

---

# 1 新潟港の現状

---



# 1 新潟港の現状

## 1.1 新潟港の概況

### 1.1.1 位置

新潟港は西港区と東港区から構成される。

西港区は新潟市中心部を流れる信濃川の河口に位置し、東港区はその約 20km 東方、新潟市と北蒲原郡聖籠町にまたがって位置する(図 1-1)。それぞれ、新潟西港、新潟東港と通称される。



図 1-1 新潟港位置図

(出所)新潟県交通政策局港湾振興課ほか『Port of NIIGATA 2008 年(平成 20 年度版)』

### 1.1.2 沿革

新潟港は古くから信濃川の河口港として栄え、明治元(1968)年には日米修好通商条約による開港五港の一つとして外国に向け開港された。

第二次世界大戦により荒廃し、また昭和 39(1964)年の新潟地震により壊滅的な被害を受けたが、その後復興を遂げ、貿易の進展等により、昭和 42(1967)年には日本海側で初めて特定重要港湾に指定された。

船舶大型化と貨物取扱量増加に対応するため昭和 38(1963)年から掘込工事が進められていた東港区は、昭和 44(1969)年に開港した。東港区背後地ではそれ以降企業の立地が進み、現在では 200 社を超える企業で 1 万人ほどの人が働いている<sup>10</sup>。昭和 55(1980)年にロシア・ポストーチヌイとの間で初の定

<sup>10</sup> (株)新潟国際貿易ターミナルへのヒアリング調査による。

期コンテナ航路が開設されて以来貨物取扱量が増加し、定期外貿航路が整備され、平成 8(1996)年にコンテナターミナルの供用が開始された。その後も貨物取扱量は飛躍的に伸び、それに対応して港湾施設整備が進められてきた。

河口港は東港区の開港により西港区となり、旅客船の発着など人流<sup>11</sup>機能の比重が高まった。新潟市の中心部付近に位置することから都市機能の集積が進み、平成 15(2003)年には複合コンベンション施設の朱鷺メッセ(新潟コンベンションセンター)が万代島ふ頭に開業するなど、国際的な交流拠点としての整備が進められている(表 1-1)。

表 1-1 新潟港の沿革

年号(西暦)	記 事
明治元(1868)年	五港(函館・新潟・横浜・神戸・長崎)の一つとして開港
昭和 26(1951)年	重要港湾に指定
昭和 39(1964)年	新潟地震発生、港湾施設が壊滅的被害を受ける。
昭和 42(1967)年	特定重要港湾に指定
昭和 44(1969)年	東港区開港
昭和 55(1980)年	トランスシベリアコンテナ航路開設
昭和 63(1988)年	東南アジアコンテナ航路開設
昭和 63(1988)年	釜山コンテナ航路開設
平成 7(1995)年	中国コンテナ航路開設
平成 7(1995)年	中核国際港湾に位置付けられる。
平成 8(1996)年	(株)新潟国際貿易ターミナル設立
平成 11(1999)年	北東アジアコンテナ航路開設
平成 17(2005)年	臨港道路入舟臨港線「新潟みなとトンネル」全線開通
平成 18(2006)年	(株)新潟国際貿易ターミナルがコンテナターミナルの指定管理者となる。
平成 20(2008)年	ガントリークレーン 5 号供用開始

(出所)新潟県新潟地域振興局新潟港湾事務所『新潟港統計年報 平成 19 年版』、新潟市港湾空港課ホームページ及び(株)新潟国際貿易ターミナルホームページを基に上越市創造行政研究所作成



写真 1-1 朱鷺メッセ

(出所)朱鷺メッセホームページ

<sup>11</sup> 人流とは、物流に対し、人的交流を指す言葉である。

### 1.1.3 西港区と東港区の性格の相違

このように、西港区と東港区は異なる経緯で発展してきており、計画的に機能・役割分担を進めることにより物流・人流の両面において拠点性を高めてきた。

東港区は、一言で言えば物流のための港区である。船舶の大型化への対応と、臨海工業地帯の造成を目的に新たに建設された港で、市街地とは離れた位置にあるが、高速道路・一般国道からのアクセスは良い。コンテナ貨物の取扱いは基本的に東港区で行われている。

これに対して、西港区は、今日では人流面での役割がより大きい。西港区は市街地に隣接しており、港の整備はまちづくりと一体的に行われている。貨物の取扱いもあるが、佐渡航路により両津港(佐渡市)と、また新日本海フェリー航路により敦賀、秋田、苫小牧及び小樽の各港と結ばれていることが特徴である(図 1-2)。



図 1-2 新日本海フェリー航路

(出所) 新日本海フェリーホームページ

## 1.2 物流の現状

### 1.2.1 貨物取扱量

西港区、東港区ともに輸移出入があり、合計の貨物取扱量はどちらも高い数字である(図 1-3)。ただし、西港区における国内移出入貨物取扱量の大半はカーフェリーによる航送車両であり、実質的には物流の中心は東港区である。さらに、東港区はコンテナ貨物取扱いなど国際物流の比重が大きい。

