
5 直江津港をいかしたまちづくり戦略の構築に向けて

5 直江津港をいかしたまちづくり戦略の構築に向けて

平成 20 年度調査研究として行った新潟港、伏木富山港、金沢港、小木港及び両津港の現状把握を踏まえながら、平成 21 年度に実施する直江津港をいかしたまちづくり戦略の構築に向けた検討の視点を提示する。

5.1 地域経済の発展を支える直江津港

(1) 地域経済の発展に重要な役割を果たす域外市場産業

地域経済は、農業、製造業、建設業、商業、サービス業など様々な産業で構成されているが、その性質によって「域外市場産業」と「域内市場産業」の二つに大きく分けることができる。

域外市場産業は、主に地域外の人や企業を顧客として、地域外の資金(外貨)を稼ぐ産業であり、一般的には農業や製造業、観光業などが該当する。域内市場産業は、主に地域内の人や企業を顧客として、生活の利便性、快適性を高める産業であり、一般的には、日用品の販売を中心とした商業やサービス業などが該当する。

地域内の資金の流れ(キャッシュフロー)を考えると(図 5-1)、まず域外市場産業は、地域外からの売上げ、すなわち外貨を獲得し()、その一部が従業員として働く住民に賃金として支払われる()。住民は、その賃金を元手に域内市場産業で買い物をし()、この売上げの一部は、同じく従業員である住民に支払われ()、さらに域内市場産業で買い物がなされるという大きな流れがある。また、外貨獲得のパターンには、地方交付税や国や県からの補助金といった行政によるものも含まれる()。この外貨は、例えば、建設業などの産業へ流れて()、これもまた住民の賃金となる()。このように、地域には様々な経路から資金が入ってくる。

一方で、企業が地域外から原材料を調達すると、原材料費として資金が地域外へと流出する()。また、地域外に本社を持つ子会社の場合、本社への送金によって地域外へと流出する()。さらに、住民が、地域外に住む親や子に仕送りをしたり、金融機関に貯金して、その金融機関が地域外に投資すれば、これもまた地域外へと流出する()。

このような流れを通じて、住民生活に必要な資金を確保し続けることが、将来に渡って経済的、財政的に持続可能な地域経済を構築するための条件と言える。つまり、域外市場産業による外貨の獲得によって域内市場産業も活性化し、それによって地域の魅力が高まれば、地域外から人が集まり、更なる外貨獲得が可能となる、といった正のスパイラルが生まれれば、住民生活を維持・向上させることができる。逆に、域外市場産業による外貨が減少すれば、域内市場産業の衰退とそれに伴う地域の魅力の低下につながり、地域外から訪れる人も減少して、更に外貨が減少する、といった負のスパイラルに陥る危険性もある。

すなわち、域外市場産業による外貨の獲得は、地域経済を持続可能なものとしていくための重要なポイントの一つと言える。

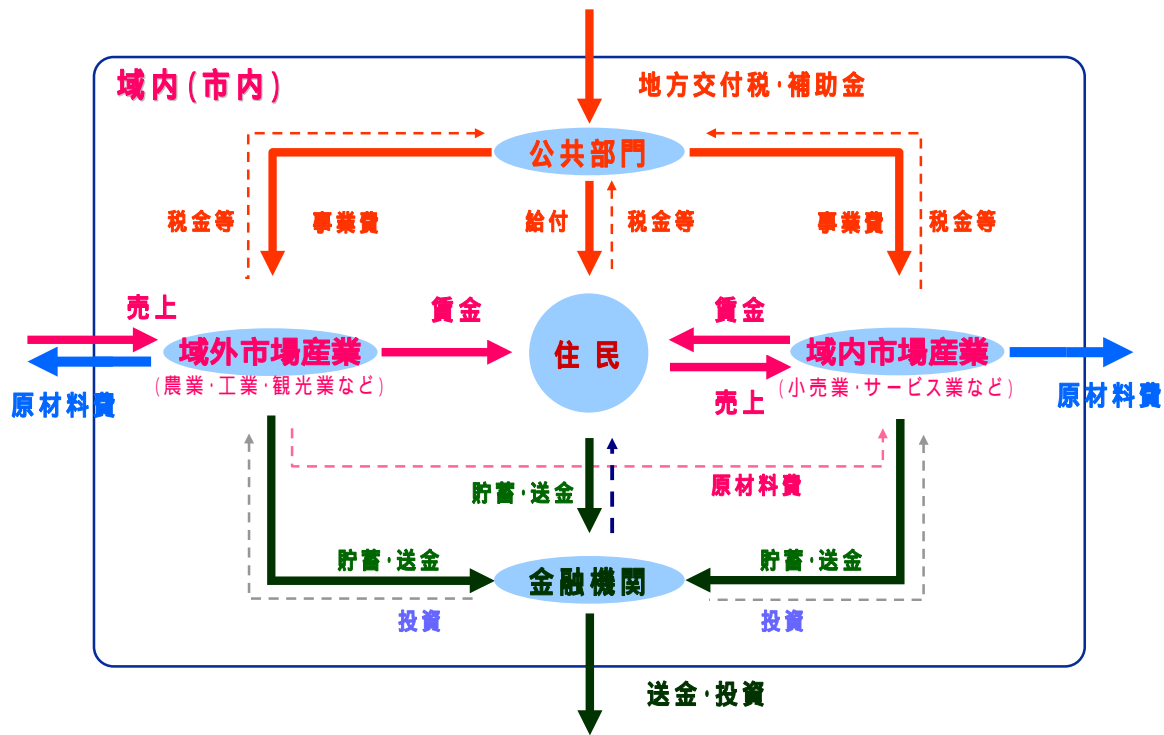


図 5-1 キャッシュフローの視点から見た地域経済

(2) 域外市場産業の発展を支える直江津港

本市の場合は、主に製造業や公共部門などが外貨獲得に大きく貢献している。しかし、製造業の売上げの多くは一部の大企業によって占められており、国際的な経済情勢によって大きく変動することは注意すべき点である。また、公共部門においては、今後地方交付税の削減や公共事業の減少等による補助金の削減も避けられないものと思われる。

