテナターミナルの概要	13
1.2.4 コンテナターミナルの運営	14
1.2.5 物流の課題	15
1.2.6 利用促進策	16
1.3 新潟市における港をいかしたまちづくり	17
1.3.1 「日本海交流都市」を目指すまちづくり	17
1.3.2 連携推進による拠点性強化	17
1.3.3 西港区におけるみなとまちづくり	18
1.3.4 港をいかした中心市街地活性化	19

<b>2 伏木富山港の現状</b>	<b>21</b>
-------------------	-----------

---

2.1 伏木富山港の概況	23
2.1.1 位置	23
2.1.2 沿革	23
2.1.3 貨物取扱量	24
2.2 各地区の現状	26
2.2.1 新湊地区	26
2.2.2 富山地区	30
2.2.3 伏木地区	31
2.2.4 各地区の機能分担	32
2.3 港をいかしたまちづくり	33
2.3.1 射水市	33

2.3.2	富山市	35
2.3.3	高岡市	36

### 3 金沢港の現状 39

---

3.1	金沢港の概況	41
3.1.1	位置	41
3.1.2	沿革	41
3.2	物流の現状	43
3.2.1	取扱貨物量	43
3.2.2	定期航路	45
3.2.3	物流の課題と港湾整備の状況	45
3.2.4	利用促進策	47
3.3	金沢市における港をいかしたまちづくり	49

### 4 小木港・両津港の現状 51

---

4.1	小木港及び両津港の概況	53
4.1.1	小木港の概況	54
4.1.2	両津港の概況	55
4.2	佐渡航路の現状と課題	56
4.2.1	佐渡航路の現状	56
4.2.2	小木直江津航路活性化の取組と課題	58
4.3	佐渡市における港をいかしたまちづくり	59

### 5 直江津港をいかしたまちづくり戦略の構築に向けて 63

---

5.1	地域経済の発展を支える直江津港	65
5.2	にぎわいの創出に資する直江津港	68
5.2.1	直江津港と直江津中心市街地の一体化	68
5.2.2	海・港イメージの確立・発信	70
5.2.3	にぎわい創出と域外市場産業発展の相乗効果	72
5.3	交通ネットワークの強化	73
5.3.1	公共交通としての小木直江津航路活性化	73
5.3.2	直江津港と北陸新幹線の結び付き強化	75
5.4	広域連携の推進	76

# 序 調査研究の概要

## 1 調査研究の目的

経済のグローバル化、国民活動のボーダレス化、環境問題の深刻化など、地球規模の大きな変化が現在進んでいる。特に、日本の貿易構造は近年急速に変化しており、平成 19 年の日本の貿易総額に占める対中国<sup>2</sup>シェアは 17.7% (2,366 億ドル) であるのに対し、対アメリカ<sup>3</sup>シェアは 16.1% (2,142 億ドル) と、対中国シェアが対アメリカシェアを上回った<sup>4</sup>。中国は、これまでの「世界の工場」としての役割から、平成 20 年 8 月に開催された北京オリンピックに伴う成長や、来る平成 22 年の上海万博を控え、また、世界一の人口を有する点などから「世界のマーケット」へと変ぼうしつつある。この中国に代表されるように、近年の環日本海経済圏は急速な成長を見せている。日本においても平成 8 年から平成 18 年までの外貿コンテナ貨物量の年平均伸び率は、日本全体で 4.7% であるのに対し、日本海沿岸諸港は 11.0% と、全国平均を大きく上回っている<sup>5</sup>。物流が、これまでの太平洋側中心から日本海側中心へとシフトする可能性を示しており、今後、日本海沿岸地域の重要性が増すことが予想される。

一方国内では、平成の大合併により、平成 11 年に 3,232 あった市町村数が平成 21 年には 1,781 になっている<sup>6</sup>。この市町村合併による基礎自治体の再編・体力の強化と地方分権の一層の推進は、道州制導入の議論等へとつながることとなった。このように、現在は、国全体で今後の国土構造や広域自治体の姿を模索している状態であり、時代の転換期にあると言える。

そのような中、本市においても、平成 26 年度の北陸新幹線金沢延伸により高速交通体系が大きく変化しようとしているほか、これに先駆けて平成 23 年度には、茨城県ひたちなか市の茨城港<sup>7</sup>から群馬県高崎市までの北関東自動車道が全線開通し、上信越自動車道と結ばれる予定であり、これにより北関東地域との関係も強まる。