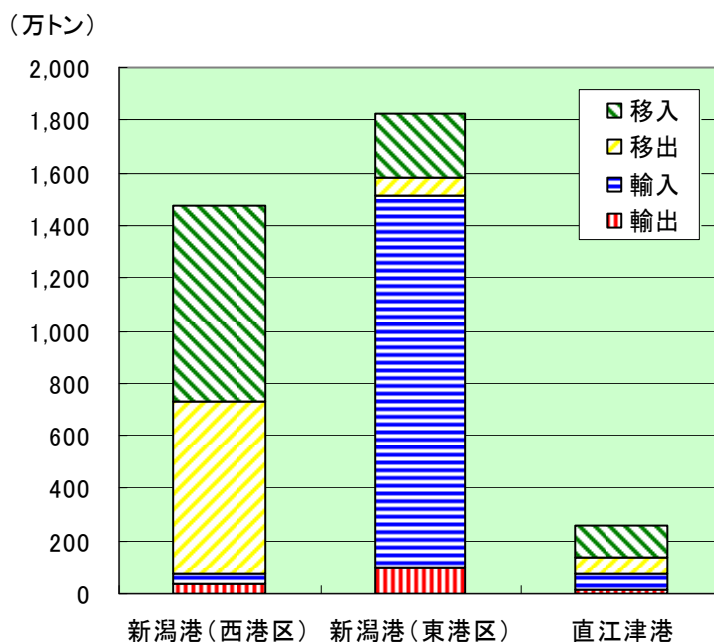


図 1-3 西港区、東港区及び直江津港の貨物取扱量 (平成 19 年)<sup>12</sup>

(出所)新潟県交通政策局港湾振興課『港のすがた 平成 19 年』  
を基に上越市創造行政研究所作成

新潟港の外貿コンテナ取扱量は、近年飛躍的に伸び(図 1-4)、本州日本海側の港湾の中では圧倒的に多い。このような順調な成長を見せた要因としては、貨物のユニット化、岸壁等港湾施設の整備、航路の充実などがある。

ただ、平成 19 年、20 年にはコンテナ取扱量が連続で前年を下回った。特に平成 20 年には、実入りコンテナ取扱量も前年を下回った。これは、平成 19 年から 20 年初めにかけての住宅着工件数の減少による建材等の在庫調整、異常気象による衣料品類等の在庫調整の影響、平成 20 年秋以降の世界経済の急激な悪化の影響などによる<sup>13</sup>。

<sup>12</sup> 航送車両分を含む。

<sup>13</sup> 新潟県交通政策局ホームページ。

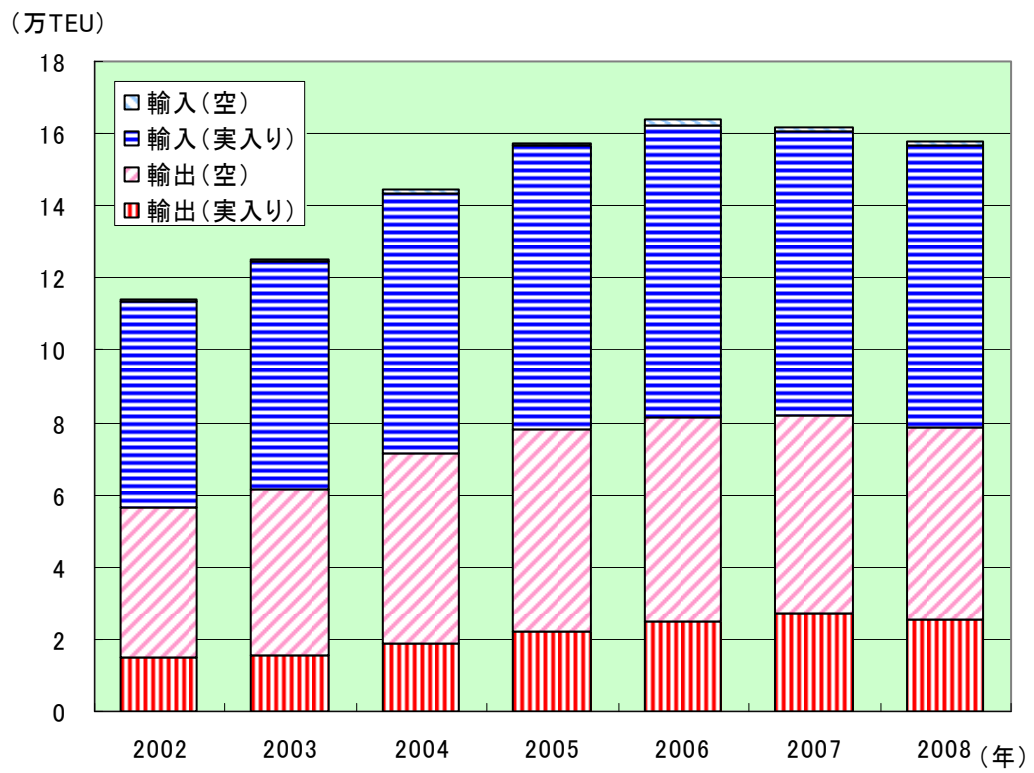


図 1-4 新潟港のコンテナ取扱量推移

(出所)新潟県交通政策局港湾振興課『港のすがた 平成 19 年』を基に上越市創造行政研究所作成

## 1.2.2 定期コンテナ航路

新潟港の外貿定期コンテナ航路は、釜山航路が週 4 便、中国航路が週 2 便、中国・釜山航路が週 3 便、東南アジア航路が週 1 便、平成 20 年 9 月に開設されたロシア極東航路が月 1 便である。東南アジア航路は、原油価格の高騰等諸情勢の変化により、平成 20 年途中からシンガポールまで行かず台湾止まりとなっている(表 1-2)。

表 1-2 新潟港の定期コンテナ航路 (平成 21 年 3 月現在)

