

---

## 4 まとめ 今後の方向性と課題

---



## 4 まとめ 今後の方向性と課題

調査の初年度として実施してきた直江津港、常陸那珂港及びブサン港の現状把握等から見えてきた平成 20 年度以降の調査研究に向けた今後の方向性や主な課題等について整理する。

### 4.1 「アジアの時代」の風向きをとらえる

平成 19 年(2007 年)日本の貿易総額に占める中国シェアは、アメリカのそれを上回った<sup>36</sup>。中国は、今までの「世界の工場」としての役割から、2008 年北京オリンピック、2010 年上海万博を控え、かつ、世界の人口を有するといった点等から「世界のマーケット」へと変ぼうしつつある。

中国に代表されるように現在、環日本海経済圏は急速な経済成長の中にあり、前述したとおり韓国ブサン港は、そのような需要を的確に見据え国を挙げて戦略的に港湾整備等を進めた結果、メガハブ港としての地位を固めつつある。

平成 20 年(2008 年)2 月 13 日に開催された国土審議会において「国土形成計画(全国計画)(案)」が答申された。

国土形成計画は、今までの全国総合開発計画に代わり作成される国土計画である。

この計画の中では、「本格的な人口減少社会の到来、東アジア<sup>37</sup>各地域の経済成長等、経済社会情勢が大転換し、各地域がグローバル化に直面する中で、人口減少を克服する新たな成長戦略の構築が求められている。このため、東京と地方という視点を超えて、東京を含めた国内各地域と東アジアを始めとする世界の諸地域という視点で、これまでの都市及び産業の集積を活かし、これを経済成長を支えるエンジンとして強化していくとともに、機能の陳腐化した国土基盤の質的向上を図り、国際競争力のための戦略的な投資を進めていく必要がある。<sup>38</sup>」とされ、「新たな時代の潮流を踏まえて、新時代の国土構造の構築に挑戦することにより、一極一軸型の国土構造を是正していくことが必要である。<sup>39</sup>」と指摘している。また、現状を踏まえた新しい国土像として「広域ブロックの外に向かっては、『アジアに開かれた国土』を目指して、それぞれのブロックと東アジア等諸地域との交流・連携を進めるとともに、東アジアの中での地域の個性と魅力、国際機能等をとらえ直していく。これによって、太平洋のみならず、重要性の高まる日本海及び東シナ海の活用に向けた広域的な取組の推進等、東アジアを意識する国土構造に転換を図っていく。<sup>40</sup>」ことが掲げられている。その実現を目指した戦略的目標では「東アジアとの円滑な交流・連携<sup>41</sup>」が挙げられ、「東アジアにおけるハード・ソフト両面で継ぎ目のない円滑な人、物、情報等の移動や流通の環境が形成されるとともに、世界との架け橋(アジア・ゲートウェイ)となる各種の基盤の強化が進むことが我が国にとつ

<sup>36</sup> 平成 20 年(2008 年)3 月開催「第 2 回貿易セミナー(上越市主催)」日本貿易振興機構(ジェトロ)資料より。2007 年の日本の貿易総額に占める対中国シェアは 236,640 百万ドルで 17.7%なのに対し、対アメリカシェアは 214,232 百万ドルで 16.1%と、対中国シェアが対アメリカシェアを上回った。

<sup>37</sup> 国土形成計画(全国計画)(案)の中では、東アジアの範囲について「概念としての『東アジア』の範囲は、人的交流・経済的相互依存の現状及び地理的近接性等にかんがみ、日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国及び沿海地方など隣接するロシアの極東地域を指すこととする。ただし、昨今の経済連携の動向等も踏まえ、インド、オーストラリア、ニュージーランド等も視野に入れることが必要である。」としている。

