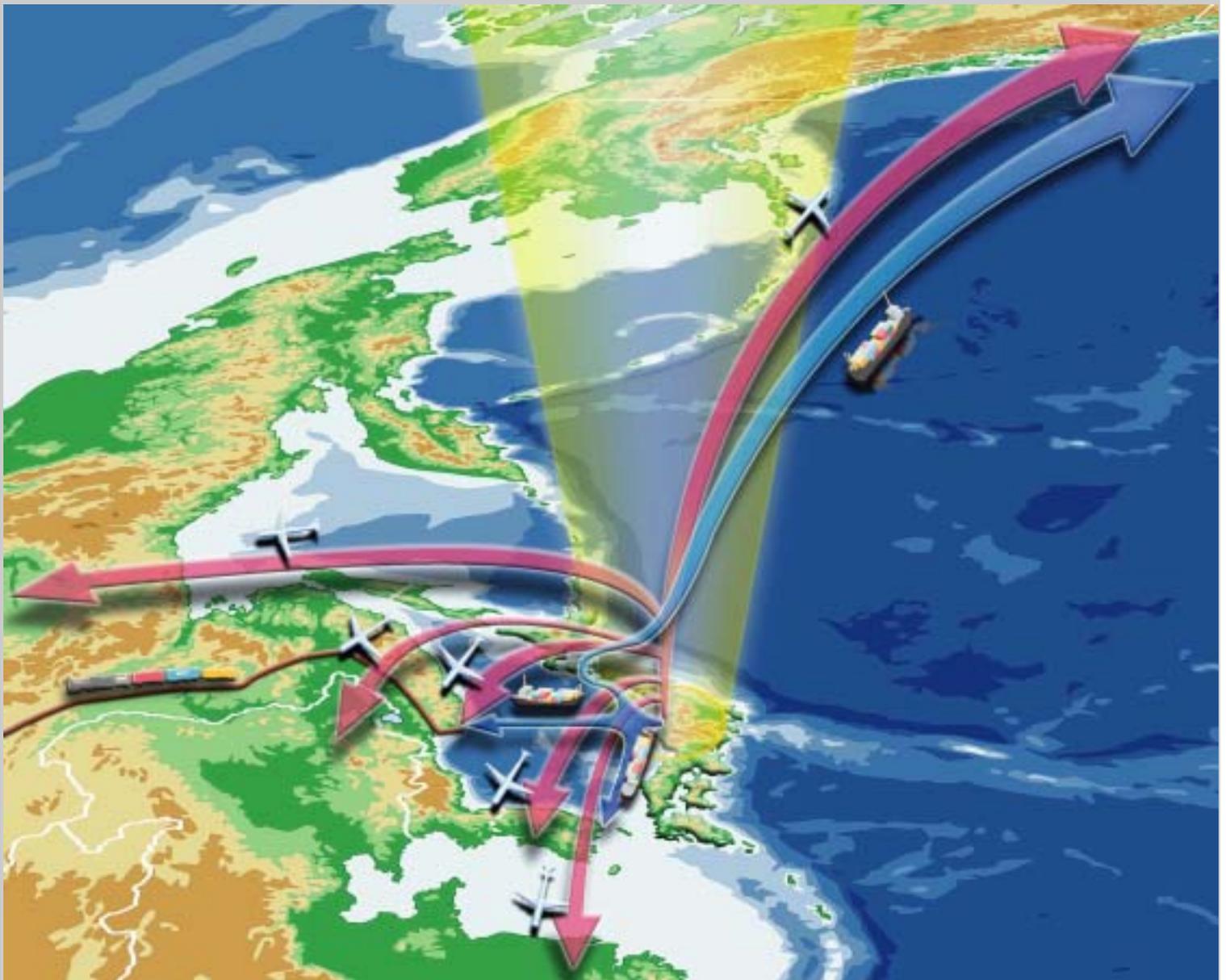


北陸港湾・空港ビジョン



国土交通省 北陸地方整備局

はじめに

北陸地方は、経済的に急速な発展が進む東アジアや豊富な資源を活用して今後の大きな発展が期待される北東アジア等に日本海を挟んで近接しています。今後、これらの地域は世界における交流拠点としての役割が期待されています。世界の中で、今後急速に発展していく地域と近接する地理的に優位性を活かし、日本海を通じた国際交流の増大による国際的なゲートウェイとしての役割が期待されています。