航路名	配船日	寄港地(新潟からの標準日数)	運航船舶 (TEU)	代理店
船社名(総代理店)				
<b>釜山航路※</b> 興亜海運(三栄海運) H6.7 (H20.1 改編)	週1便 (金)	新潟(金)ー秋田(土)ー釜山(月・火)ー富山(木)ー(新潟)	OSG ACME (585)	リンコー
<b>釜山航路*※</b> 高麗海運(コスモスマリタイム) H3.9 (H20.1 改編)	週1便 (水)	新潟(水)ー秋田(木)ー釜山(土ー日)ー金沢(月)ー富山(火)ー(新潟)	RESOLUTION (855)	日通
<b>釜山航路</b> 東京船舶 H18.8	週1便 (火)	新潟(火)ー苫小牧(水)ー釜山(土)ー富山(月)ー(新潟)	ISLANDIA (1118)	日通
<b>釜山航路</b> 長錦商船(シノコー) H19.6(H19.10 改編)	週1便 (火)	新潟(火)ー直江津(火)ー富山(水)ー敦賀(木)ー釜山(土・日)ー(新潟)	SINOKOR STAR (316)	東洋
<b>中国・釜山航路</b> 南星海運(南星海運ジャパン) H18.12 (H20.2 改編)	週1便 (月)	新潟(月)ー苫小牧(火)ー八戸(水)ー函館(水)ー釜山(土)ー光陽(日)ー寧波(火)ー上海(水)ー釜山(金・土)ー(新潟)	STAR MARINER (962) STAR CARRIER (962)	丸肥
<b>中国・釜山航路</b> 南星海運(南星海運ジャパン) H13.5 (H20.2 改編)	週1便 (金)	新潟(金・土)ー苫小牧(日)ー八戸(月)ー富山(火・水)ー釜山(木)ー光陽(日)ー大連(日)ー青島(月)ー釜山(水・木)ー(新潟)	STAR APEX (962) STAR UNIX (962)	丸肥
<b>中国・釜山航路*☆</b> エスティックス パンオーシャン(シグマシップ) H19.10 天敬海運(CK マリタイム) H19.10	週1便 (金)	新潟(金)ー直江津(土)ー富山(日)ー釜山(火・水)ー蔚山(水)ー光陽(木)ー天津新港(土)ー大連(日・月)ー釜山(水)ー(新潟)	SILVER OCEAN (834) SKY PRIDE (962)	富士 日通
<b>東南アジア航路</b> PIL(PIL ジャパン) H3.1 (H20.4 改編)	週1便 (火)	新潟(火)ー苫小牧(水)ー八戸(木)ー仙台(金・土)ー基隆(木)ー台中(木)ー高雄(金)ー(新潟)	KOTA TERAJU (728) PACIFIC ENVOY (728)	リンコー
<b>中国航路</b> 神原汽船 H19.3(H20.2 改編)	週1便 (月)	新潟(月)ー富山(火)ー金沢(水)ー境港(木)ー青島(火)ー大連(水)ー舞鶴(土)ー(新潟)	OSG ARGOSY(585) H21.3.23 より MAGNA (556)	リンコー
<b>中国航路</b> 神原汽船 H7.5(H20.7 改編)	週1便 (水)	新潟(水)ー富山(木)ー小樽(土)ー富山(月)ー上海(金)ー境港(月)ー金沢(火)ー(新潟)	F.CONTAINER No.4 (938) TRIDENT (907)	リンコー
<b>ロシア極東航路</b> 商船三井(トランスロシアエージェンシージャパン) H20.9	月1便	新潟ー富山ー北九州ー神戸ー名古屋ー横浜ーポストーチヌイーウラジオストックー(新潟)	PRIMORYE MARU (423)	リンコー