<sup>38</sup> 国土形成計画(全国計画)(案)、5 頁

<sup>39</sup> 国土形成計画(全国計画)(案)、7 頁

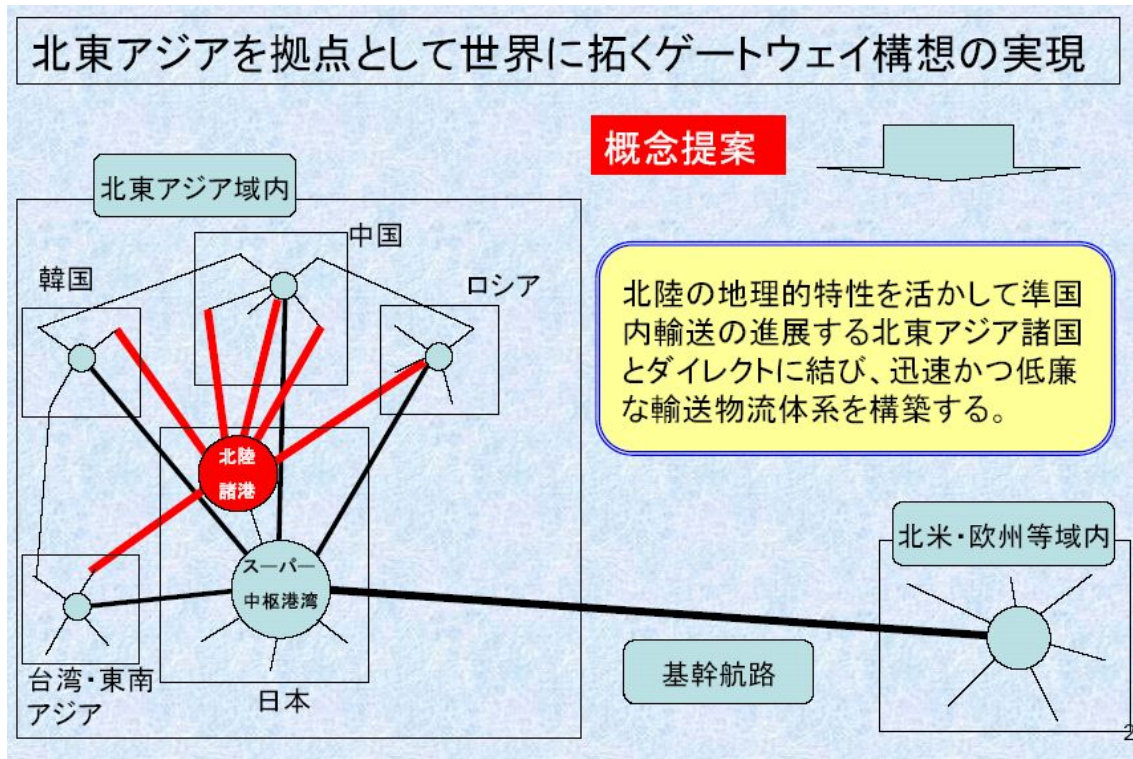
<sup>40</sup> 国土形成計画(全国計画)(案)、8 頁

<sup>41</sup> 国土形成計画(全国計画)(案)、12 頁

でも東アジアの全体にとっても重要な課題となる。」との認識のもと「シームレスアジアの形成」が掲げられている<sup>42</sup>。

また、国土形成計画の策定に先駆けて、平成 17 年(2005 年)11 月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2005-2009)」を受けて国土交通省北陸地方整備局・北陸信越運輸局が中心となり設置した「北陸地域国際物流戦略チーム」の検討の中でも、北陸地域の物流政策が目指す方向性として「北東アジアを拠点として世界に拓くゲートウェイ構想の実現」が掲げられている(図表 4-1)。

図表 4-1 北陸地域の物流政策がめざす方向性



(出所)北陸地域国際物流戦略チームホームページ

(<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/2houkousei.pdf>)

このように、全国レベルの各種計画においても新たな時代の要請に的確に対応していくため、環日本海経済圏との関係性を見据えることが最重要課題としてとらえられている。そのようなことから今後の直江津港を考えていく上では、韓国プサン港や中国、ロシア等環日本海経済圏との関係を大切にしながら、例えば、プサン港との国際定期コンテナ航路を有している点をアピールし、プサン港を活用するメリットと一体的に説明していくことなどがより重要と考えられる。つまり日本海側に位置し、プサン港と距離的にも近く航路も有する直江津港を利用して、そこからプサン港経由目的地(世界各国)という全体の物流の中でのメリットを更に検証しアピールしていくことが必要である。

直江津港から環日本海経済圏へ向かう軸を太くしていく取組が必要であり、その上での発展戦略を今後検討・展開していかなくてはならない。

<sup>42</sup> 国土形成計画(全国計画)(案)、12-13 頁

## 4.2 北関東地域との関係強化

北関東自動車道の全線開通により、東京を經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。この上信越自動車道 北関東自動車道<sup>43</sup>沿線市町村には、新潟県の人口<sup>44</sup>よりも多い434万人もの人口集積がある(図表4-2、4-3)。