今後の外貨獲得の方法を真剣に考えていく必要があるが、そのための域外市場産業を支える重要な社会資本の一つが直江津港である。

直江津港が支える産業について考えてみると(図 5-2)、まず、港湾サービス業の企業や製造業の工場などが挙げられる()。港をきっかけとしてこれらの企業や工場の立地が進み、それにより労働者が増加すれば、飲食業・小売業を始めとする商業などの域内市場産業も活性化される()。また、港において観光施設が整備されたり、イベントが実施されたりすれば、観光による外貨の獲得も可能となる()。

このように港やその周辺に立地する企業、工場、観光施設等へ訪れるビジネス客や観光客によって、タクシー、ホテル業なども活性化されるほか()、鉄道を利用した来訪者が増加すれば、鉄道が活性化され、その利便性が高まる可能性がある()。また、ホテル・旅館業の活性化により宿泊場所としての魅力が高まったり、鉄道の利便性向上によりアクセス性が向上したりすれば、本市の観光全体が更に活性化されるといった好循環も期待される()。

地域経済が活性化すれば、税収増加等により財政状況が改善し、都市構造を強化することが可能となるので、更に地域経済が活性化していく、という好循環が期待される()。

現実にはこのような好循環を生み出すのは容易なことではないが、直江津港を基盤に域外市場産業を活性化させることで、域内市場産業の活性化や新たな域外市場産業の活性化、さらに都市構造の強化にも結び付けるという地域経済を持続可能とする正のスパイラルを生み出すことが重要である。

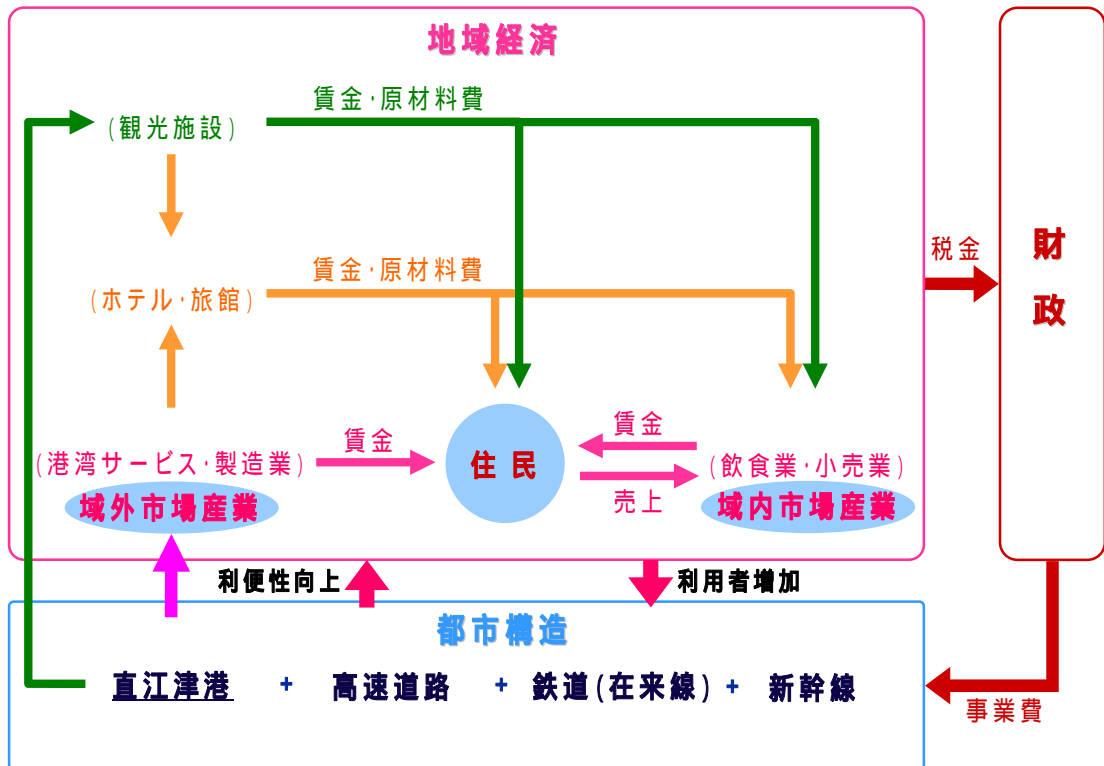


図 5-2 地域経済を支える直江津港の位置付け

(3) ポートセールス等の重要性

直江津港の優位性を将来の地域経済の発展につなげるためには、交通の結節点やエネルギー供給基地の存在などといった直江津港のポテンシャルをいかすことのできる企業ニーズに対する重点的、集中的、戦略的なポートセールスが重要であり、あわせて、後背地の工業団地等への投資環境の整備・充実も必要となってくる。

実際に、直江津港の優位性を示す大手企業の動きも見られる。例えば、近年、日精樹脂工業(株)⁵³などの大手企業が、直江津港を利用するため本市に進出するなどの動きも起きている。同社は、本市への進出の理由を、「かねてより物流コスト削減のため、年々増加するアジアからの海外調達品の荷揚げ港として、また製品の出荷港として直江津港を選定し、同港の近くに射出成形機製造の工場候補地を探していたものであります。」⁵⁴と述べている。

また、企業の環境配慮に対する社会的要求が大きくなる中で、信越化学工業(株)直江津工場や日本ステンレス工材(株)などの企業が CO₂ 削減等のため主に太平洋側港湾から直江津港への移行を始めている。陸送距離の短縮は、企業経営における CO₂ 削減のための有効な選択肢であり、この機運を港湾振興にいかすことも重要である。専らトラック輸送に頼っている企業に対する積極的なモーダルシフトの提案も今以上に必要であろう。

⁵³ 平成 18 年 10 月操業開始。

⁵⁴ 日精樹脂工業(株)ホームページ、「News & Topics」2006 年 5 月 17 日。

5.2 にぎわいの創出に資する直江津港

5.2.1 直江津港と直江津中心市街地の一体化

かつて、日本の多くの港町では、日常の生活と海・港が一体化しており、生活の糧の多くを海・港から得ながら、まちそのものも発展していった。そして、その活動の積み重ねによって、地域のアイデンティティーが創出されてきた。

しかし、工業化社会の進展によって、港の物流機能をより効率的・効果的に運営しようと地域的に機能分化するあまり、地域と地域住民は港から切り離されていった。また、市街地拡散や生活圏の拡大などが進展し、例えば港で働く人が港町以外の地域に居住するといったことは珍しくなくなった。これらのことから、港町の地域住民にとっては、近くに港があっても、用がない・意識しないものとなってしまう、港との結び付きは経済的・文化的に弱くなり、まちづくりにおける港の位置付けは、時間の経過とともに後退したと言える。