また、美しく豊かな自然に恵まれた北陸地方は、これらを観光資源として活用することにより、国内外から多くの人々を惹きつけています。その一方で、地震や冬の激しい波浪などによる生活の不安定さを持っており、生命・財産の保全が重要になるなど自然は厳しい一面も持っています。

このような状況の下、国際交流インフラである港湾・空港最大限活用しつつ、様々なニーズに対応した活力ある安全で住みよい北陸地方の地域づくりを支援するため、北陸地方整備局では、中長期的な展望を持って進めることが必要と考え、ここに一つの港湾空港ビジョンを提案いたします。

本ビジョンでは、北陸地方が、日本海を中心として東アジア・北東アジア諸国と向かい合っている地域であるということに主眼を置き、将来像をまとめました。

本ビジョンは、北陸地方の地域づくりの方向性として、三つの柱で構成しています。一つ目は、今後飛躍的な発展が期待される環日本海地域のヒト・モノの流れを活発化、効率化させることで、北陸地方の元気な経済社会の創出を図る「海と空を活かした元気な北陸の創出」です。二つ目の柱は、自然災害の防止・軽減、安定した交通手段の確保により、安心できる地域づくりを図る「安全・安心な北陸の海と暮らしの実現」です。三つ目は、豊かな自然や文化を継承し、それを地域の魅力として観光などに活用し、交流の促進を図る「豊かな海辺の自然との共生とみち文化の継承」です。

北陸地域内にとどまらず多くの方々の本ビジョンをご覧になって頂き、将来の大きな発展の可能性を有するこの地域の将来像についての議論の契機となることを期待しております。

また、関連する多様な主体と連携を図りつつ将来像の実現に向けて我々も努力して参ります。

国土交通省 北陸地方整備局長 大村 哲夫



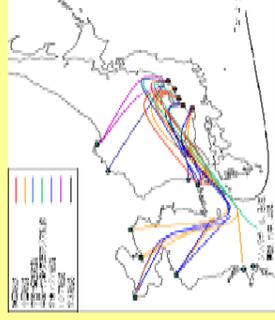
【策定の経緯】

- 平成12年12月「日本海地域ビジョン」策定
- 平成13年1月に北陸地方整備局が発足
- 平成15年10月「社会資本整備重点計画」閣議決定
- 平成16年3月「社会資本整備に係る北陸地方の将来の姿」策定
→北陸地方の目指すべき将来の姿、実現するために必要な施策、事業について取りまとめ。
- 平成16年7月「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の見直し
→全国レベルでの新たな港湾整備の基本的な方向性
・港湾に対するニーズの多様化
・総合静脈物流拠点(リサイクルポート)の取り組み
・国際海上輸送の安全確保のための改正SOLAS条約への対応
- 平成17年1月「北陸港湾・空港ビジョン」
北陸地方の港湾・空港に関する将来の姿を整理し、概ね10年～15年後を目途とした具体的な取り組みを示す。

北陸地方の現状と課題

1. 日本列島の扇の要に位置するアジア交流の玄関

北陸地方は、経済的な発展を続ける東アジアや今後の発展が期待される北東アジアに日本海を通じて結ばれています。また世界で一番コンテナ流動量が多いアジアから北米への基幹航路が数多く日本海を通過しています。さらに、日本の大消費地である三大都市圏とも近接しています。これらの地理的優位性を活かすことが北陸地方の発展のために重要です。



定航海運の現況



北陸を中心とした世界へのネットワーク

今後の課題

日本海側のゲートウェイ機能の充実
産業競争力を確保するための効率的な物流ネットワークの構築

2. 厳しい自然と安心な生活の確保

日本海に面した北陸地方は波浪や侵食、そしていつ発生するかからない地震や津波といった災害とも共生していかなければなりません。また日本の島々に暮らす人々の生活交通を確保していくことも重要です。