注1: \*印の航路は、高麗海運、エスティックス パンオーシャンが相互にスペース・チャーターを行っている。

注2: ※印の航路は、高麗海運、興亜海運が共同運航を行っている。

注3: ☆印の航路は、エスティックス パンオーシャン、天敬海運が交互運航を行っている。

(出所)(株)新潟国際貿易ターミナルホームページ



### 1.2.3 東港区コンテナターミナルの概要

新潟港のコンテナターミナルは東港区の西ふ頭地区に位置し、約 23ha 全域が指定保税地域<sup>14</sup>となっている(図 1-5)。

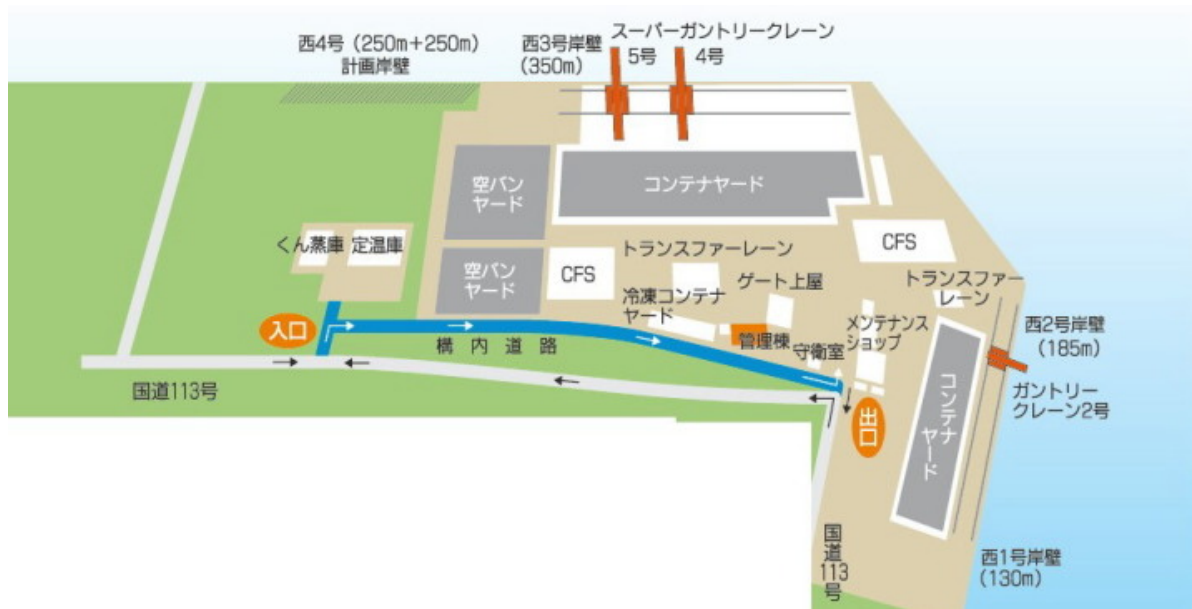


図 1-5 東港区コンテナターミナル施設配置図

(出所)(株)新潟国際貿易ターミナルホームページ

#### (1) 岸壁

コンテナターミナルには西 1 号岸壁(全長 130m、水深 7.5m)、西 2 号岸壁(全長 185m、水深 10m)、西 3 号岸壁(全長 350m、水深 暫定 12m・計画 14m)の 3 岸壁があるが、このうち西 1 号は西 2 号の延長として使用されているため、実質的には 2 岸壁体制である(写真 1-2、1-3)。西 3 号岸壁は、現在 3 万トン級の船舶が入港可能である。



写真 1-2 西 2 号岸壁

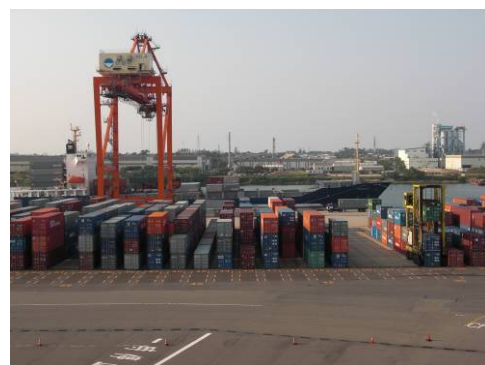


写真 1-3 西 3 号岸壁 (ガントリークレーン 4 号)

<sup>14</sup> 指定保税地域とは、財務大臣が指定して設置するもので、輸入手続がまだ済んでいない貨物、輸出の許可を受けた貨物、日本を通過する貨物を積卸し、運搬し、または一時(原則として 1 か月)蔵置することができ、税関手続を簡易、迅速に処理することができる地域である。

## (2) 荷役機械

ガントリークレーンは、平成 16 年に 4 号機が導入され 4 機体制となった後、平成 18 年 11 月に 3 号機が強風により倒壊した。船舶の大型化に伴い利用されなくなった 1 号機も平成 19 年末に撤去されている。3 号機の代替となる 5 号機が平成 20 年 5 月から稼働しており、現在 3 基体制である(表 1-3)。このうち 4 号機と 5 号機はスーパーガントリークレーンと呼ばれるアウトリーチの長いもので、コンテナ 16 列、高さ 47m まで対応可能である。2 号機はコンテナ 10 列まで対応可能なものである。

ほかの荷役機械として、ストラドルキャリア<sup>15</sup> 基とトップリフター<sup>16</sup> 基が使用されている(写真 1-4)。

表 1-3 東港区コンテナターミナルの  
ガントリークレーン整備状況

年号(西暦)	記 事
昭和 59(1984)年	ガントリークレーン 1 号完成
平成 7 (1995)年	ガントリークレーン 2 号完成
平成 8 (1996)年	ガントリークレーン 3 号完成
平成 16(2004)年	ガントリークレーン 4 号供用開始
平成 19(2007)年	ガントリークレーン 3 号撤去
平成 19(2007)年	ガントリークレーン 1 号撤去
平成 20(2008)年	ガントリークレーン 5 号供用開始

(出所)(株)新潟国際貿易ターミナルホームページ  
を基に上越市創造行政研究所作成

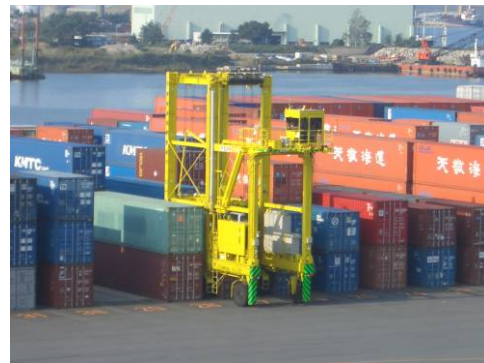


写真 1-4 ストラドルキャリア

## (3) その他の施設

CFS<sup>17</sup> 2 棟、リーファープラグ<sup>18</sup>84 基、くん蒸庫<sup>19</sup>2 庫、定温庫 5 庫が整備されている。