直江津においても、関川水系の舟運の衰退や、港の物流機能が河口右岸に移ったことなどにより、わずか1世紀程度の間海・港とまちの関係は急速に薄くなった側面がある。しかし、直江津港には、古代からまちとともに歩んできた歴史の積み重ねがあり、さらには、明治19年に信越本線直江津 - 関山間が開通して以来、海陸交通の結節点として拠点性を高めてきたという強みがある。このことから、中心市街地の衰退・空洞化が進行する中、海・港を地域住民の手に取り戻し、海・港をいかしたまちづくりを展開しようとするのは、ごく自然なことであると同時に、本来の直江津らしいまちづくりへと結び付いていくと考える。

そのためには、次のような視点が必要と考えられる。

(1) 直江津港における交流拠点の確立

まず、直江津港において交流拠点を確立することが重要である。港における交流拠点とは、海辺環境のロケーションなどをいかしたにぎわいの中心となる施設であり、地域内の住民や域外の住民、来訪者(ビジター)等多くの人が集えるシンボリックな役割の場所である。

そもそも直江津には、主なビジターだけで、年間で市立水族博物館に約22万人、海水浴に約22万人、海岸での釣りに約6万人の入り込みがある⁵⁵。このビジターの一部でも港やまちなかへ回遊させることができれば、大いににぎわい創出に寄与するであろうし、経済面での貢献も期待できる。施設整備には、歴史的に積み重ねてきた港の既存ストックを有効活用し、整備・運営手法も民間活力を導入するなど多様な選択肢が考えられる。特に、利用者が減少したとはいえ年間約26万人(往復人員)⁵⁶の人が利用する小木直江津航路の発着所として、直江津港における従来からの人流の拠点であった「佐渡汽船ターミナル」の今日的な有効活用は、今後の重要課題であり、現在同港関係者においても検討が進められている。

(2) 直江津中心市街地における海・港を意識したまちづくり

一方、直江津中心市街地においては、常に海・港を意識したまちづくりが重要である。このとき、まちなかの魅力と域内住民の生活利便性双方を高める視点が不可欠である。なぜなら、生活者・住民が豊かな

⁵⁵ 観光客入込数は、上越市産業観光部観光振興課調査による平成17年度～19年度実績の平均値。なお、新潟県中越地震及び中越沖地震の影響を強く受けている。

⁵⁶ 佐渡汽船(株)資料による平成18年～20年実績の平均値。

日常生活を過ごせる空間こそが、ビジターにとって非日常の魅力的な空間となり、一過性ではないまちづくりの持続性を生み出すことになるからである。具体的には、海産物等による「食」を中心に据えたビジター産業によるまちづくりが考えられる。地元で獲れた新鮮な魚介類や特徴的な特産品、郷土料理を用いた飲食店や土産物店等のビジター産業が展開されることは、他地域とも差別化が図られ、さらに、域内住民の日常生活面への貢献度も非常に高い。また、宿泊関連施設等を直江津中心市街地に誘導することも考えられる。空き家ストックや遊休地を活用することによって、定住人口減少への歯止め効果も期待されるとともに、高密度の土地利用が図られコンパクトなまちづくりにも大きく寄与する。さらに、市立直江津図書館の JR 直江津駅前への移転計画のように、老朽化し更新の必要性が高まっている公共施設の再配置を他機能と連携させる中で、中心市街地の再生にもいかすことができる。

(3) 直江津港と直江津中心市街地との結び付き強化

そして、直江津港と直江津中心市街地・JR 直江津駅との結び付きの強化が図られなくてはならない。物流・ビジネス・観光目的等、多くの広範なビジターをまちなかへ、そしてまちなかから港へと、港と中心市街地との間で、人・物・情報の循環・交流を促すことが重要である。しかし、実際には両者は関川で分断され、住民の意識にも別の地区であるとの認識があるなど、ハード面からの環境整備を一体的に考えるのは難しい面があるため、段階を踏んで結び付きを強化していく必要がある。

まずは、この直江津港と直江津中心市街地・JR 直江津駅との間の容易な移動を確保していかななくてはならない。そのためには、上越市第 5 次総合計画(改定版)で示されているように、徒歩及び公共交通による港と駅の移動性を確保する必要がある。港と駅を中心に公共交通で結び、人・物・情報の循環・交流を促し拠点性を高めることは、コンパクトなまちづくりの形成にも寄与し、行政コストや環境負荷も軽減される。

以上のように、港と中心市街地との一体化を図ることにより、海・港をいかして中心市街地に新たな循環・交流を起こすことが重要である。この循環・交流のイメージを図 5-3 に示す。

このように港と中心市街地との一体化を図っている取組の例としては、先に述べた射水市の「新湊みなとまちづくり方策」が挙げられる。同方策では、古くからの港町である新湊地区中心市街地と、昭和 42 年に新たに開港した伏木富山港(新湊地区)の埋立地とが一体化したまちの形成を目指している。旧新湊市には、新しい港に対応した新しいまちの建設を目指す選択肢もあったと思われるが、同市は歴史や文化をいかす道を選択し、同港の埋立地に建設された大型交流拠点である海王丸パークと、古くからの港町風景が残る中心市街地との連携を図っている。