新潟地震による被害



波浪による災害



島民の生活の足となるフェリー

今後の課題

自然災害、海難事故、テロに負けない社会の構築
誰でも安心して生活できる環境の確保

3. 豊かな自然と個性的で特色ある文化

日本海の四季折々の豊かな自然と日本海を通じた交流が育んだ特色ある文化は北陸地方の誇りです。これらを守り、育て、次の世代に引き継いでいくことが重要です。



立山連峰と雨晴海岸



日本海の夕日

今後の課題

豊かな自然環境の保全・再生と活用
歴史と文化を活かした地域づくり

4. その他の関連する動き

地域づくりへの市民参画の活発化や市町村合併といった地域社会の情勢変化に対応していく必要があります。



マリントウンショップ

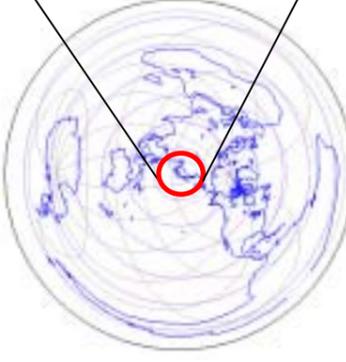


NPOによるイルカウォッチング

北陸地方の地域づくりの方向

1. 海と空を活かした元気な北陸の創出

日本列島の中央に位置し三大都市圏と近接する地理的特性、日本海を介して今後飛躍的な発展が期待される東アジア・北東アジアと対面する地理的特性を活かし、港湾と空港を活用した内外とのヒト・モノの流れを活発化、効率化させることにより元気な北陸の経済社会を創出していきます。



人口 10万人以上の
日本海側の都市

日本海側における世界とのゲートウェイである北陸地方

日本海国土軸を担う都市の連なり

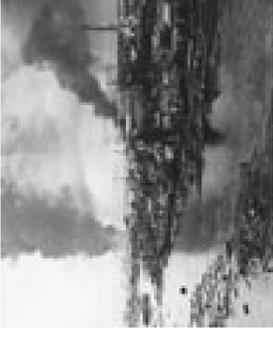
2. 安全・安心な北陸の海と暮らしの実現

北陸地方における地震や沿岸侵食等の自然災害や日本海における油流出等の災害に備え被害を未然に防止・軽減します。

また安定した海と空の交通を確保し、安心して人々が生活できる北陸地域づくりを進めていきます。



粟島への唯一の交通機関である
離島航路（岩船港）



新潟地震により発生した
石油タンク火災

3. 豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承

北陸地方が有する美しく豊かな自然、海・港を通じた交流により育まれてきた個性ある文化を継承していきます。またそれらを継承するだけでなく、北陸をより魅力的な地域とし、観光など北陸内外の人々の交流を促進していきます。



キリコ祭り
（石川県能登地区）



回船問屋森家
（富山県富山市）



方向毎の具体的な取り組み

1. 海と空を活かした元気な北陸の創出



(2) 日本海交流軸の拠点機能の拡充

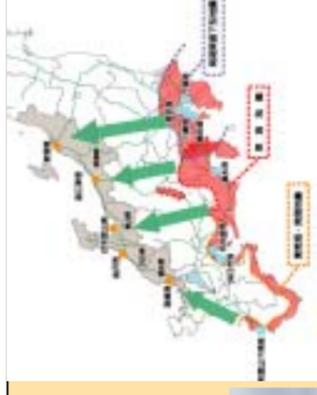
地域の将来の姿

- 太平洋側三大都市圏における大規模地震等災害発生時の物流機能代替
- 太平洋側地域のうち日本海国土軸近傍地域の日本海側港湾利用による物流効率化
- 国内外からの広域的な観光交流促進に伴う観光客増加による経済波及効果

具体的な取り組み

国際物流における代替機能の確保
太平洋側被災時にも対応できる多様な物流輸送
ルートの確保

広域観光交流の促進
みちとまづくり等の取り組み
多目的利用の港湾緑地の整備
旅客船ターミナルの整備
港湾・空港へのアクセス性向上
広い範囲から集客可能な空港整備の検討
北陸地方の海の魅力の発信
沿岸クルーズなどの取り組み
国際的な観光周遊ネットワークの構築