平成 16 年に東港区の南ふ頭地区に東京税関新潟コンテナ検査センターが開設され、X 線によりコンテナ丸ごとの検査を迅速に行えるようになっている。

### 1.2.4 コンテナターミナルの運営

コンテナターミナルの管理・運営は、(株)新潟国際貿易ターミナル(以下「N-WTT<sup>20</sup>」という。)が指定管理者として行っている。

N-WTT は新潟県を筆頭株主(持株率 44.5%)とする第三セクターで、平成 8(1996)年に設立され、平成 18 年 4 月からコンテナターミナルの指定管理者となっている。ほかの株主は、新潟市・新発田市・阿賀野市・胎内市・聖籠町の 4 市 1 町(合計持株率 12.7%)、日本政策投資銀行(持株率 6.1%)、荷主・運送

<sup>15</sup> ストラドルキャリア(straddle carrier)とは、コンテナヤードや岸壁において、コンテナをまたいで抱えるようにして運搬・段積みなどを行う荷役機械のこと。

<sup>16</sup> トップリフター(top lifter)とは、コンテナを吊り上げて運搬・段積みなどを行う荷役機械のこと。

<sup>17</sup> CFSとは、Container Freight Station の略で、コンテナ 1 個に満たない複数荷主の小口貨物を集積してコンテナに積み込み、またコンテナから取り出して仕分けする作業を行う場所のこと。

<sup>18</sup> リーファープラグ(reefer plug)とは、冷凍コンテナに電気を供給する設備のこと。

<sup>19</sup> くん蒸庫とは、輸入された農産品等の病害虫を防除する施設のこと。

<sup>20</sup> Niigata World Trade Terminal Co.,Ltd. の略。

会社などの民間企業 39 社(合計持株率 36.7%)である。新潟県副知事が同社の代表取締役社長となっている。

N-WTT はターミナルのコンテナをコンピューターで一括管理しており、効率的なターミナル運営を図っている。

コンテナのロケーション(置き場)を自動的に割り当てるほか、ホームページ上で輸入コンテナの搬出許可の有無や待機レーンの混雑具合が確認できるサービスを提供することで混雑緩和を図るなど、限られた施設を効率的に利用できるようにすることで利便性を高めている。

N-WTT が所有しているストラドルキャリアとトップリフターは、代理店の 3 社((株)リンコーコーポレーション東港支社、日本通運(株)新潟海運支店及び富士運輸(株)東港支店)が共用している。N-WTT は各社に対し荷役作業を指示し、自社のコンテナでなくても荷役するなど効率的に荷役機械を作動させる仕組みを取っており、その使用料は、各代理店のコンテナ数により案分請求される。

N-WTT は、このような効率的な管理システムを実施することにより、コンテナターミナルの利便性を向上させ、新潟港の競争力を高めている。

## 1.2.5 物流の課題

### (1) 沖待ち

近年、バース不足などによる沖待ち<sup>21</sup>が増加しており、平成 19 年には 72 隻もの沖待ちが発生した。強風のため荷役できないことがあることも原因となっている。新潟港の沖待ちは、以前から荷主や港湾関係者から改善が要望されてきた。

また、近年のコンテナ取扱量増加により、コンテナヤードも不足してきており、効率的な荷役の支障となりつつあった。

このようなことから、西 3 号岸壁の隣に、全長 350m の西 4 号岸壁(水深 12m)の建設が計画されており、平成 21 年度中に着工される見通しである。

### (2) 輸入超過

新潟港の実入りコンテナ取扱量は、輸出量に比べて輸入量が圧倒的に多い。また、このことにより、輸出コンテナに含まれる空コンテナの割合がかなり高い(図 1-4…前掲)。これは年々緩やかな改善傾向にあるものの、平成 20 年実績では、コンテナ取扱量のうち空コンテナの比率は、輸入が約 1.4%であるのに対し、輸出は約 67%と<sup>22</sup>、輸出コンテナのおおよそ 3 分の 2 が空コンテナという極端な状況にある。

新潟港が圧倒的な輸入超過となる大きな要因の一つは、同港がほとんどの外貿コンテナ航路において国内最初の寄港地であるため、輸入の場合は到着が国内他港よりも早い、輸出の場合は新潟港を出港してから国内他港に寄港し、最終的に日本を出るまでに 4、5 日から 1 週間程度もかかる場合が多いためである。

このことにより、本来であれば新潟港の利用圏域にある荷主企業が、輸出の際に新潟港ではなく横浜港や東京港などを利用する傾向が強くなり、新潟港の輸出貨物が十分に集まらないという結果になる。また、このために貨物の陸送距離が長くなることで、環境負荷や陸送コストが余計にかかっていることにもな

<sup>21</sup> 沖待ちとは、荷役、着岸等の港湾施設が使用中であるため船舶が入港できず沖合で岸壁の空きを待つこと。

<sup>22</sup> 新潟県交通政策局ホームページから算出。

る。

このように輸出貨物が太平洋側の港湾に「流出」することによるコンテナ取扱量自体の低迷に加えて、コンテナ取扱いが輸入超過となることで空コンテナの保管や返送にコストがかかり、航路の採算性を悪化させるため、港全体としては航路が充実しにくくなり、ますます取扱量が低迷するといった悪循環に陥る可能性もある。それだけでなく、陸送コストの負担を嫌う企業までもが太平洋側に「流出」し、また新たな立地先として選ばれにくいという状況になれば、その悪循環は更に深刻なものとなる。実際に、国内の港湾間の港勢格差はこのような仕組みによって作られている側面があると考えられる。

