

# 直江津港をいかしたまちづくりに関する調査研究

## 広域的な視点から見た直江津港のポテンシャル

### 1 調査研究の背景と目的

今、私たちはグローバル化の進展や環境問題への対応など、地球規模の大きな変化の渦の中にいる。特に中国、韓国、台湾およびロシアの沿海地方など環日本海経済圏の急速な発展は、物流がこれまでの太平洋側中心から日本海側へとシフトする可能性を示しており、日本海沿岸地域の重要性が増すことが予想される。

一方国内でも、道州制導入の議論などに象徴されるように、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、転換期にあると言える。

当市を取り巻く状況も、平成 26 年度の北陸新幹線開業により高速交通体系が大きく変化しようとしている。さらに、これに先駆けて平成 23 年度には、茨城県ひたちなか市の常陸那珂港から群馬県高崎市までの北関東自動車道（常陸那珂港 IC からひたちなか IC 間は常陸那珂有料道路）が全線開通し、上信越自動車道（高崎 JCT から藤岡 JCT 間は関越自動車道）と結ばれる予定で、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当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トロー現象（交通基盤整備の結果、沿線の大都市に人やお金が吸収されてしまうこと。）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沿岸のラインと常陸那珂港 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。

環境の視点からも、積極的にモーダルシフト（トラック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。）への取組が推進されており、直江津港をいかしたまちづくりの視点が今まさに必要となっている。

そこで、本調査研究は、直江津港のポテンシャルを広域的な視点から把握することによって、直江津港をいかしたまちづくりに向けた政策形成を行うことを目的として取り組んだものである。



平成 19 年度調査報告書

### 2 調査研究の進め方

本調査研究は、3 か年での実施を予定している。

1・2 年目は、主に十字に交差する軸上に位置する港湾の現況等を把握し、3 年目（最終年度）の平成 21 年度には、十字軸の中心となる好条件をいかし、軸上の各港湾との連携強化を図ることなどによる直江津港、そして当市の発展戦略の方向性を提示したいと考えている。

平成 19 年度は、調査の初年度として、十字の縦軸を中心に現状の確認等、主に基礎調査を行った。

具体的には、各種データ収集、文献調査、直江

津港の現地調査に加え、北関東自動車道の全線開通を見据えて茨城県常陸那珂港の現地調査を実施した。

また、急速な発展を続ける環日本海経済圏との関係から、直江津港と定期コンテナ航路により結ばれる韓国プサン港についても現地調査を行った。

なお、調査研究に当たっては、直江津港振興・活性化の主担当課である直江津港振興課等と密に連携を図り、その協力を得ながら実施したものである。



直江津港と直江津市街地

### 3 研究協力

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)および鳥取大学地域学部 山下博樹准教授(研究分担者)が、文部科学省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・平成19年度～平成21年度の3か年で実施予定)と、研究協力をしながら実施するものである。

戸所教授の研究の第1の目的は、整備の進む高速交通体系を活用し、環太平洋・環日本海両経済圏を一体化する国土形成哲学と地方行政組織・地域的枠組みを見いだすことである。また、その視点から国土構造と道州制の在り方を明らかにするのが第2の目的であり、さらに、その実現には日本海沿岸港湾の機能強化が不可欠との仮説のもとに、その機能強化による日本海沿岸都市の発展方策を見いだすことを第3の研究目的としている。

本調査研究とは、直江津港のポテンシャルを広域的な視点から把握しようとする点や、港をいかしたまちづくりの政策形成を目指す点等で目的が重なり、現地調査の実施や基礎的なデータ収集等において、多くの研究成果を共有することができるため、協力体制を取りながら実施していくものである。

### 4 平成19年度調査研究成果の概要

#### (1) 直江津港とまちづくり

直江津のまちは、海陸交通の結節性の高まりとまちの発展が相互に好影響を及ぼしあいながら歩んできた歴史的経緯を持つ。このことは、直江津の地域アイデンティティにもかかわり、まちづくりを考えていく上での重要な視点である。