太平洋側地震発生時の物流のイメージ

旅客船ターミナル（伏木富山港）

(1) 国際物流ネットワークの拡充による国際競争力の強化

地域の将来の姿

- 国際分業の進展に対応し、日本海近海航路を活用したより高水準な物流の実現
- 日本海側基幹航路の増加に伴う基幹航路の北陸湾への就航による物流効率化
- 北東アジアの発展に伴う日本海を中心とした交流の増加に対応した日本側玄関口としての北陸地方の国際交流拠点機能強化

北米等の基幹航路の将来像

【現状】

【将来】

北東アジアとの物流網の将来像

【現状】

【将来】

具体的な取り組み

北陸地方の貿易の振興
航路の充実等サービスの向上
コンテナを活用した実験的な取り組みによる輸出促進
小口貨物の積載効率を高めるための詰め合わせ輸送の促進

国際物流のニーズの多様化への対応
国際フェリー・RORO 船航路の活用
シベリア鉄道経由の輸送ルートを活用
物流高度化に対応した物流センターの整備促進
コンテナ物流への情報システムの導入

北米等の基幹航路の将来像

【現状】

【将来】

北東アジアとの物流網の将来像

【現状】

【将来】

具体的な取り組み

国際海上物流ターミナルの整備
国際海上ターミナルと物流施設の連携した整備による効率的な物流
拠点の形成

国内物流ネットワークとの連携強化
環境負荷の少ない複合一貫輸送に対応した国内物流ターミナルの整備
高速道路等とのアクセスの向上
鉄道輸送を一体化したコンテナターミナルの整備の検討

航空ネットワークの構築
空港の利便性向上や航空機の大型化に対応した空港施設の整備
空港へのアクセス向上のための新たな交通整備の検討
交通情報の提供
国内外からの観光客誘致のための空港活用の検討

(3) 海上交通の利便性の向上

地域の将来の姿

- 離島等との海上交通利便性向上による安心して生活できる環境の実現及び観光交流促進による地域活性化

具体的な取り組み

安定した航路の確保
防波堤等の整備
港湾内の航路埋没を防止するための浚渫

円滑なアクセスの確保
ターミナルと中心地等とのアクセス交通
の整備の検討

マリナーレジャーへの対応
マリナーやボートパーク等の整備
マリナーレジャー拠点相互の連携交流



防波堤による港湾の静穏性の確保（岩船港） 海竜マリナーパーク（伏木富山港）

(4) 産業活動の支援と活性化

地域の将来の姿

- エネルギー及び工業製品原料の安定・安価な供給による産業活動の競争力向上
- 東アジア、北東アジア諸国との近接性を活かした人材・技術等の産業交流窓口としての機能



北東アジアにおける国際石油パイプライン構想



具体的な取り組み

エネルギー、原料の安定的な供給
輸入エネルギーの安定的供給のためのエネルギー-港湾整備
港湾における風力発電の導入
工業製品の原料の安定的な供給のための多目的国際ターミナルの整備

産業交流ゾーンの形成
構造改革特区制度を活用し海外からの研修生受け入れや技術交流
を可能とする港湾・空港を核とした「産業交流ゾーン」の形成

方向毎の具体的な取り組み

3. 豊かな海辺の自然とみたとまち文化の継承



(1) 美しく豊かな海辺の自然との共生

地域の将来の姿

- ・景観や自然の保全、復元による地域の誇りとしての北陸地方の海や海岸の次世代への継承
- ・北陸地方の海や海岸の周辺環境・街並みとの調和、親水空間の創出による人々の活動空間の拡大や生き生きとした生活の実現



氣比の松原（敦賀港）



周囲の岩と調和した防波堤（輪島港）



親水性の高い新潟西海岸第一突堤



波の花（石川県能登地方）



砂浜でのビーチバレー（新潟港）



広く市民に開放した護岸（金沢港）

具体的な取り組み

- ・海域環境の保全・再生
- ・自然景観や多様な生態系に配慮した海岸・沿岸食対策等
- ・閉鎖系水域における水質・底質改善対策
- ・地域の景観と調和した水辺の景観の形成
- ・魅力的な港湾景観の形成と観光資源としての活用

親水性の高い水辺空間の創出
親水性の高い港湾・海岸の整備
人々が利用可能な区域を拡大するような施設の整備

(2) 歴史・文化を活かした個性的で魅力的な空間の創出

地域の将来の姿

- ・海・港に関わる歴史・文化施設等を保存及び積極的な活用による地域に対する住民の愛着心の向上、住みよき豊かな暮らしの実現
- ・港を活用した個性的な地域づくりによる観光振興への寄与