そのため、新潟県などでは、新潟港の輸出貨物を増やすため、一部の航路において新潟港を国内最後の寄港地とすることを目指しているが、実現するためにはある程度貨物を集めなければならないなどの根本的な課題もある。現実には、新潟港では、平成 18 年に中国・上海港との間を結ぶシャトル便の誘致に成功したが、出荷する荷物がなかなか集まらず輸入超過となり、それに伴い大量の空コンテナが発生し、航路は 1 年も経たないうちに休止したという経緯がある。

## 1.2.6 利用促進策

施設整備や航路の誘致・改編の働きかけ以外の利用促進策として、新潟港利用による陸送コストや環境負荷の低減を PR し、また「環日本海のゲートウェイ」のイメージを前面に出すといったポートセールスが行われている。

ポートセールスの成功例として、北越製紙(株)の事例が知られている。同社では、従来は商社・代理店が利用港を決定していたため、結果として、ごく一部の貨物を除き東京港・横浜港を利用していた。しかし、同社が新潟港利用のメリットを検証したところ、一部の航路は利用のメリットがあると判断し、平成 18 年途中から台湾、シンガポール向け貨物の一部を新潟港にシフトし、その後も新潟港利用率を徐々に高めた。その結果、陸送費等のコスト削減と環境負荷の低減を実現している。

日本の対中国貿易量が近年飛躍的に伸びるなど、環日本海物流が活発化する中で、港湾管理者である新潟県だけでなく、新潟市、民間の港湾関係者等も協力してポートセールスを行っている。北越製紙(株)の利用港転換の成功事例は、ポートセールスの際の有力な武器ともなっている。

ただ、北関東地域などで積極的にポートセールスを行っても、大きな効果を得られないのが実態である。これは、東京港、横浜港など太平洋側の大規模港のほうが、航路が充実していることなどにより利便性が高いことに加え、それらの港を利用することで陸送距離が多少長くなっても物流のトータルコストは低く抑えられるためである。

## 1.3 新潟市における港をいかしたまちづくり

### 1.3.1 「日本海交流都市」を目指すまちづくり

新潟港は開港五港の一つであり、新潟市はもともと港町として発展してきたまちであるが、舟運の衰退や、工業化に伴い物流機能の多くを東港区へ移転したことなどにより、港とまちの関係は希薄になりつつあった。

しかし、市町村合併と政令指定都市への移行を機に、新潟市のアイデンティティーを見直す機運が高まり、環日本海交流の活発化という社会経済情勢の流れに乗る形で、新潟市は現在「世界と共に育つ、日本海交流都市」を目指すべき都市像の一つに掲げ、これに沿って重点的に取り組むテーマとして「都市イメージの発信」、「みなとまち新潟の魅力づくり」、「経済の活性化」及び「拠点性の強化」を挙げている<sup>23</sup>。

新潟港は、信濃川の河口に位置しまちのにぎわいを創出する場である西港区と、掘込港湾として整備され国際物流の拠点と位置付けられている東港区とが、機能分担しながら発展してきた歴史があるが、都市像である「日本海交流都市」はこのような人流・物流両方の意味を含んでいると考えられる。新潟市では港をいかした地域活性化の重要性が徐々に認識されてきているが、これは物流と人流を港区の機能分担のように分けて考えるものではなく、港を核とした物流の活性化が雇用創出のみならず人流の活性化などにもつながるといった、人・物・情報などの総合的な交流の活発化を見据えたものである。

現在、新潟港とロシア・トロイツァ港、韓国・束草(ソクチョ)港とを結ぶ国際定期フェリー航路である「日本海横断航路」の就航に向けて、関係者の間で調整が進められているが、同航路が就航すれば新潟港で初の国際定期旅客航路となると同時に物流の拡大も期待されることから、新潟市の日本海交流都市としての地位は格段に向上すると見られる。

また、新潟県は平成 21 年を大観光交流年として位置付け、トキめき新潟国体開催、NHK 大河ドラマ「天地人」放映、新潟デスティネーションキャンペーンなどを通じて、誘客と新潟県の魅力発信を重点的に図ることとしているが、新潟市はこれに合わせて、同年 1 月に「新潟港開港 140 周年記念フォーラム」を開催するなど、「みなとまち新潟」のイメージ発信を積極的に進めている。

### 1.3.2 連携推進による拠点性強化

新潟市は日本海交流都市を実現するための重点プランの一つとして「拠点性の強化」を掲げているが、これを推進する方策として、港の機能の強化などを図ることによる競争力の向上だけでなく、周辺地域との連携を積極的・戦略的に進めている。それは次のように広い分野に渡るものである。

#### (1) 日本海沿岸港湾との連携

日本海沿岸に位置する各港湾は、それぞれが「環日本海交流の拠点」あるいは「アジア交流のゲートウェイ」といった方向性の近い目標を掲げ、競争する中で互いにサービスを向上させてきた側面は大きい。

しかし、新潟港関係者の間では、日本海側の各港が「貨物の奪い合い」をするよりも、連携して日本海

<sup>23</sup> 新潟市政策企画部企画調整課編『新・新潟市総合計画』2007 年、15 頁、52 頁。

側の底上げを図ることのメリットの大きさに対する認識が高まっているようである。

平成19年9月、新潟市長は新潟港(東港区)で隣接する聖籠町長及び伏木富山港の射水市長と共同で、「日本海物流時代における日本海拠点港湾の必要性について」と題した提言を国土交通省などに対して行った。これは、国土交通省がスーパー中枢港湾<sup>24</sup>に指定している3港湾がいずれも太平洋側に位置することから、環日本海物流へのシフトに対応し日本の国際競争力強化を図るためには、太平洋側に集中されている投資を一部日本海側に回すことが必要であると訴えたものである。