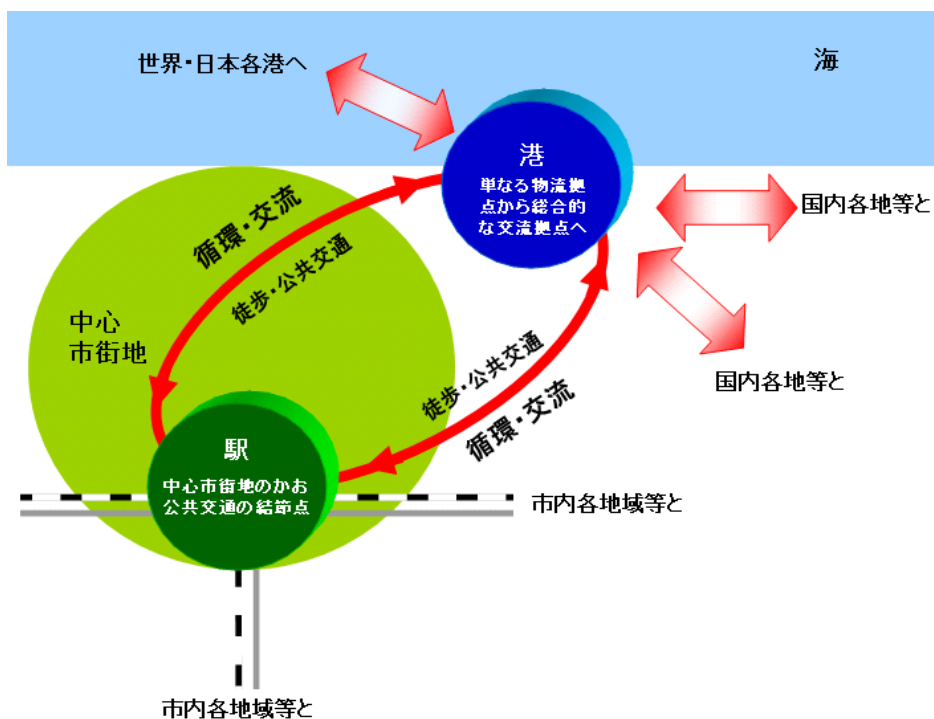


図 5-3 港と中心市街地の循環・交流イメージ

5.2.2 海・港イメージの確立・発信

(1) 新潟市における「みなとまち新潟」の都市イメージ確立・発信

海・港イメージの確立・発信を考えるに当たり、新潟市の取組が参考となる。

先に述べたとおり、新潟市では「日本海交流都市」を目指すべき都市像の一つとしており、それを実現するための重点プランの一つとして、明治の開港五港の一つとして「みなとまち新潟」のイメージを内外ともに定着させるため、積極的に各種の取組を進めている。これは、14市町村による合併を経て、平成19年4月に本州日本海側初の政令指定都市となったことなどをきっかけとして、自らの歴史や文化等を踏まえた、アイデンティティーを見直したことなどに起因する。新潟市としては今後、港を核に都市としての魅力を向上させ「みなとまち新潟」の都市イメージを確立し、積極的に内外に発信することで交流人口の増加を図りたいと考えている。

様々な取組が行われている中でも印象的なのが、「新潟みなと水遊記キャンペーン事業」である。これは、市民団体やNPO法人などを含む官民の幅広い関係機関等が「新潟みなと水遊記ネットワーク」を組織し、新潟港(西港区)周辺のにぎわい創出を目的にキャンペーンを展開するもので、既存イベントを盛り上げるとともにみなとオアシス登録施設を利用した新たなイベントを誘発することで、市民や観光客が港に親しみ港町気分を満喫できるような空間の創出を図っている。

平成20年は、夏休みとほぼ重なる1か月半以上もの間がイベント期間として設定され、「新潟みなと水遊記」の下に大小様々なイベントをパッケージして外部へ発信している(図5-4)。このことは、各分野のまちづくりにおいて、「みなとまち新潟」の都市イメージの確立を目指す意識の共有が図られていることの一端をうかがわせる。



図 5-4 新潟みなと水遊記 2008 イベント等マップ

(出所)新潟みなと水遊記 2008 ホームページ

このように、言うなれば企業戦略における C.I.⁵⁷に当たるイメージ戦略をしっかりと練り、毎年実施していくことにより、キャンペーン自体の認知度は当然のことながら、各イベントが個別に行われるのに比べて港や海に対する理解や親しみの醸成へと大きな効果を果たすものと思われる。

(2) 本市における海・港イメージの確立・発信

本市は、平成 17 年 1 月の 14 市町村による合併を経て、市内の各地区が個性を高めつつ、市全体として一体感のある都市を目指している。それぞれの地区の個性化を図る中で、直江津については先に述べた港と中心市街地の一体化の取組のほか、あらゆる機会を活用して直江津のまちの海・港イメージ確立を図ることが重要と考える。

そのためには、例えば、直江津港において近年開催されている「直江津港フェスティバル」を、まちづくりの観点から既存の各種取組と再パッケージ化することも検討に値すると考えられる。

また、「上越の海は信州の海」という言葉で知られているように、長野県や群馬県など内陸部の人から見ると、本市は海・港のイメージが強い。そのイメージは、おそらく直江津に対してのみ感じられるものではなく、名立、大湊、柿崎なども合わせて海に面した地区全体から感じられるものであろうし、例えば山の上から見下ろす頸城平野とその先にある日本海の眺望すらも、内陸部の人にとっては目新しく、海・港のイメージに結び付くかもしれない。

したがって、海・港イメージの確立・発信は直江津のみにおいて取り組まれば足りるものではなく、各地区がそれぞれの歴史・文化を踏まえつつも協力しながら海・港を本市における重要な地域資源の一つとして意識したまちづくりを進め、全市が一体となって海・港イメージを発信していくことにより、直江津などにおけるにぎわい創出や港・海に対する理解・親しみの醸成に高い効果が得られると考えられる。

⁵⁷ C.Iとは、Corporate Identity の略。統合化した企業のイメージをデザインすることにより、差別化やイメージアップを図り、認知度の定着を目指すこと。

5.2.3 にぎわい創出と域外市場産業発展の相乗効果

直江津港をいかしたにぎわい創出の取組は、域外市場産業の発展との相乗効果を意識することが重要である。

例えば、エネルギー関連プロジェクトの仕事に携わるため、他県から本市に単身赴任で一定期間居住する人のもとに、にぎわいのある直江津のまちを気に入った家族が度々訪れたり、中には家族で共に住もうと考える人が現れるかもしれない。また、出身地に戻ってから普段なかなか味わえない新鮮な魚料理や海辺のロケーションなどを有する本市へ好印象を抱き、家族を連れて度々本市へ訪れることも考えられる。

このように、直江津港が支える地域経済の発展により交流・定住人口が増加し、それにより直江津のまちなどがにぎわい、そのにぎわいが更に地域経済の発展に寄与するといった相乗効果、好循環が期待できる。

そして、多くの人々が海や港に関わることで、そこに愛着や誇りを持った市民や市外の人（直江津港の“サポーター”）が増えることにもなり、それは、直江津のみならず本市のまちづくりを様々な側面から支援する「サポーター」や共にはぐくみ支え合う「パートナー」が増えていくことを意味する。