赤レンガ倉庫（敦賀港）



赤レンガ倉庫（敦賀港）

具体的な取り組み

- ・みたとまちの歴史・文化を活かしたまちづくり
- ・地域と一体となり人々が参加した「みたとまちづくり」の推進
- ・「里浜づくり」への取り組み
- ・地域の人々との協働による「里浜づくり」の推進
- ・北陸地方の伝統工芸品・自然素材を活かした港湾施設の整備
- ・北陸地方の伝統工芸、デザイン、素材等を活かした港湾づくりの推進



地域の人々・専門家・行政による「里浜づくり」の仕組み

(3) 地域環境への負荷の軽減と循環型社会の構築

地域の将来の姿

- ・臨海部立地企業の技術活用、リサイクル企業の臨海部立地による北陸地方から排出される循環資源の適正なリサイクルの実施、海運の大量・低コスト輸送を活用した広域的な収集・リサイクルが必要な循環資源の国内外の大規模リサイクル拠点での処理の促進。以上による循環型社会の構築。
- ・海上輸送を活用し、トラックからのCO2排出抑制による環境保護責任の達成

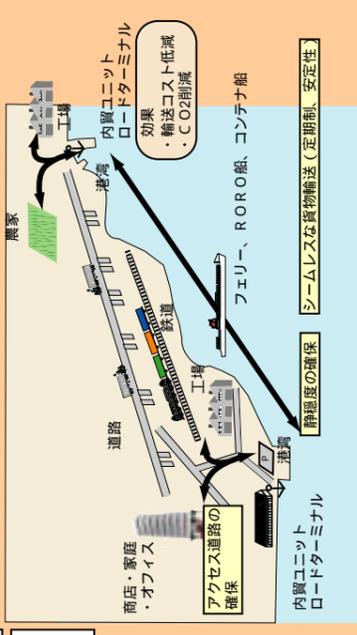
具体的な取り組み

- ・港湾を活用した循環型社会の構築
- ・総合物流拠点港湾（リサイクルポート）の整備
- ・循環資源の適正な輸出のための国際リサイクル拠点港湾の整備
- ・廃棄物埋立のための護岸の整備
- ・航路浚渫に伴う土砂や建設発生土の有効利用や環境への影響への配慮

- ・CO2削減への取り組み
- ・環境への負荷が低い複合一貫輸送の推進とそのための中継ターミナルの整備



循環型社会構築の拠点となるリサイクルポート（姫川港）



複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の形成

4. ビジョンの実現に必要な多様な主体との連携・協働

(1) 東アジア・北東アジア地域の動向を見据えて

東アジア及び北東アジアとの交流推進のため、国際会議等での関係者との積極的な交流や、経済や物流等の調査を随時実施し、その動向を把握していきます。また必要に応じて、関係諸国の港湾・空港との連携や協力を図り、この地域の更なる発展に貢献します。あわせて、広く市民にもこれら地域との国際交流の重要性について理解・浸透を図ります。また日本海の環境保全のため対岸地域も含めて幅広い主体と連携します。

(2) 広域的な港湾間の連携

北陸地方全体として広域的な港湾間の連携を図り、背後圏荷主に対する認知度の向上、航路の開設、対岸諸国との交流等を推進し、北陸地域の経済活動の振興や競争力向上を支援します。そのために自治体、国の関係機関並びに民間との情報交換・交流やポートセールスに必要な管内港湾利用による効果データの調査を行います。また、利用者のニーズに迅速に対応できるよう港湾の計画策定・整備を迅速に進めます。また、港湾の効率化を図るため、広域的な港湾の管理・運営について検討していきます。

(3) 既存の社会資本の有効活用、地域特性に応じた社会資本の整備

既存の社会資本の有効活用を図るとともに、地域特性に応じた柔軟な構造・手法を導入し、地域の要請に応じた港湾・空港の整備を推進します。

(4) 地域住民、NPO 等との連携・協働

港湾・空港の計画の策定や整備にあたっては、構想段階から情報を公開し、住民、企業等の多様な意見や提案を十分に把握し、意思形成を図るとともに、説明責任を果たしていきます。また NPO 等地域で活動している多様な主体との連携・協働を図ることで、地域社会・利用者などとの良好な関係を構築し、魅力ある地域づくりを進めます。