図表4-2 上信越自動車道沿線市町村の人口

県名	市町村 <sup>45</sup>	人口(人) <sup>46</sup>	備考
新潟県	上越市	208,082	上信越自動車道沿線市町村 計 1,454,001人
	妙高市	37,831	
長野県	上水内郡信濃町	9,927	
	上水内郡飯綱町	12,504	
	中野市	46,788	
	上高井郡小布施町	11,477	
	須坂市	53,668	
	長野市	378,512	
	千曲市	64,022	
	埴科郡坂城町	16,463	
	上田市	163,651	
	東御市	31,271	
	小諸市	45,499	
佐久市	100,462		
群馬県	安中市	63,179	
	甘楽郡下仁田町	10,144	
	富岡市	53,765	
	甘楽郡甘楽町	14,313	
	多野郡吉井町	24,987	
	藤岡市	69,288	
	佐波郡玉村町	38,168	

<sup>43</sup> 未供用区間の沿線市町村の人口も含めた。

<sup>44</sup> 平成17年(2005年)国勢調査より、新潟県の人口は、2,431,459人である。

<sup>45</sup> 行政区域は、現在の行政区域とした。

<sup>46</sup> 平成17年(2005年)国勢調査による。

図表 4-3 北関東自動車道沿線市町村の人口

県名	市町村 <sup>47</sup>	人口(人) <sup>48</sup>	備考
群馬県	高崎市	339,932	北関東自動車道沿線市町村 計 2,882,817 人  上信越自動車道 北関東 自動車道沿線市町村人口 合計 4,336,818 人
	前橋市	318,584	
	伊勢崎市	202,447	
	太田市	213,299	
栃木県	栃木市	82,340	
	足利市	159,756	
	佐野市	123,926	
	下都賀郡岩舟町	19,011	
	下都賀郡都賀町	13,565	
	下都賀郡壬生町	40,107	
	下野市	59,132	
	宇都宮市	502,396	
	河内郡上三川町	31,592	
	真岡市	66,362	
芳賀郡二宮町	16,640		
茨城県	筑西市	112,581	
	桜川市	48,400	
	笠間市	81,497	
	東茨城郡茨城町	35,008	
	水戸市	262,603	
	ひたちなか市	153,639	

北関東地域は、企業立地や住宅地開発などにより人口を伸ばしている都市が多数あり、産業集積も厚く現在大変勢いのある地域である。しかし、この地域での横のつながりは弱く、例えば鉄道では JR 両毛線、水戸線沿線は、いわゆるローカル線としての位置付けでインフラ<sup>49</sup>としては貧弱である。東京から放射状に延びた高速道路や鉄道線などに象徴されるように、今までは東京との関係の中で大きく影響を受けてきた地域であるが、この新しい横断軸である北関東自動車道の誕生とともに、沿線地域に物流拠点や大型コンテナターミナル等の建設の動きが起き始める<sup>50</sup>など、企業進出や物流面などで変化の兆しが見られる。

この東京を経由しない太平洋側と日本海側を結ぶ横断軸の誕生は、災害発生時に、仮に東京湾の港湾や直江津港、常陸那珂港どちらかの港湾が被災した場合でも、物流面などでの影響を少なくするなどリスク管理にもつながることである。ちなみに、阪神・淡路大震災では、神戸港の全てのふ頭・コンテナパースの復旧は震災発生から二年余りを要したとのことである。

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が、現状はまだ意識が低い。

今後は、いかにこの新しい横断軸を強化していくかの取組が課題である。

<sup>47</sup> 行政区域は、現在の行政区域とした。

<sup>48</sup> 平成 17 年(2005 年)国勢調査による。

<sup>49</sup> インフラ(infrastructure)とは、上下水道や道路などの社会基盤のこと。

<sup>50</sup> 日本経済新聞、平成 18 年(2006 年)4 月 15 日

### 4.3 日本海沿岸地域の連携強化

環日本海経済圏との関係性などから日本海沿岸地域の重要性が増す中で、新潟市や富山、金沢市を結ぶ日本海国土軸の連携強化も必要である。

日本海側の他の港として新潟市・聖籠町に位置する新潟港を概観してみると、平成 18 年(2006 年)のコンテナ取扱量が初めて 16 万 TEU を突破し過去最高という好調ぶりである(図表 4-4)。

