

# 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

平成 20 年 3 月

上越市創造行政研究所



## はじめに

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ます。特に環日本海経済圏<sup>1</sup>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ます。

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ます。

本市を取り巻く状況も、平成 26 年度(2014 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ます。さらに、これに先駆けて平成 23 年度(2011 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<sup>2</sup>が全線開通し、上信越自動車道<sup>3</sup>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ります。

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トロー現象<sup>4</sup>等を防ぐ戦略が特に重要となっています。

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ります。

環境の視点からも、積極的にモーダルシフト<sup>5</sup>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、必要となっています。

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、初年度として平成 19 年度は、現状の確認等主に基礎調査を行ったものです。

本報告書が、直江津港をいかしたまちづくりに向けた基礎資料となると同時に、課題やその解決に向けての基本的な方向性の共有に資するものとなることを願うものです。

---

<sup>1</sup> 本報告書では、主に日本、中国、韓国、台湾及び沿海地方など隣接するロシアの極東地域等を指し、広義の意味での「環日本海経済圏」の用語を用いることとする。現在、主にこれらの地域を示す用語としては、東アジアや北東アジア等の用語も用いられている。

<sup>2</sup> 常陸那珂港 IC からひたちなか IC 間は常陸那珂有料道路

<sup>3</sup> 高崎 JCT から藤岡 JCT 間は関越自動車道

<sup>4</sup> 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。

<sup>5</sup> 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。

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)と、研究協力を行いながら実施したものです。

最後に、本調査研究にあたり多くの方々よりご助力を頂きましたが、特に常陸那珂港調査でお世話になりました茨城県常陸那珂港湾事務所の菊地所長様始め職員の皆様、ひたちなか市企画部企画調整課の村上課長様始め職員の皆様、(財)公園緑地管理財団ひたち公園管理センターの小室管理センター長様始め職員の皆様並びにブサン港調査でお世話になりました釜山港湾公社の李社長様、金副社長様、趙マーケティングチーム課長補佐様及び陳日本代表部代表様始め職員の皆様、三井物産(株)谷口様、近田様及び韓国 MCC ロジスティクス(株)の皆様、BIDC・Japan(株)の清野東京支社長様始め社員の皆様には、この場を借りて深く感謝申し上げます。

平成 20 年 3 月

上越市創造行政研究所

主任 野崎 隆夫

## 平成 19 年度の調査研究の概要

### 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 18 年(2006 年)の日本の輸出入総額に占めるアメリカのシェアは 17.5% にまで落ち込む一方、アジア地域は 45.7% を占めるまでになった。また、平成 7 年(1995 年)から平成 16 年(2004 年)までの外航コンテナ取扱量の年平均伸び率は、日本全体で 4.6% であるのに対し、日本海沿岸港のそれは 13.4% と全国平均を上回っている。

この貿易構造の変化は、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。

一方国内では、平成の大合併で平成 11 年(1999 年)に 3,232 あった市町村数は、平成 20 年(2008 年)には 1,793 になった<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、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、時代の転換期にあると言える。

そのような中、本市を取り巻く状況も平成 26 年度(2014 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(2011 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が全線開通し、上信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ト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。

環境面からも積極的にモーダルシフト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。

そこで本研究は、直江津港をいかしたまちづくりに向けた政策形成を行うことを目的として実施した。

---

<sup>6</sup> 平成 20 年(2008 年)3 月 31 日現在

平成 19 年度は、調査の初年度として各種データ収集、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。

平成 20 年度以降も引き続き調査研究を継続する予定であり、平成 19 年度の調査結果により得られたデータや抽出された課題等を、平成 20 年度以降の調査研究に反映させるものとする。

## 2 平成 19 年度調査研究期間

平成 19 年 5 月～平成 20 年 3 月(11 か月)

## 3 現地調査等実施日

直江津港..... 随時

常陸那珂港(茨城県ひたちなか市)..... 平成 19 年 10 月 18 日(木)～19 日(金)

プサン港(大韓民国プサン市)..... 平成 19 年 12 月 13 日(木)～16 日(日)