パブリックコメント 主要意見のご紹介

北東アジアに関するご意見

- ・中国国内の交通事情を考慮し、中国貿易の中継港としてロシアのザルビノ港の利用を考慮すべきである。
- ・観光資源が豊富な北東アジア諸国とを結ぶ安価で安全な観光ルートの開発による人的交流の拡大が重要である。
- ・新潟は東京や仙台へのパイプラインを持っているので、サハリンの石油・天然ガスの日本側の受け入れ拠点として発展して欲しい。
- ・現在日本海を通過する北米航路が多数存在し、また現在新潟から北米向けの貨物も増加しているので、これら日本海通過航路の新潟寄港も真剣に努力すべきである。
- ・今後の北陸地方の発展のためには、国際フェリーなど貨客船によるアジアとの国際交流を始めたり、港湾や空港周辺環境づくりに国際的な感覚を取り入れるなどしてはどうか。

港湾施設に関するご意見

- ・計画策定は企業の動きとタイムラグがあり、港湾整備のチャンスを逃しているのではないか。
- ・コンテナヤード、荷役機械、倉庫が不足しているので早急な支援を願いたい。

危機管理に関するご意見

- ・新潟中越地震で断絶した陸上交通機関の代替ルートとして空港や港湾が活用されたことを踏まえた代替ルートの重要性に関する記述を入れた方がよい。
- ・交通機関の断絶による混乱を回避するため、二重三重の輸送手段の維持が重要。また、災害時の貨物輸送の増加にも対応できるよう、通常時に加えて適度な余裕を持った施設整備が重要。
- ・世界的にテロ行為が懸念される今日、さらに積極的なテロ防止対策を推進してほしい。

その他

- ・日本海側のゲートウェイは1つの港だけでは機能せず、各港が連携しながら成立すると考える。よって「地域が連携して対応できる体制を」の表現がよいのではないか。
- ・新潟特産の新高梨が香港など海外で贈答用として珍重されるというニュースをみたが、トラックで横浜に向かうということで少し残念。新潟で直接出入荷できるようになると、もっと鮮度のいい物が行き来して食卓が賑わうことを期待する。

< お問い合わせ先 >

国土交通省 北陸地方整備局
港湾空港部 港湾計画課

〒951-8545 新潟市白山浦 1-332

TEL: 025-265-7781

H P : <http://www.pa.hrr.mlit.go.jp>

北陸港湾・空港ビジョン

平成17年1月

国土交通省 北陸地方整備局

< 北陸港湾・空港ビジョンの概要 >

現状と課題

- ・中国や極東ロシアなど東アジア・北東アジア諸国の経済的な急成長に伴い、北陸地方との間で物流・人流が急激に拡大。今後もこの傾向が続くものと予測。
- ・国際分業の形態が複雑化しており、物流の重要性が一層高まる。
- ・東アジア・北東アジア諸国で日本との国際交流推進に対する要請が高まる
- ・新潟県中越地震など北陸地域内外で発生する大規模な災害への対応。
- ・地域の独自性を持った豊かな自然、文化の存在。地域づくりへの積極的な活用。

港湾・空港を取り巻く状況の変化への対応した北陸地域づくり

地域づくりの方向性と具体的取り組み

海と空を活かした元気な北陸の創出 - 国際交流・産業活動の支援 -

東アジア・北東アジア諸国を始めとする海外とのゲートウェイの役割

世界の生産拠点としての重要性が増し、日本海を自体のポテンシャルが高まる中で、東アジア・北東アジア諸国に対して、日本側のゲートウェイとしての役割を果たす。また、日本海側基幹航路の増加により、北陸企業の国際競争力を高める。

- ・国際物流ネットワークの拡充による国際競争力の強化【国際海上物流ターミナル整備、国内物流ターミナル整備、空港の利便性向上に資する整備、北陸ブランドの輸出促進等】
- ・日本海交流軸の拠点機能の拡充【国際代替物流機能の確保、東アジア・北東アジア諸国の観光資源とも連携した広域観光交流の推進】
- ・海上交通の利便性の向上【域内海上交通の安定航路の確保】
- ・産業活動の支援と活性化【工業製品の原料・エネルギー源の安定供給を図るエネルギー港湾、多目的国際ターミナル整備、産業交流ゾーンの形成】