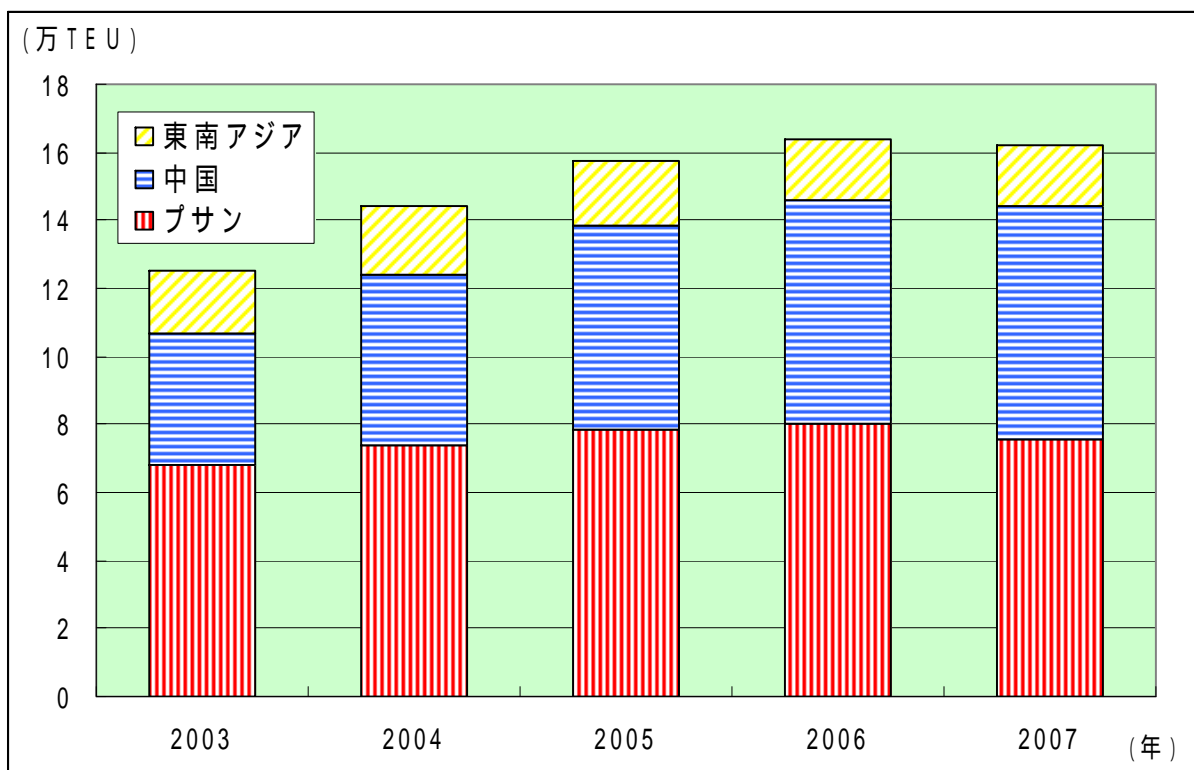
その一方、貨物量が港の処理能力を上回り、コンテナ船が沖合で岸壁の空きを待つ「沖待ち」が急増するなど、港の能力の限界とも言える状況も見え、問題となっている<sup>51</sup>。

このように、環日本海経済圏の発展に伴い直江津港を含めた日本海側の港湾の重要性の高まりについては疑いのないところだが、「沖待ち」に代表される港湾整備の遅れなどは、日本海側の航路全体の国際的信用低下にもつながりかねない。このような事態は、環日本海経済圏が発展を続ける中で、日本全体がその大きな流れから取り残されかねない。

都市間競争同様に港間競争の時代でもあるが、近隣の港湾の現状や動向を常に把握し、連携していくことも大変重要である。

また、国レベルでの重点的、集中的な施設整備への取組が必要となっている。

図表 4-4 新潟港のコンテナ取扱量の推移<sup>52</sup>



(出所)(社)新潟港湾振興協会資料を基に上越市創造行政研究所作成

<sup>51</sup> 新潟日報、平成 19 年(2007 年)5 月 2 日

<sup>52</sup> 平成 19 年(2007 年)は速報値

## 4.4 広域的な視点から見た直江津港のポテンシャル

### 「中心」「交点」としての直江津港

東京を経由しない太平洋側と日本海側との新たな横断軸である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。

このような中心点は国土構造上重要な地点であり、多大なポテンシャルを持つ地域と言える(図表4-5)。

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し、直江津そして上越市の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から防ぐことにつながる。そう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。