このような、歴史的経緯にもかんがみながら海陸交通の結節性を高める今日的な視点から、衰退が著しい直江津中心市街地をはじめ、当市におけるまちづくりにおいて、直江津港をいかしたまちづくりの視点が重要となっていると考える。

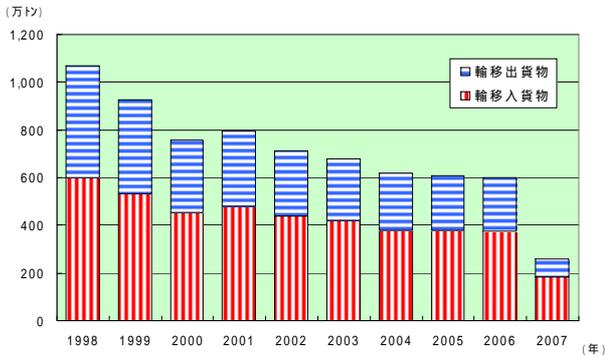
#### (2) 直江津港の厳しい現状と高まるポテンシャル

その直江津港の貨物取扱量は、輸移入・輸移出量ともほぼ毎年減少している。

この10年間の推移を見ると、1/4以下にまで減少しており、決して好調な推移とは言えない(図表1)。その他の指標も一様に減少傾向にあるほか、佐渡汽船「小木・直江津航路」問題に代表されるように、直江津港を取り巻く様々な状況は、非常に厳しいものがある。

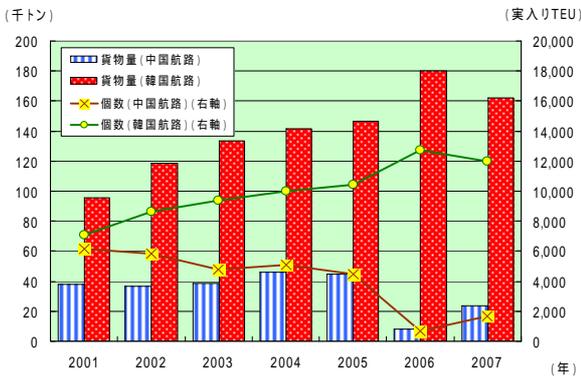
そのような中、国際コンテナ貨物の韓国航路は、プサン港との国際定期コンテナ航路が開設されてから順調に推移している(図表2)。

【図表 1 直江津港輸移出入貨物 10 か年推移】



出所)新潟県上越地域振興局直江津港湾事務所資料をもとに創造行政研究所作成

【図表 2 直江津港外貿コンテナ貨物航路別取扱量】



出所)新潟県上越地域振興局直江津港湾事務所資料をもとに創造行政研究所作成

プサン港は、コンテナ取扱数量が世界で第 5 位 (2007 年) の国際的な拠点港湾であり、環日本海経済圏との関係性において直江津港のポテンシャルが高まっていることの一端がうかがえる。

また、上越火力発電所の建設や LNG 受入基地の建設計画、日精樹脂工業(株)などの大手企業が、地理的優位性等を背景に進出する動きも起きている。



直江津港の整備計画

### (3) 「中心」「交点」としての直江津港

北関東自動車道の全線開通により、東京を経由しない太平洋側と日本海側を結ぶ高速交通体系の新たな横断軸が生まれる。この沿線市町村には、新潟県の人口よりも多い 434 万人もの人口集積がある。

常陸那珂港は、高規格幹線道路が港の中まで乗り入れた日本唯一の港で、東京湾を利用しないことによる時間短縮効果もあり、かつ、北米までの最短航路にある。直江津港は、日本海沿岸地域のほぼ中央に位置し、交通結節性にも優れ、プサン港などとの定期コンテナ航路を持ち、環日本海経済圏との交流を進める上で有利である。この両港湾の横断軸上にある地域が、双方のメリットを享受し合いながら連携を強め、相互に物流・人流を作り出すことが重要である。

これは災害発生時のリスク管理にもつながることである。

以上のように、直江津港と常陸那珂港を結ぶライン、日本海沿岸地域の重要性が増す中で日本海国土軸、この 2 つの軸に環日本海経済圏への軸を含めると、直江津港 (上越市) は、十字に交差する中心点となり、多大なポテンシャルを持つ地域と言える (図表 3)。