これは、上越市第5次総合計画（改定版）の重点戦略である「広域的な交流による『上越サポーター』の獲得」の実践にほかならない。

5.3 交通ネットワークの強化

本市は交通の要衝として発展してきた歴史を持ち、今後も、上越魚沼地域振興快速道路の建設や、平成26年度に予定されている北陸新幹線金沢延伸といった好材料を持つ一方で、フェリー航路の廃止・衰退や並行在来線問題を抱えるなど、本市を取り巻く交通体系は大きく変化しつつある。このような交通体系の強化に向けた取組にも積極的にアプローチし、地域経済の発展やにぎわい創出の底上げを図る視点が重要である。地域経済の発展やにぎわい創出が実現されれば、交通需要の増加による利便性の向上に寄与するとともに、財政状況の改善により、更なる地域経済の発展やにぎわい創出につながる交通ネットワークの強化も可能となる。このように、戦略的に好循環を作り上げることが重要である。

ここでは、好循環の構築に向けて重要な鍵を握ると思われる、小木直江津航路と北陸新幹線について触れることとする。

5.3.1 公共交通としての小木直江津航路活性化

公共交通は、一般的には移動手段と考えられがちであるが、潜在的に多面的機能を持っている(図5-5)。佐渡航路の場合、離島航路であるために、マイカーの利用を削減することなどによる生活環境保全の機能は現状では弱いと考えられるが、にぎわいを生み出す機能、まちの構造を創る機能は、陸上の鉄道・乗合バスと同様に持っている。

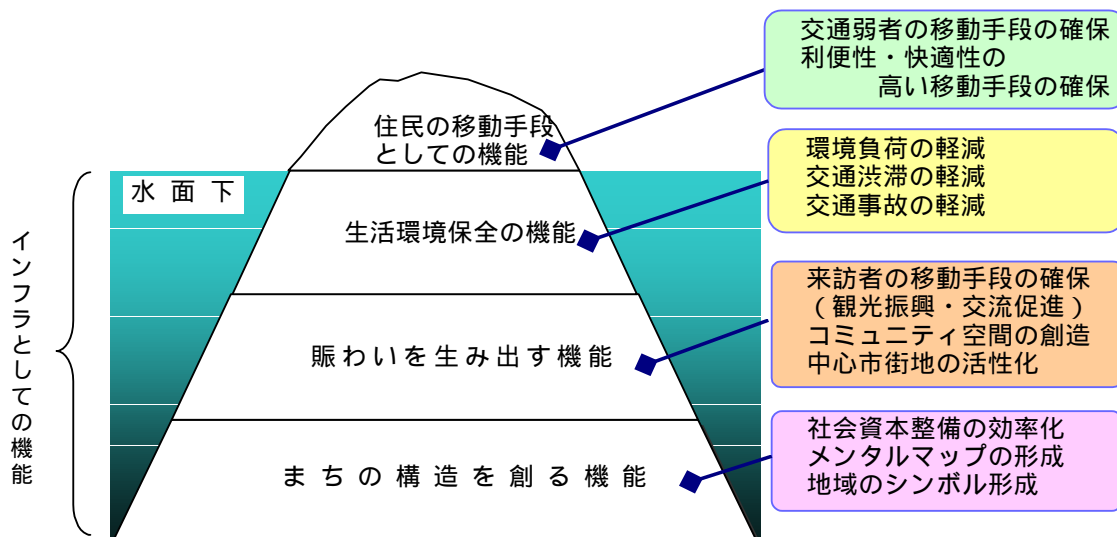


図5-5 公共交通の多面的機能

(出所)上越市創造行政研究所「上越市における地域交通政策のあり方に関する調査報告書」

小木直江津航路の活性化や、航路をいかしたまちづくりを検討する際には、それを単なる移動手段と考えるのではなく、航路の持つ多面的機能を十分に把握し、それらの機能をいかす視点が重要である。

(1) にぎわいを生み出す機能

船に乗り降りする場所である港は、鉄道の駅と同様に、多くの人が集まり、それぞれが多様な動きを見せる空間である。特に、小木直江津航路における直江津港は、「始発駅(終着駅)」に相当する。この人の流れを、先に述べた港と中心市街地との一体化により交流・循環させ、にぎわい創出につなげることが重要である。

また、旅客航路は、鉄道や乗合バス以上に、乗り物の中自体がにぎわい空間となりやすい性質があるとも考えられる。長時間の行程が航路の弱みの一つとされているが、長い船旅であるからこそ移動手段以外の機能をいかすことが可能であり、また重要であると考え。佐渡航路活性化協議会の主催で実施された「船内魅力向上実験」は、模索段階の取組ではあるが、船内のにぎわい創出につながり得るものと思われる。

(2) まちの構造を創る機能

直江津港は小木直江津航路の存在により、佐渡市からの来訪者を迎えるだけでなく、直江津から佐渡へ渡った本市やほかの地域の人々の帰りを迎え入れ、また、時には新潟市などから佐渡へ渡った周遊観光客等を受け入れる玄関口となっている。

先に述べた直江津港における交流拠点を確立する際には、このことをいかし、航路を利用する人が自然に交流できる、港ならではの拠点づくりが重要である。

また、小木直江津航路の存在は、直江津や本市の海・港イメージを高めるほか、航路が直江津港のシンボルの一つと位置付けられることで住民の地域への愛着が増すなどの効果も期待できる。

現在小木直江津航路に就航しているカーフェリーは、公共交通でありながらマイカーで搭乗することができるという特性を持つ船舶である。佐渡市や本市周辺の移動を考慮すると、現状ではどうしてもマイカーでの航路利用が一般的となりがちである。

しかし、公共交通としての小木直江津航路が持つ多面的機能をより効果的に発揮させるためには、同航路に接続する陸上の公共交通を含めた総合的・一体的な活性化が不可欠である。具体的には、直江津港と直江津駅を結ぶ路線バス、直江津駅と各方面を結ぶ鉄道、さらには、佐渡市内における路線バス等とを一体的にとらえたダイヤ、運賃設定などが挙げられる。このことによって、マイカーを利用しない人や車両航送運賃を抑えたい人など、利用促進を図るターゲットの幅が広がることになる。

現在小木直江津航路の2隻体制による運航の復活が検討されている中で、上記の取組によって、マイカーを利用しなくとも円滑な航路利用が可能となる環境と利用実績ができれば、例えば時間短縮効果のあるジェットフォイルの就航という選択肢を作り出すことにもつながり、長期的に見てもより広い層の航路利用が期待されることになる。