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。

## 4.5 平成 20 年度以降の調査研究に向けて

本研究所では、平成 19 年度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を行った。

平成 20 年度以降も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具体的な戦略の提案を目指し、引き続き調査研究を進めていく予定であり、そのため平成 20 年度は、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等を確認するため、新潟港、伏木富山港、金沢港等の現地調査を予定する。また、あわせて直江津港を利用する企業や関係機関・事業者等へのヒアリング調査なども予定する。

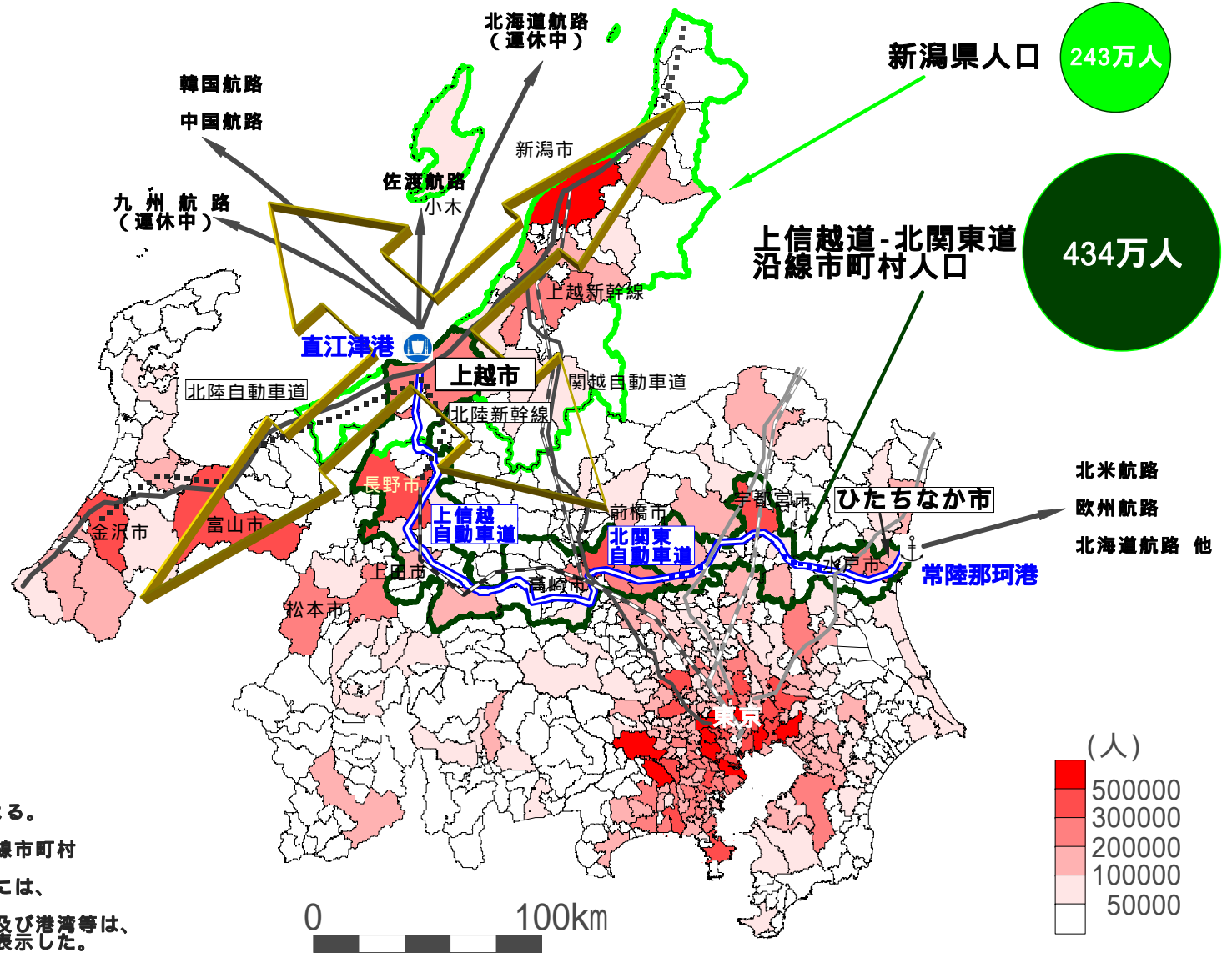
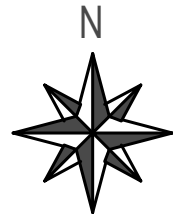
これらの調査によって、実際の現場の声から直江津港の問題点や直江津港への要望、ユーザーの動き等を把握し、どういったところが真に改善すべきところか、特徴やセールスポイントとして伸ばしていくべきところはどこか、などを分析したい。