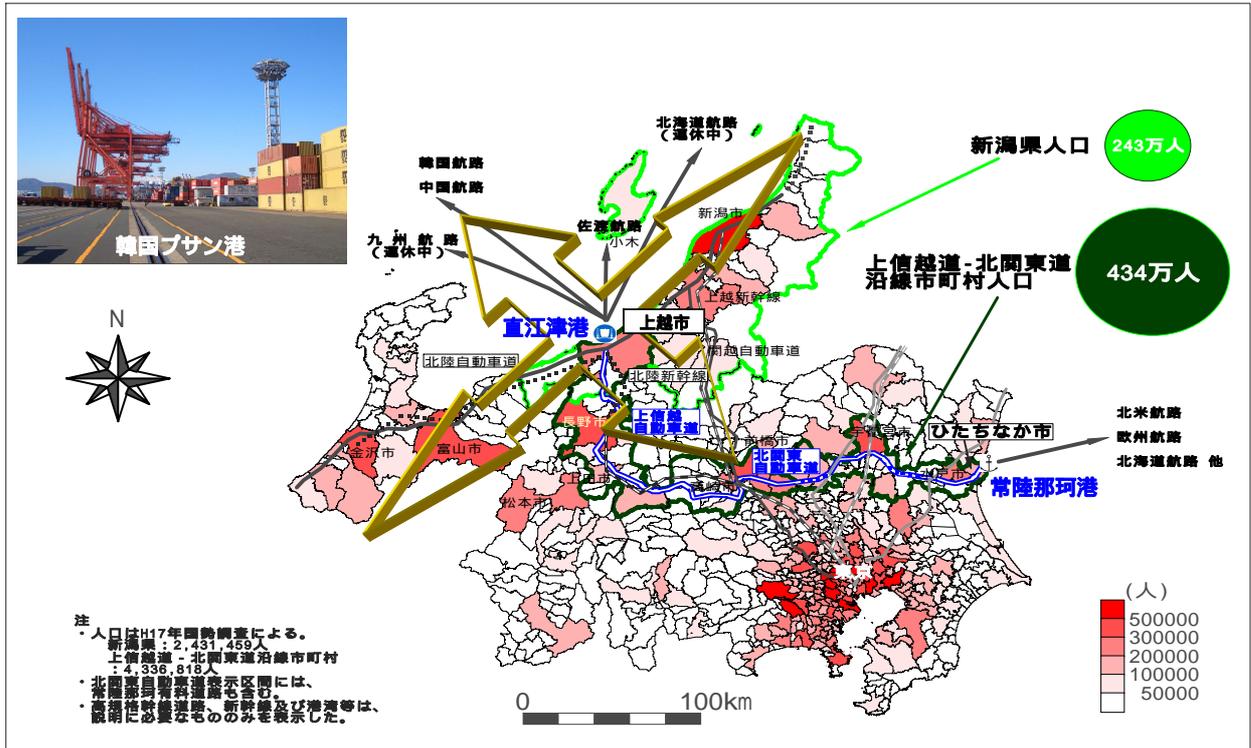
この「中心」「交点」としての直江津港をいかしたまちづくり戦略を展開することにより当市は、交通の結節性・拠点性を高め発展し得る。

そして、拠点性を高めていくことは、高速交通網整備によって活発に往来する人や物の流れを、単に通過させてしまうだけのまちになってしまうことから防ぐことにもつながる。

直江津港と直江津中心市街地は近距離にある上、歴史の積み重ねとともに港町としての風情が残っている。これは、結節性・拠点性を高めていく上での強みであり財産である。

直江津港のポテンシャルが顕在化する今、これを真の実力に変えていくための戦略・取組が重要となっている。

【図表3 「中心」「交点」としての直江津港】



出所)上越市創造行政研究所「研究ノートNo.6」

## 5 今後の課題と調査研究の展開

今後の課題としては、当面は「直江津港をいかしたまちづくり」という視点へ、いかに市の職員や市民の意識を向けてもらうかに尽きると考える。

先に述べたとおり、直江津港を取り巻く状況は非常に厳しいものがある。しかし、そのことばかりに目が向きすぎて、直江津港の持つポテンシャル等に関心が向かなかつたり、まちづくりにいかしきれなかつたりするのはもったいないことである。