なお、マイカーを伴わない航路利用者の増加は、ターミナルでの待合客の増加、ひいては港の回遊客の増加につながり、にぎわい創出を促す重要な要素となる。

以上のことから、小木直江津航路を単に移動手段ととらえて利用促進を図るのではなく、直江津・小木双方のにぎわい創出や両市の交通体系整備を一体的に図るなど、本市と佐渡市がまちづくり全般において協力を進める視点が重要と考える。

5.3.2 直江津港と北陸新幹線の結び付き強化

(1) 北陸新幹線を見据えたまちづくり戦略の必要性

今年度現地調査で訪問した都市の多くは、北陸新幹線延伸に伴い都市間競争の激化が懸念される中で、新幹線を地域活性化にいかすべく、早い段階から戦略的に準備を進めてきている。また、その中のいくつかは、港や港町の整備促進と一体的に検討を行っている。

富山市は、公共交通をいかしたコンパクトなまちづくりにより中心市街地の活性化、ひいては市全体の拠点性向上を図っており、その一環として港町・東岩瀬の整備を進めてきた。

旧新湊市は、合併前は人口 3 万人台の小規模自治体であり、北陸新幹線延伸により懸念されるストロー現象を防ぐ個性的なまちづくり戦略を検討し、新旧の地域資源をいかした地域活性化方策として新湊みなとまちづくり方策を策定した。それは現在の射水市に受け継がれている。

金沢市は、金沢駅周辺再開発に加え、中心市街地と金沢港を結ぶラインを都心軸とし、港の拠点化と都市の魅力向上を目指している。

一方、北陸新幹線の経路から外れる新潟市は、政令指定都市として、新潟港の活性化などを通じて拠点性の強化を図っているが、これは、北陸新幹線金沢延伸による上越新幹線の枝線化の動きに対応するための戦略とも考えられる。

本市においては、北陸新幹線の停車駅が直江津駅でも高田駅でもないことから、ストロー現象を防ぎ新幹線を地域活性化にいかすための一層戦略性の高い政策を構築し、計画的に受入れ準備を進めることが求められる。

(2) 同戦略における直江津港の重要性

その際に重要となるのが、直江津港をいかしたまちづくりの視点である。新幹線は専ら人流を対象とする高速交通であり、港湾は国内外との大量輸送を目的とした物流拠点としてのイメージが強いため、一般的には両者が結び付けて考えられることは少ない。しかし、以下のような理由などから直江津港と北陸新幹線とを結び付けたまちづくりが必要であると考えられる。

一点目は、北陸新幹線金沢延伸により本市の玄関口の一つが JR 直江津駅から現在の JR 脇野田駅付近へ移動するため、直江津の交通の要衝としての地位低下と直江津中心市街地の更なる衰退が懸念されていることである。この課題に対応するためには、他の地域と差別化を図り、直江津の地域アイデンティティ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が必要であり、そのためには前述した直江津港と直江津中心市街地の一体化が有効であると考えられる。そのような取組なしに直江津の衰退を防ぐことは困難と思われる。

二点目は、本市における陸の玄関口の移動に伴い、新幹線新駅と直江津港とを結ぶ公共交通ネットワークの確保が求められることである。北陸新幹線延伸を小木直江津航路の活性化につなげることが期待されている。この時、単に乗り継ぎの便を図るだけでなく、それぞれの公共交通の特性を十分に考慮して、にぎわいを創出する仕掛けづくりやそれを可能とする都市構造の再構築を図ることが重要である。

三点目は、直江津港と北陸新幹線はいずれも域外市場産業を支える重要な社会資本という共通点を持つことである。直江津港をいかした域外市場産業の発展により、物流のみならず人流が促進されれば、新幹線の利便性向上も期待でき、そのことが更なる域外市場産業の発展につながることも期待できる。このように域外市場産業の発展を機軸として直江津港、北陸新幹線双方の利便性を高め合う好循環を生み出すことが重要である。

5.4 広域連携の推進

(1) 日本海沿岸港湾の活発な動き

直江津港に比較的近い日本海沿岸港湾では、環日本海経済圏の発展などを受けて港湾機能の更なる強化やポートセールス等を積極的に行っている。

新潟港

新潟港、直江津港等の管理者である新潟県は、『新潟県「夢おこし」政策プラン』を最上位計画として県政運営を行っているが、この計画の二本柱の一つである「産業夢おこしプラン」では、北東アジア交流圏の表玄関化と交通インフラの整備が、他の政策とともに掲げられている。

北東アジア交流圏の表玄関化では、定期航路・航空路の充実や機能強化により、新潟港、直江津港、新潟空港の競争力を高め、東北・信越地域を含めた背後利用圏と北東アジアを結ぶ国際物流拠点の形成を図ることが掲げられている。交通インフラの整備では、高速交通網の拠点施設である新潟空港、新潟港、直江津港など交通結節点の機能強化と拠点性の向上を図ることが掲げられている。

これに基づき、新潟港関係者は、北関東や首都圏においても積極的にポートセールス・企業誘致活動を推進している。平成 20 年 11 月に東京で開催された「新潟港利用活性化・産業発信フォーラム」では、周辺市町村が一体となり、日本海側における新潟港の競争力の高さや、首都圏とも上越新幹線で 2 時間以内の近さである点など、環日本海のゲートウェイとしての優位性を積極的に PR している。

また、県の平成 21 年度当初予算案では、「モーダルシフトを推進するとともに、新潟港を中継点として国内及び国際鉄道網等を活用した物流回廊を形成するための調査検討を行う⁵⁸。」として、新潟港と国内鉄道・シベリア鉄道を連動させることで新潟港の活性化、貨物量の増加を目指そうとする「国内・国際鉄道網等活用による物流回廊形成事業」が予算計上されている。

このように、環日本海経済圏の急速な成長の中、今後、日本海沿岸地域の重要性が増すことを踏まえ、日本海側の拠点港湾を目指して、新潟港の戦略的・積極的な取組が進められている。