安全・安心な北陸の海と暮らしの実現

- 安心できる産業活動、市民生活 -

北陸特有の自然災害などの克服

企業の生産活動や市民生活の基礎となる災害等からの安全性を確保する。

- 地震、海岸侵食等の自然災害の克服【港湾・空港の防災拠点化、海岸の面的防護】
- ・すべての人が安全、快適に暮らせる生活環境の実現【港湾・空港へのユニバーサルデザインの導入】
- 冬にも強い経済社会活動の確保【静穏度確保のための防波堤整備、航空機の定時就航のための空港整備】
- ・海難事故の防止及びテロ等に対する危機管理対策の強化【外港展開による航路埋没対策、油回収体制の確保、港湾テロ防止対策等】

豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承

- 地域活性化の資源発掘 -

豊かな自然や文化を活用した地域活性化

四季の変化に応じて様々な面を見せる自然やそれと共に育まれてきた文化を観光など地域活性化の資源として活用する。

- 美しく豊かな海辺の自然との共生【水域環境の保全・再生、周囲の景観との調和等】
- ・歴史・文化を活かした個性的で魅力ある空間の創出【港の歴史を活かしたまちづくり、施設への伝統工芸の取り込み】
- ・地域環境への負荷の軽減と循環型社会の構築【リサイクルポート整備、廃棄物最終処分場の確保、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備】

ビジョンの実現に必要な多様な主体との連携・協働

・東アジア、北東アジア地域の動向把握、交流推進【東アジア・北東アジア等関係諸国との連携・協力の促進、同地域に関する日本国内における理解の促進、日本海の環境保全等】

・広域的な港湾間の連携【自治体・関係機関・民間等との共同によるポートセールス、利用者のニーズに合わせた施設の計画策定・整備、広域的な港湾の管理・運営等】

・既存の社会資本の有効活用、地域特性に応じた社会資本の整備【港湾・空港施設整備へのローカルルール適用等】

・地域住民、NPO等との連携・協働【港湾・空港の整備段階から住民等の意見把握、NPO等との地域振興活動との連携等】

< 目 次 >

・ 策定の趣旨	1
1 . 策定背景と目的	1
2 . 策定の経緯	1
・ 北陸地方の現状と課題	2
1 . 日本列島の扇の要に位置するアジア交流の玄関	2
2 . 厳しい自然と安心な生活の確保	9
3 . 豊かな自然と個性的で特色ある文化	12
4 . その他の関連する動き	14
・ 北陸地方の地域づくりの方向	15
1 . 海と空を活かした元気な北陸の創出	15
2 . 安全・安心な北陸の海と暮らしの実現	15
3 . 豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承	15
・ 方向毎の具体的な取り組み	16
1 . 海と空を活かした元気な北陸の創出	16
(1) 国際物流ネットワークの拡充による国際競争力の強化	
(2) 日本海交流軸の拠点機能の拡充	
(3) 海上交通の利便性の向上	
(4) 産業活動の支援と活性化	
2 . 安全・安心な北陸の海と暮らしの実現	28
(1) 地震、海岸侵食等の自然災害の克服	
(2) すべての人が安全、快適に暮らせる生活環境の実現	
(3) 冬にも強い経済社会活動の確保	
(4) 海難事故の防止及びテロ等に対する危機管理対策の強化	
3 . 豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承	35
(1) 美しく豊かな海辺の自然との共生	
(2) 歴史・文化を活かした個性的で魅力ある空間の創出	
(3) 地域環境への負荷の軽減と循環型社会の構築	
4 . ビジョン実現に必要な多様な主体との連携・協働	42
(1) 東アジア・北東アジア地域の動向を見据えて	
(2) 広域的な港湾間の連携	
(3) 既存の社会資本の有効活用、地域特性に応じた社会資本の整備	
(4) 地域住民、NPO 等との連携・協働	