新潟港が伏木富山港との連携を図った理由は、利害が競合しにくく、連携して航路を誘致する可能性も期待でき、既存の荷主業者等に大きな影響を与えずに進められる可能性があることや、首長が共に港の重要性を認識していたため共通理解が図られやすかったことなどである。また、本州日本海側で最も取扱貨物量の多い二つの特定重要港湾が連携することで、北陸地域の存在感を高め、それにより太平洋側や、日本海側のほかの地域に対する競争力を高め、同時に日本の国際競争力強化にも寄与するねらいがあったものと考えられる。

## (2) 港を核とした地域間連携

平成20年1月、新潟市で「首長が語る新潟港活性化シンポジウム」が開催され、その中で県内7自治体(新潟市、長岡市、三条市、新発田市、見附市、燕市及び聖籠町)の各首長が共同宣言を行い、新潟港の振興に向けて県とともに連携して行動を起こすことが重要であることなどの認識を共有した。

港の所在する自治体にとっては、周辺地域の経済・産業が活性化されれば港の振興につながり、拠点性を高められることになる。また、港を持たない自治体にとっても、港の活用は経済・産業の振興にとって重要である。このような共通認識と利害関係の一致が、連携して広域的に地域全体を底上げしようという機運に高まったのである。

同年11月、これらの自治体のうち新潟市、長岡市、三条市及び聖籠町は共同で、「新潟港利用活性化・産業発信フォーラム」を東京で開催した。これは、日本海ゲートウェイとしての地理的優位性、新潟市周辺及び県央地域の産業集積、首都圏との近接性など、新潟の魅力やPRし、新潟港の利用振興や企業誘致を図ったものである。

## (3) 航路を軸とした地域間連携

新潟市は平成20年8月に佐渡市と誘客連携協定を締結している。これは、両市が観光分野での連携を推進するものであるが、新潟両津航路活性化とすることによるまちのにぎわい創出、新潟市の拠点性向上のねらいもあると考えられる。

### 1.3.3 西港区におけるみなとまちづくり

西港区では、港をいかしたまちづくりの取組が官民を挙げて活発に行われている。中でも、NPO法人「にいがた湊あねさま倶楽部」の取組は有名であり、新潟港の歴史や魅力を紹介する図書の製作や、イベントの企画・実施など、みなとの魅力を発信する活動を通じてにぎわいの創出に寄与したとして、平成

<sup>24</sup> スーパー中枢港湾とは、近隣アジア主要港の近年の躍進によって相対的な地位が低下している日本のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾をしのぐコスト・サービスの実現を図る目的で指定する港湾のこと。京浜港(東京港及び横浜港)、伊勢湾港(名古屋港及び四日市港)並びに阪神港(大阪港及び神戸港)の3港湾が指定されている。

20年に「みなとまちづくりマイスター」<sup>25</sup>に認定されている。

「にいがた湊あねさま倶楽部」を含む官民の新潟港関係機関等が連携して実施している事業に、「新潟みなと水遊記」がある。これは、夏季に新潟港やその周辺を舞台としたイベントを開催することで、港や港町の魅力を伝え、にぎわいを創出しようとするものである。イベントの内容は、水上タクシー、サンセットクルーズ、万代島でのフェスタ、新潟市歴史博物館(みなとぴあ)や新潟県立万代島美術館(朱鷺メッセ内)の特別展、その他多種多様なものである<sup>26</sup>。



写真 1-5 新潟市歴史博物館

(出所)新潟市歴史博物館ホームページ

このような、住民参加によって港や周辺施設、地域の歴史・文化をいかしたにぎわい創出や地域活性化に向けた取組が評価され、新潟港(西港区)は、平成19年3月に「みなとオアシス」<sup>27</sup>に登録された。「みなとオアシス」の登録は港や地域の魅力の効果的なPRに寄与するものであり、新潟市が目指すまちづくりの方向性とも一致するものである。

西港区は、日本一の長さを誇る信濃川の河口港であることもあり、これまで港というよりはむしろ川としてウォーターフロントが整備されてきた傾向も強い。また、一部のふ頭がスクラップ置き場として使用されているなど、物流機能が残っているために人流拠点としての景観が損なわれている部分もある。これらのことから、物流機能を更に東港区に移し、西港区のウォーターフロントを港としてより魅力的にしようとする構想もある。

### 1.3.4 港をいかした中心市街地活性化

新潟市は港町に起源を持つため、中心市街地活性化の取組も必然的に港と関係の深いものになっている。平成20年3月に認定を受けた新潟市中心市街地活性化基本計画では、中心市街地の区域として、①古くから信濃川左岸に港町として発展した旧新潟町の「古町地区」、②昭和時代に入ってから大規模な商業開発が進んだ「万代地区」、③新潟市の陸の玄関口であり業務系機能などが集積する「新潟駅周辺地区」、④朱鷺メッセや佐渡汽船ターミナルが位置する「万代島地区」の4地区を設定し(図1-6)、各地区の連携により中心市街地全体として多様な魅力を提供することを目指している<sup>28</sup>。