伏木富山港

平成 20 年 7 月の東海北陸自動車道全線開通は、太平洋側と日本海側とを結ぶ新たな国土の横断軸の誕生であり、北陸地方、東海地方ともに多方面での効果に期待を寄せている。特に、この好機を伏木富山港の活性化、貨物量の増加に結び付けようと、積極的なセールスが岐阜県や愛知県などの企業を対象に行われている。現状ではこの地域の名古屋港への依存度は非常に高いが、新潟港同様、環日本海経済圏との関係性において、伏木富山港の活用を検討する動きも起き始めている。

金沢港

先に述べたとおり、金沢港では、地元の大企業であるコマツの産業用機械生産工場が平成 19 年 1 月から稼動しており、更なる進出計画があるなど、大手の地元企業の進出が進んでいる。港湾の施設整備も現在、水深 13m の大水深岸壁の整備が進められており、これによって、金沢港から同企業の製品が直接世界各地へ輸出できるようになるなど、企業の進出とともに取扱貨物量が増える好循環が起きている。

⁵⁸ 新潟県交通政策局ホームページ。

また、伏木富山港と同様に、東海北陸自動車道の全線開通をいかすべく、積極的なセールスも行われている。

(2) 日本海沿岸地域との連携

以上のように、日本海沿岸地域の重要性が増す中で、現在、同地域の港間で厳しい競争、言うなれば“荷の取り合い”が繰り広げられている。貨物量の増加は港湾の採算性を高め、行政の財政状況や地域経済の活性化等に直接結び付くことから、一定の競争は当然のことであり、それによって高水準の港湾サービスが競い合われるということにもつながる。

直江津港においても、港湾機能の高度化に向けた取組を県、本市関係各課等において全力で進めており、当面は国際的なハブ港⁵⁹である釜山港との結び付きを更に強め、釜山 - 直江津港間のフィーダー輸送⁶⁰サービスの向上を図りつつ、市内や長野県等でのポートセールスを積極的に展開している。

一方、グローバルな視点や全国的な視点から見たとき、日本海沿岸地域全体の国際的信用の向上につなげていくことが重要であり、連携することによってマイナス面を補完したり、新たなプラスを求めていくことの視点も必要と言える。都市間競争同様に港間競争も当然続くことになるが、近隣の港の現状や動向を常に把握し、連携していくことが重要となる。

先に述べた新潟市長、聖籠町長及び射水市長が共同で提言した「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」などはこの好例であり、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、太平洋側に集中する投資の一部を日本海側に回すことや航路誘致の必要性などを訴えている。

また、平成 20 年 10 月に開催された日本港湾協会日本海北陸地区港湾整備促進連合会においても、新潟県を含む北陸地域の関係首長等は、日本海沿岸の港湾が連携して国際物流機能の強化を図ることや、日本海地域の特性をいかした観光・交流拠点づくりなどを国に対して要望する決議を採択した。

このような連携を推進するためには、港を通して他地域との一体性・つながりを確保し、それにより Win-Win 関係(双方勝利の関係)をいかにして築くかが重要である。

直江津港は、日本海沿岸地域に位置する港湾の一つとして、また、新潟港と伏木富山港・金沢港の中間に位置する港湾として、これらの港湾・都市をつなぐ重要性・役割をそれぞれが認識することによって、ある面では港間競争による切磋琢磨を図りながら、積極的な連携・協力を模索していくことが必要と考える。

このことは、港のみならず都市全体の発展にかかわることである。本市の発展には、新潟、富山、金沢各市の発展が必要であり、それらの都市の発展には本市の発展が必要であるという関係性を構築し、日本海沿岸地域の底上げを目指したい。

(3) 十字軸上の地域との連携

平成 19 年度の調査研究報告書でも述べたとおり、東京を経由しない太平洋側と日本海側との新たな国土横断軸である直江津港と茨城港を結ぶライン、日本海沿岸地域の重要性が増す中での日本海国土軸、この二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る(図 5-6...79 頁)。この新たな国土横断軸上の都市間においても、道州制の動きなどを見据えなが

⁵⁹ 拠点港湾のこと。

⁶⁰ 支線輸送、若しくは端末的な輸送のこと。

ら Win-Win 関係を構築することが求められる。

また、この中心点は国土構造上重要な地点であるとの認識も必要である。環日本海経済圏において対岸諸国が目覚ましい発展を見せる中で、日本全体がその大きな流れから取り残されないためにも、本地域の能力を向上させていくことが重要である。危機管理の視点からも、東京 - 大阪間をつなぐ経路上に位置し、直江津港を始めとする複数の広域交通ネットワークを有するとともに、エネルギー供給基地、食糧供給基地などとしての可能性も有する本市は多大なポテンシャルを持つ地域と言えることから、そのような視点に立った積極的な情報発信も必要となる。

この「中心」「交点」に位置することの強みをいかし、十字軸上の港湾や地域と積極的に連携を強めることにより、これらの港湾や地域全体を底上げし、直江津港の振興、ひいては本市の地域経済発展やにぎわい創出につなげる視点が重要である。地域経済発展やにぎわい創出がある程度実現されれば、本市の個性や存在感が高まり、連携方策の多様化やその地域の拡大など、更なる連携体制の強化が図られ得る。

このような好循環の戦略的な構築に当たっては、広域連携と同様に地域経済発展やにぎわい創出の底上げに寄与する交通ネットワークは重要な鍵を握る。広域連携を推進するためには利便性の高い交通ネットワークの確保が必要であるとともに、連携推進により交通需要の増加や利便性の強化が図られる。そして、前節で述べたように、結節性を高める交通ネットワークの構築により地域経済の発展とにぎわいの創出を図り、本市の拠点性を高めていくことが重要である(図 5-7)。