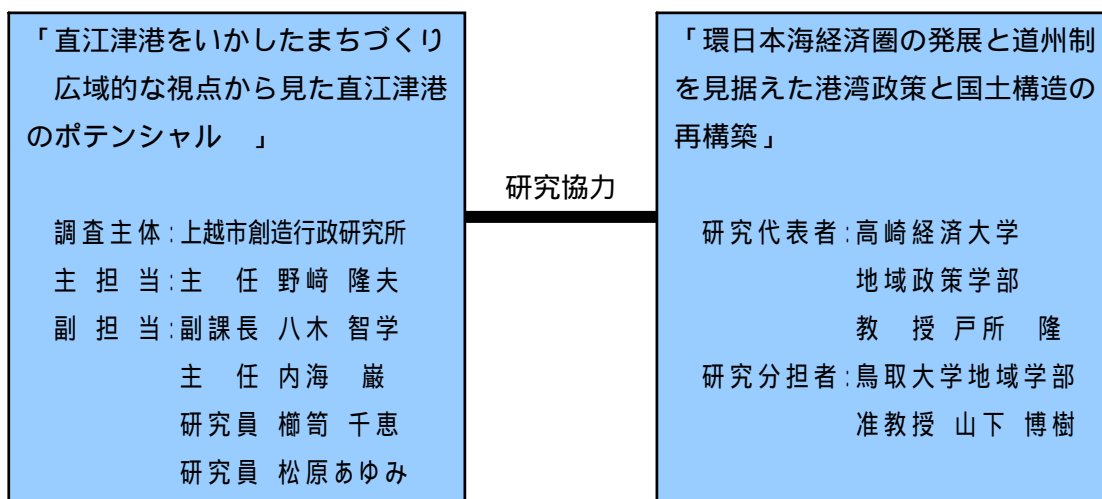
「釜山港セミナー IN NIIGATA」への参加...平成 19 年 11 月 14 日(水)新潟市にて開催

## 4 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、研究協力をいながら実施したものである。

( 戸所教授は、平成 18 年度より本研究所所長)

図 1 調査研究体制



## 目次

<b>1</b>	<b>直江津港の現状</b>	<b>3</b>
1.1	直江津港の概況	3
1.1.1	新潟県の港湾	3
1.1.2	沿革	4
1.1.3	航路	5
1.1.4	貨物取扱量等	6
1.2	直江津港をめぐる動き	9
1.2.1	佐渡汽船㈱「小木・直江津航路」問題	9
1.2.2	大規模プロジェクトや大手企業の進出	10
1.3	直江津港とまちづくり	12
1.3.1	直江津中心市街地の現状	13
<b>2</b>	<b>常陸那珂港の現状</b>	<b>17</b>
2.1	常陸那珂港の概況	17
2.1.1	位置	17
2.1.2	沿革	18
2.1.3	港湾整備の状況	19
2.1.4	工業用地への企業の進出状況	20
2.2	利用促進への取組と常陸那珂港の優位性	21
2.2.1	利用促進対策	21
2.2.2	常陸那珂港の優位性	21
2.3	国営ひたち海浜公園	23
2.4	ひたちなか市におけるまちづくり	24
2.4.1	ひたちなか市におけるまちづくりの拠点	24
2.4.2	大規模プロジェクトである港湾と海浜公園をいかしたまちづくり	25
<b>3</b>	<b>韓国プサン港の現状</b>	<b>29</b>
3.1	プサン港の概況	29

3.1.1	プサン港の概要 .....	29
3.1.2	プサン新港の概要 .....	30
3.1.3	貨物取扱量の推移 .....	31
3.2	プサン港の主な発展要因 .....	32
3.2.1	地元と港との関係 .....	32
3.2.2	プサン港のメリット .....	32
3.2.3	プサン港におけるトランシップとロジスティクス機能融合の取組	34
3.3	プサン広域市のまちづくり.....	36
3.3.1	プサン広域市の概要 .....	36
<b>4</b>	<b>まとめ - 今後の方向性と課題 -</b> .....	<b>41</b>
<hr/>		
4.1	「アジアの時代」の風向きをとらえる .....	41
4.2	北関東地域との関係強化 .....	43
4.3	日本海沿岸地域の連携強化 .....	45
4.4	広域的な視点から見た直江津港のポテンシャル .....	46
4.5	平成 20 年度以降の調査研究に向けて .....	46
<b>5</b>	<b>参考資料</b> .....	<b>53</b>
<hr/>		
	資料 1: 研究ノート No.6 (平成 20 年 3 月発行) .....	55
	資料 2: 日本地域政策学会における発表 .....	57
	資料 3: 新聞記事 .....	77