しっかりと厳しい現実に向き合いながらも、前向きな考え方で、まちづくりに取り組んでいくことが大切だと考える。

また、平成26年度に控えている北陸新幹線の開業をどのように迎えるかが、本市、特に交通の要衝としての地位の低下が懸念されている直江津のまちにとって大きな問題であることは言うまでもない。

全体としてとらえれば、鉄道という陸上交通の

高速交通体系がさらに強化されることになるわけだが、例えば、この北陸新幹線との連結強化策や、ビジター（来訪者）を主に対象とした産業をいかした直江津中心市街地の活性化策など、具体的なまちづくり戦略の方向性を見いだしていくことが、今後大変重要である。

先に述べたとおり、平成19年度の調査研究では、主に広域的な視点から直江津港のポテンシャル等を確認するため、常陸那珂港とプサン港の現地調査等を行った。今後は、環日本海経済圏の発展に対応した直江津港や都市機能の在り方など、直江津港をいかしたまちづくりに向けての政策の提案を目指し、引き続き調査研究を進めていく予定である。

具体的に、平成20年度は、調査研究の2年目として、日本海沿岸地域の連携強化の重要性を踏まえ、十字の横軸を中心に日本海側に位置する港湾の現状や課題等を主に確認する。また、今後関係機関や事業者等へのヒアリング調査なども予定している。

これらの調査によって実際の現場の声から直江津港の問題点などを把握し、直江津港をいかしたまちづくりに向け、どういったところを改善し、また、伸ばしていくべきか等のヒントを得て、政策提案につなげていきたいと考えている。

上越市第 5 次総合計画（改定版）に掲げるまちづくり重点戦略の一つである「にぎわいを生み出す空間をつくる『まちの陣形』の強化」のためにも、直江津港をいかしたまちづくりの実現に向けて、今後も引き続き調査研究に取り組んでいきたい。

最後になったが、本調査研究に当たり、ご助力・ご協力をいただいた多くの方々に、この場を借りて深くお礼申し上げたい。（主任 野崎 隆夫）

▶▶ **詳しくはこちら**

直江津港をいかしたまちづくりに関する調査  
 広域的な視点から見た直江津港のポテンシャル 平成 19 年度調査報告書  
 上越市創造行政研究所ホームページ  
<http://www.city.joetsu.niigata.jp/gyosei/souzou/index.html>



**関係者からのコメント**

鳥取大学地域学部  
**山下 博樹 准教授**  
 （研究分担者）



今回の科学研究費補助金によるプロジェクトでは、直江津港と鳥取県の境港を中心に、環日本海のモノ・ヒトの流れとそれによる地域の活性化を検討しています。

直江津港も境港も後背地が小さく、港湾機能としては必ずしも大きくありませんが、それぞれの地域の活性化に結びつく港湾利用のアイデアがあるはず。今後は港湾を利用する企業などへの共同アンケートの実施などさらに連携を強め、研究の発展を目指していく予定です。

こうしたきちんとした研究を基礎に市の計画に応用していくことは欧米では当たり前ですが、日本の地方自治体では貴重な取組だと思います。他の自治体の良い手本となることを期待しています。

上越市 産業観光部  
 直江津港振興課  
**星野 悟史 係長**



当課では、直江津港の振興を図るため、県や港湾事業者等と連携し、地元はもとより、後背地である長野県の企業等に対して、官民一体となったポートセールスを展開しているほか、航路サービスや港湾機能の充実に向けた取組を行っています。

直江津港の振興のためには、何より貨物や旅客の確保が大前提であり、また、多くの皆さんに港を利用いただくことで、より使いやすい港になるものと考えています。

港湾間の競争が激しさを増す中、データの収集・分析や直江津港の持つポテンシャルの調査研究、有効なインセンティブ制度の検討など、より戦略的な施策を展開するための取組がますます必要になると考えます。