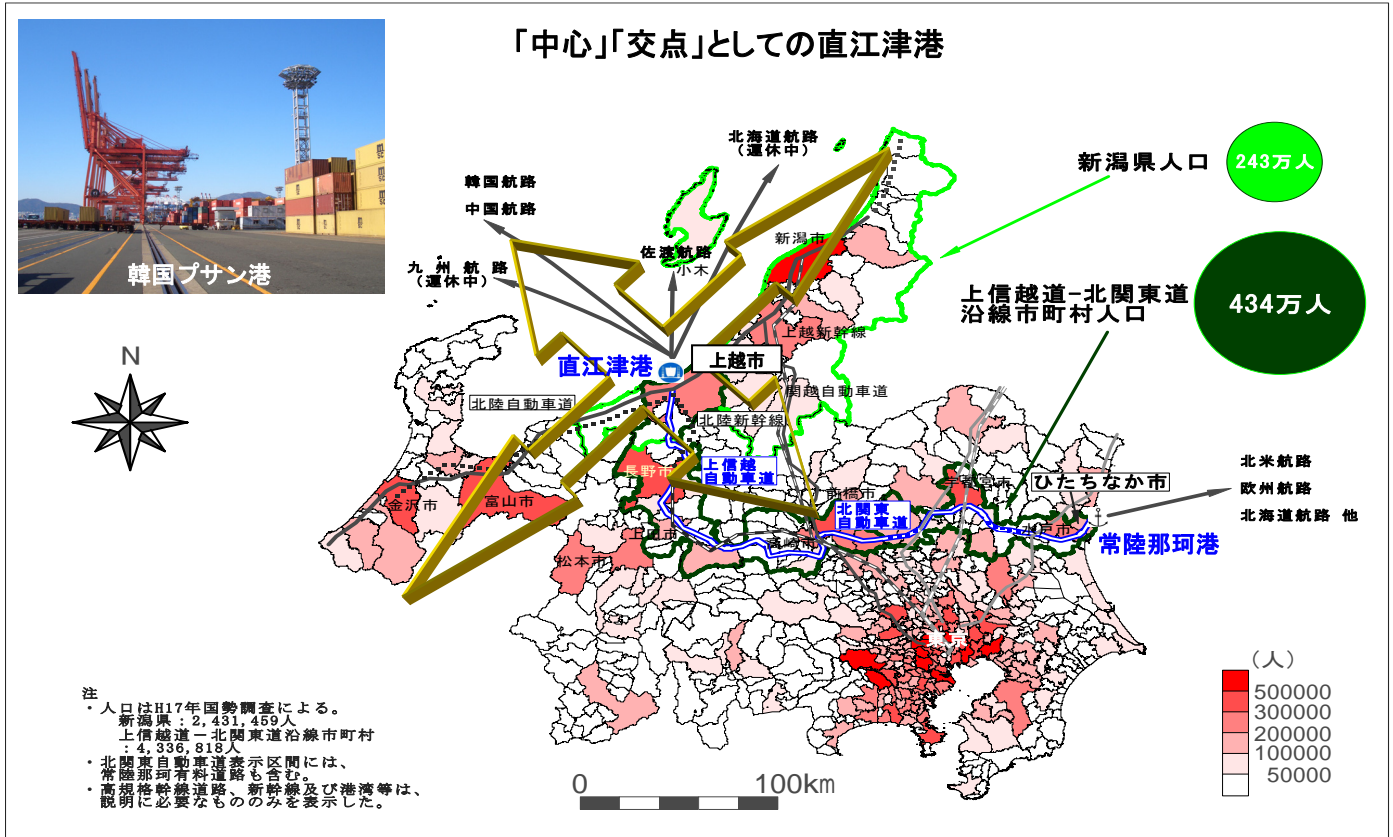


「広域的な視点から見た直江津港のポテンシャル」

研究所では、直江津港を生かしたまちづくりについて、中長期的かつ広域的な視点から調査研究を行っています。調査結果から見えてきた直江津港のポテンシャルについて整理します。



なぜ今、直江津港を生かしたまちづくりなのか

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も、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^{*1}が全線開通し上信越自動車道と結ばれる^{*2}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生かす拠点性を高めることによって、高速交通網整備によるスロー現象^{*3}等を防ぐ戦略が特に重要となっています。環境の視点からも、積極的にモーダルシフト^{*4}への取組が推進されており、直江津港を生かしたまちづくりの視点が今、必要となっています。

直江津港の厳しい現状と高まるポテンシャル

貨物取扱量や佐渡汽船小木・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状況は楽観視できるものではありません。

その反面、国際コンテナ貨物は韓国プサン港との定期コンテナ航路が開設されてから順調に推移しています。

プサン港は、コンテナ取扱数量が世界で第 5 位(2006 年)の北東アジアのハブ港^{*5}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一端がうかがえます。また、上越火力発電所の建設や LNG 受入基地の計画、日

精樹脂工業株などの大手企業が地理的優位性などを背景に進出する動きも起きています。

「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ます。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ります。

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ります。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す。この両港湾の横断軸にある地域が、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す。これは災害発生時のリスク管理にもつながります。

また、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す。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ります。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ます。今後は、例えば北陸新幹線との連結強化策やビジター産業^{*6}を生かした直江津中心市街地の活性化など、直江津港を生かした総合的なまちづくり戦略を持つことが大変重要となってきます。

研究所では、今後も引き続き広域的な視点から直江津港を生かしたまちづくりに関する調査研究に取り組んでいきます。

1 常陸那珂港 I.C からひたちなか I.C 間は常陸那珂有料道路 2 高崎 JCT から藤岡 JCT 間は開越自動車道 3 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 4 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 5 国際的な拠点港湾 6 ビジター(来訪者)を主に対象とした産業のこと