このように様々な状況が大きく変化しようとしている今、海陸交通の結節性、交通ネットワークやライフラインの要衝としての本市の特徴や優位性をいかし拠点性を高めることによって、高速交通網整備によるスロー現象等を防ぐ戦略が特に重要となっている。また、直江津港の拠点化によって新潟市－富山・金沢市等を含む日本海国土軸と茨城港－直江津港－環日本海経済圏とを結ぶラインで十字に交差する軸も形成され、直江津港はその中心となる。

環境面からも積極的にモーダルシフト<sup>8</sup>への取組が推進されており、そのようなことから直江津港をいかしたまちづくりの視点が今、必要となっている。

以上の事柄を踏まえ、本調査研究は、直江津港をいかしたまちづくりに向けた政策形成を目的として実施する。

<sup>2</sup> 本報告書では、中華人民共和国を「中国」と表記する。

<sup>3</sup> 本報告書では、アメリカ合衆国を「アメリカ」と表記する。

<sup>4</sup> 日本貿易振興機構(ジェトロ)資料。

<sup>5</sup> 国土交通省北陸地方整備局資料。

<sup>6</sup> 平成 21 年 3 月 31 日現在。

<sup>7</sup> 平成 20 年 12 月 25 日に茨城県北 3 港(日立港、常陸那珂港及び大洗港)が統合し、茨城港が誕生した。

<sup>8</sup> モーダルシフトとは、トラック等による幹線貨物輸送を、地球に優しく、大量輸送が可能な海運または鉄道に転換すること。

## 2 調査研究の手順

本調査研究は、平成 19 年度から 21 年度までの 3 か年をかけて実施するものであり、平成 20 年度は主に日本海沿岸地域の連携強化の重要性を踏まえ、日本海側に位置する港湾の現状や課題、それぞれのまちの中でのまちづくりにおける各港の位置付けや振興策等を確認するため、主に現地調査を行った。