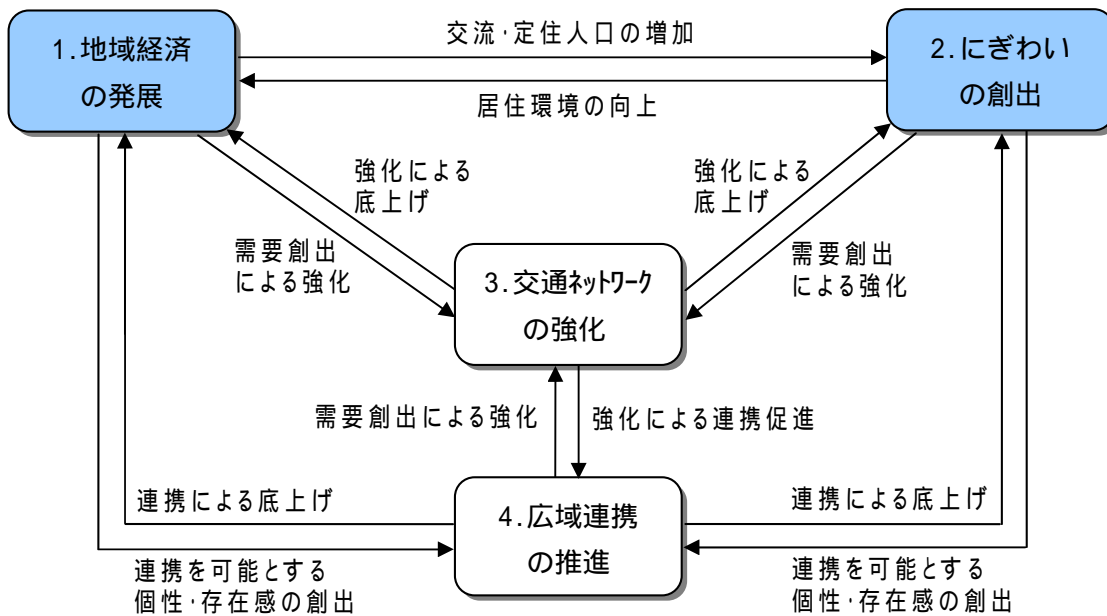
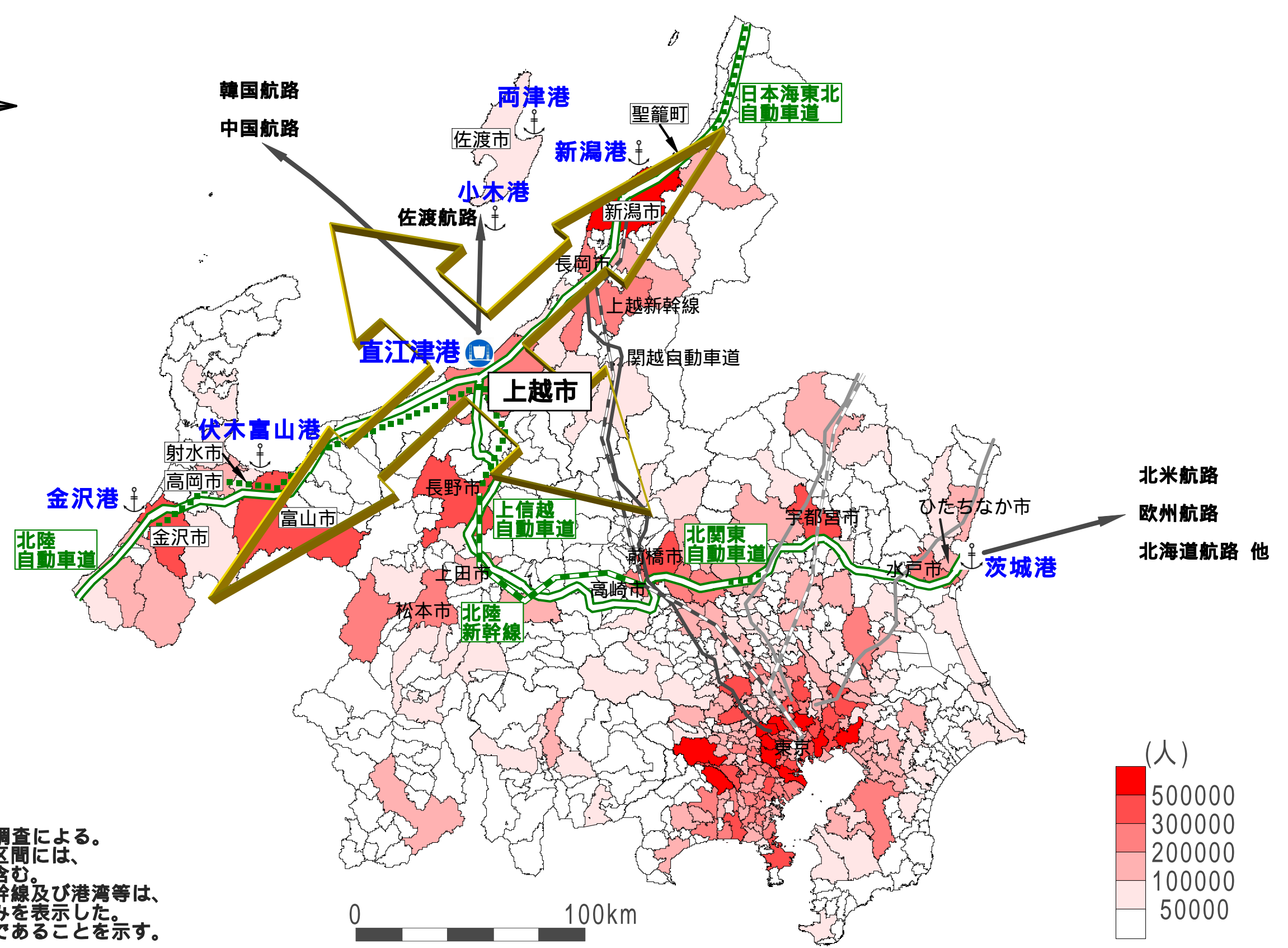
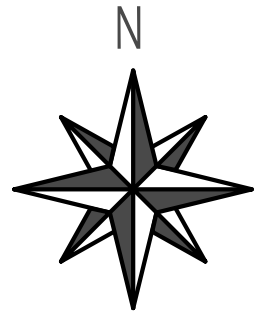


図 5-7 直江津港をいかしたまちづくり戦略構築に向けた視点の整理



注
 ・人口は平成17年国勢調査による。
 ・北関東自動車道表示区間には、常陸那珂有料道路も含む。
 ・高規格幹線道路、新幹線及び港湾等は、説明に必要なもののみを表示した。
 ・点線は建設中の区間であることを示す。

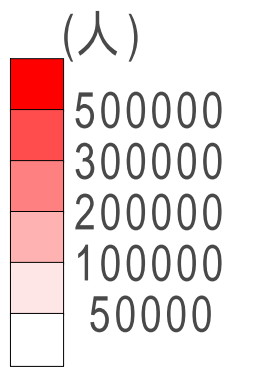


図 5-6 「中心」「交点」としての直江津港