このうち、「万代島地区」は、大部分が港湾区域に含まれており、朱鷺メッセなどの持つ集客力をまちなにぎわい創出にいかすこととしている。具体的には、万代島にぎわい空間創出事業として、平成20年に新潟市が魚市場の跡地である県有地を借り受けて民設民営施設の誘致を図ったが、応募事業者がなか

<sup>25</sup> みなとまちづくりマイスター制度は、新たなにぎわい創出や地域の活性化など「みなとまちづくり」の成功事例において、中心的な役割を担った者を(社)ウォーターフロント開発協会が「みなとまちづくりマイスター」として認定し、国土交通省港湾局長が表彰することにより、成功事例を広く周知するとともに、マイスターは各地域との情報交換を進め、みなとまちづくりを推進することを目的とするもの。

<sup>26</sup> 新潟みなと水遊記ホームページによる。

<sup>27</sup> みなとオアシスとは、国土交通省の各地方整備局長が申請のあった港を登録し、みなとや地域の魅力、取組(イベント)等を、ホームページやパンフレット等で広報するなどの公的な支援を行い、みなとまちづくりを応援するとともに、みなと来訪者の利便性の向上を図るもの。

<sup>28</sup> 新潟市都市政策部まちづくり推進課編『新潟市中心市街地活性化基本計画』2008年。

ったため、方針等の再検討を行っている。

また、「古町地区」では、港町の歴史や文化を感じられるまちを目指した市街地整備、商店街の活性化を目指したアーケード整備などに取り組むこととしている。

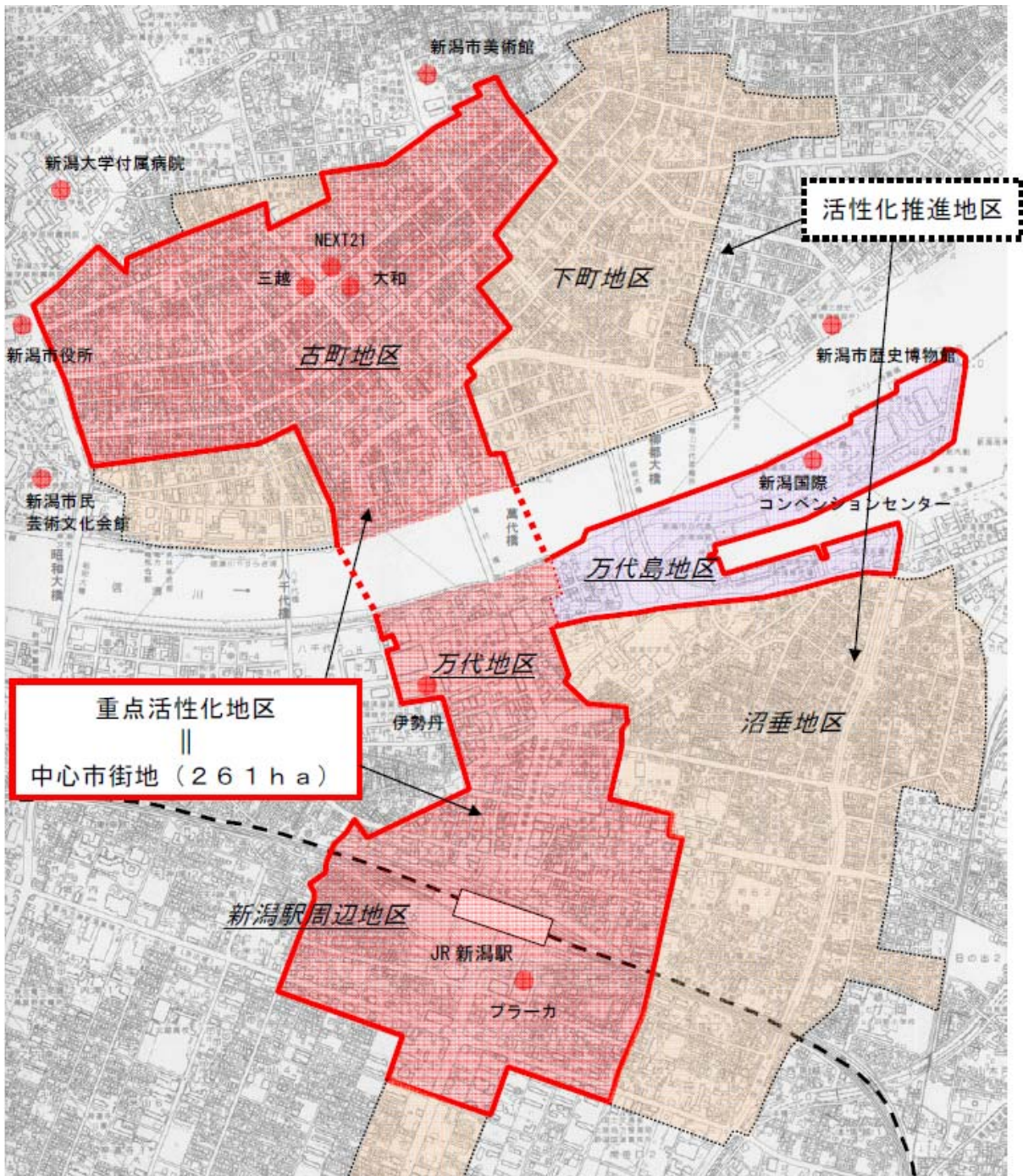


図 1-6 新潟市中心市街地の区域

(出所)新潟市都市政策部まちづくり推進課『新潟市中心市街地活性化基本計画』