平成 21 年度は、平成 19 年度及び 20 年度に行った現状把握を踏まえ、直江津港をいかしたまちづくり戦略の検討を行う。

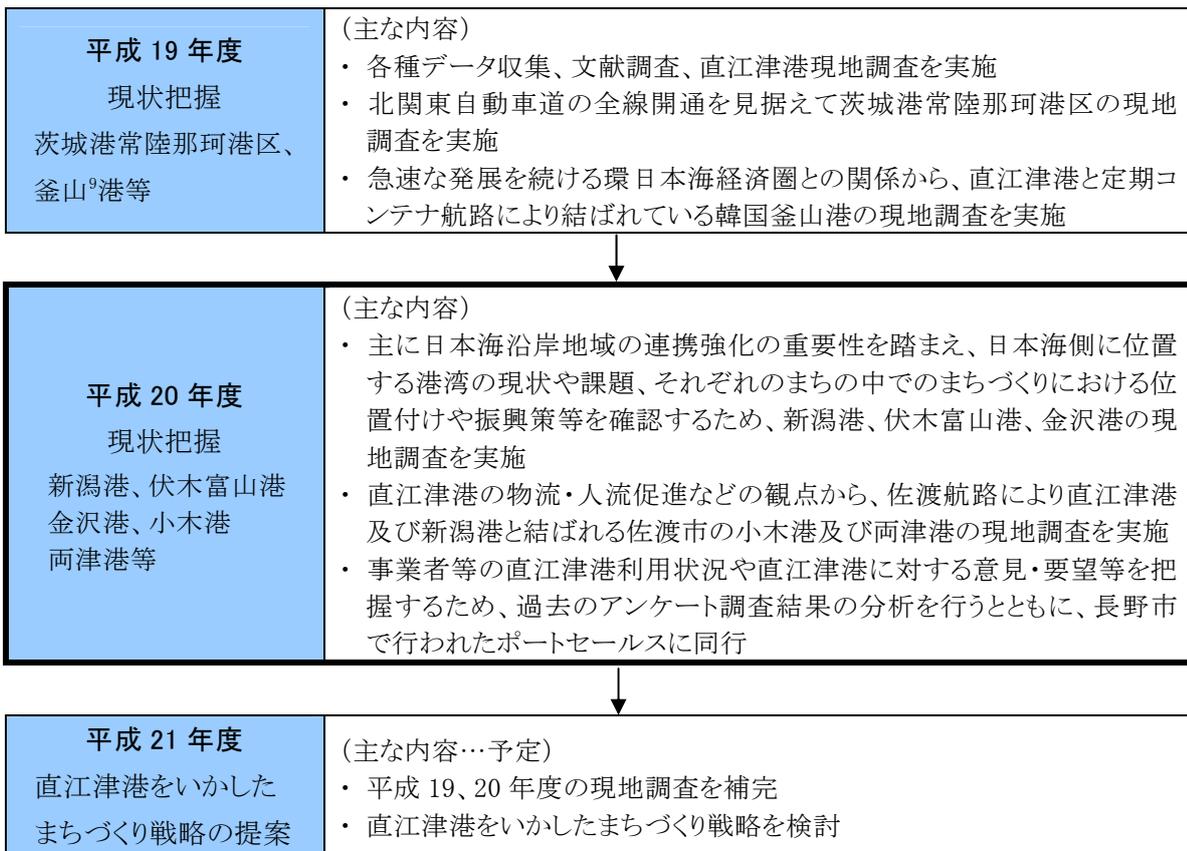


図 0-1 調査研究（平成 19～21 年度）の手順

### [平成 20 年度現地調査]

- ① 直江津港……………随時
- ② 伏木富山港(富山県射水市、高岡市及び富山市)及び金沢港(石川県金沢市)  
……………平成 20 年 6 月 19 日(木)～20 日(金)
- ③ 新潟港(新潟市及び北蒲原郡聖籠町)……………平成 20 年 10 月 16 日(木)及び  
平成 20 年 12 月 12 日(金)
- ④ 小木港及び両津港(佐渡市)……………平成 20 年 10 月 17 日(金)
- ⑤ 「直江津港利用促進懇談会」への参加……………平成 20 年 7 月 17 日(木) 長野市にて開催

<sup>9</sup> 平成 19 年度報告書では「プサン」と表記していたが、国内に定着している地名であるため、「釜山」と表記する。

### 3 調査研究体制

本調査研究は、高崎経済大学地域政策学部 戸所隆教授(研究代表者)及び鳥取大学地域学部 山下博樹准教授(研究分担者)が独立行政法人日本学術振興会科学研究費補助金の交付を受け実施している「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた港湾政策と国土構造の再構築」研究(基盤研究(C)課題番号 19520681)と、研究協力を行いながら実施するものである。

(※戸所教授は、本研究所の所長を務める。)

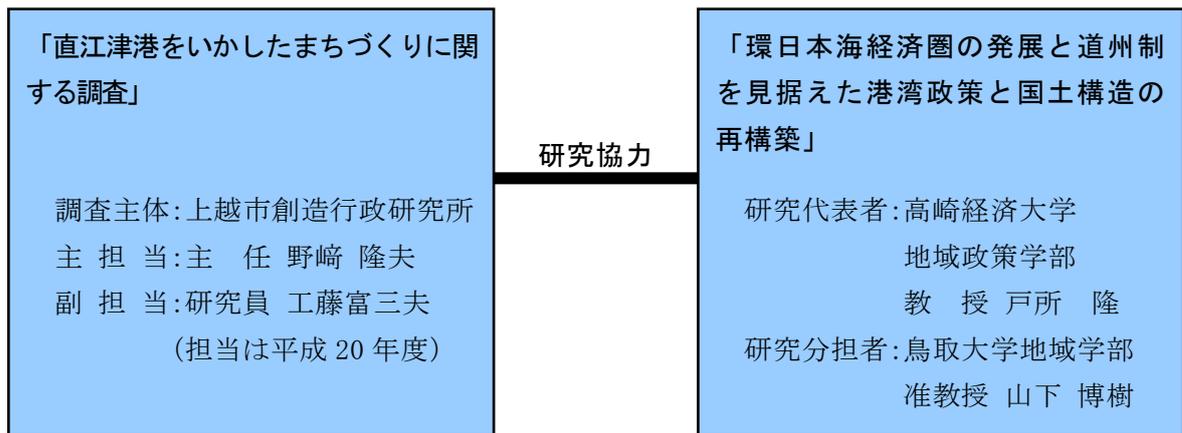


図 0-2 調査研究体制