それらの調査結果より、例えば北陸新幹線との連結強化策やビジター産業<sup>53</sup>をいかした直江津中心市街地の活性化策など、直江津港をいかしたまちづくり戦略の提案に向け、平成 20 年度は具体的な方向性を見いだしていきたい。

<sup>53</sup> ビジター(来訪者)を主に対象とした産業のこと。



図表 4-5 「中心」「交点」としての直江津港



注  
 ・人口はH17年国勢調査による。  
 新潟県：2,431,459人  
 上信越道 - 北関東道沿線市町村  
 ：4,336,818人  
 ・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。

(出所)上越市創造行政研究所作成



## 参考文献等

- 1 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/index.html>
- 2 新潟県上越地域振興局直江津港湾事務所編『平成 19 年度直江津港の概要』  
新潟県上越地域振興局直江津港湾事務所、平成 19 年度(2007 年度)
- 3 上越市直江津港振興課編『直江津港～日本とアジア・世界を結ぶ～』上越市直江津港振興課
- 4 国土交通省編『国土交通白書 2007 平成 18 年度年次報告』ぎょうせい、平成 19 年(2007 年)
- 5 新潟県交通政策局ホームページ <http://www.pref.niigata.lg.jp/kotsu/index.html>
- 6 直江津港湾協会ホームページ <http://www.naoetsu-port.jp/>
- 7 日本海時新聞、平成 19 年(2007 年)5 月 9 日
- 8 佐渡汽船(株)ホームページ <http://www.sadokisen.co.jp/>
- 9 帝国石油(株)ホームページ <http://www.teikokuoil.co.jp/index.html>
- 10 日精樹脂工業(株)ホームページ <http://www.nisseijushi.co.jp/>
- 11 茨城県土木部港湾課ホームページ <http://www.portofhitachinaka.com/>
- 12 茨城県常陸那珂港湾事務所ホームページ  
<http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/doboku/01class/class28/index.html>
- 13 茨城県企画部ひたちなか整備課編『ひたちなか地区開発の概要』茨城県企画部ひたちなか整備課
- 14 栃木県高速道路対策室ホームページ <http://www.pref.tochigi.jp/kitakan/kousoku/index.HTM>
- 15 国営ひたち海浜公園ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/kaihin/>
- 16 社団法人 日本海洋開発建設協会編『平成 17 年度韓国港湾空港調査報告書』  
社団法人 日本海洋開発建設協会、平成 18 年(2006 年)2 月
- 17 釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』釜山港湾公社、2007 年 11 月
- 18 釜山港湾公社編『Bridging your dream to the world』釜山港湾公社
- 19 古市正彦『港湾の競争戦略 トランシップとロジスティクスの融合』運輸政策研究機構、平成 17 年(2005 年)
- 20 韓国 MCC ロジスティクス(株)ホームページ <http://www.mclk.co.kr/japan/company/company.html>
- 21 BIDC・Japan(株)ホームページ <http://www.bidc-japan.com/index.html>
- 22 釜山広域市編『釜山広域市観光案内図』釜山広域市、2007 年 9 月
- 23 韓国・釜山旅行情報ガイド『プサンナビ』 <http://www.pusannavi.com/airport/pusan.html>
- 24 国土交通省北陸地方整備局編『越のくにづくり ほっと・ほくりく No.85』国土交通省北陸地方整備局、平成 20 年(2008 年)1 月 1 日、1 - 8 頁
- 25 国土審議会『国土形成計画(全国計画)(案)』、平成 20 年(2008 年)2 月 13 日
- 26 北陸地域国際物流戦略チームホームページ <http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/top.htm>
- 27 日本経済新聞社産業地域研究所編『日経グローバル No.93』日本経済新聞社産業地域研究所、平成 20 年(2008 年)2 月 4 日、44 - 47 頁
- 28 日本経済新聞、平成 18 年(2006 年)4 月 15 日
- 29 新潟日報、平成 19 年(2007 年)5 月 2 日
- 30 (社)新潟港湾振興協会ホームページ <http://www.niigata-port.com/>