．策定の趣旨

1．策定背景と目的

21世紀の始まりとともに2001年1月に北陸地方整備局が発足し、交通ネットワークの整備、街づくり、国土保全を含む総合的な地域づくりを担うこととなりました。

2003年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」を受けて、国と県が協力して2004年3月に「社会資本整備に係わる北陸地方の将来の姿」を策定し、北陸地方の目指すべき将来の姿、実現するために必要な施策、事業について取りまとめました。

また、2004年7月には、港湾法第三条の二の規定に基づく「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の見直しが行われ、全国レベルでの新たな港湾整備の基本的な方向性が示されました。具体的には、港湾に対するニーズの多様化や総合静脈物流拠点(リサイクルポート)の取り組み、国際海上輸送の安全確保のための改正 SOLAS 条約への対応などがあります。

この「北陸港湾・空港ビジョン」は、2000年の「日本海地域ビジョン」策定以降の様々な動きを踏まえて、新潟県、富山県、石川県、福井県及び長野県を範囲とする北陸地方の港湾・空港に関する将来の姿を整理し、概ね10年～15年後を目途とした多様な主体間の具体的な取り組みを示すことを目的に策定されました。

2．策定の経緯

本ビジョンの策定にあたっては、北陸港湾・空港ビジョン懇談会(座長：諫山正新潟青陵大学短期大学部 教授)を開催し、助言・指導頂きました。

懇談会では、社会的動向等に応じたテーマを設定し、専門家の方々に最新の状況を伺い、議論を深めました。

・北陸地方の現状と課題

1. 日本列島の扇の要に位置するアジア交流の玄関

(1) 現状

東アジア・北東アジアと関係の深い北陸

北陸地方は、中国東部など東アジアの発展地域と日本海を通じて結ばれ、また中国東北部、ロシア極東など北東アジアとは日本海を挟んで対面しています。北陸地方の港湾は、日本におけるこれら地域への日本海側のゲートウェイ機能を果たすことができます。

東アジアは国際分業の進展および旺盛な中国の内需などにより日本との貿易が一貫して増加傾向にあります。

北陸地方においては、特に中国向けに機械・化学品・非鉄金属などの輸出や製品・半製品の輸入が増え、あわせて北陸地方から中国への企業の進出が続いています。

また、中国人に対するビザ規制の緩和措置や韓国との文化交流の増大により、中国や韓国からの訪日観光客が増加する傾向にあります。

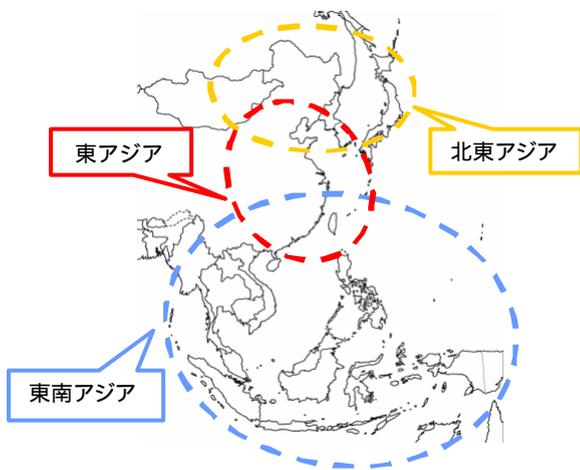


図 - 1 地域の定義



図 - 2 日本海側のゲートウェイ・北陸地方



図 - 3 北陸を中心とした世界へのネットワーク

日本海における国際物流の活発化

国際貿易は欧州、アジア、北米の3地域を核として動いており、コンテナ輸送の割合が高まりつつあります。アジアでは1980年代の韓国、さらには1990年代以降の中国の飛躍的な成長に伴い、近年は釜山や中国沿岸部に寄港する物流ルートが増大しています。アジア域内航路で日本海ルートが増加は、めざましいものがあります。また、アジア-北米間を結ぶ基幹コンテナ航路は、日本に寄港する場合は太平洋側を通過していますが、日本に寄港しない場合については、時間短縮を図るため、釜山から日本海を経由し、直接北米に向かう航路が多数あります。中国、韓国等では大水深かつ情報化された大規模港湾が建設されており、東アジアのさらなる成長や国際競争の激化に伴い、国際物流の大動脈としての日本海の役割は高まっています。

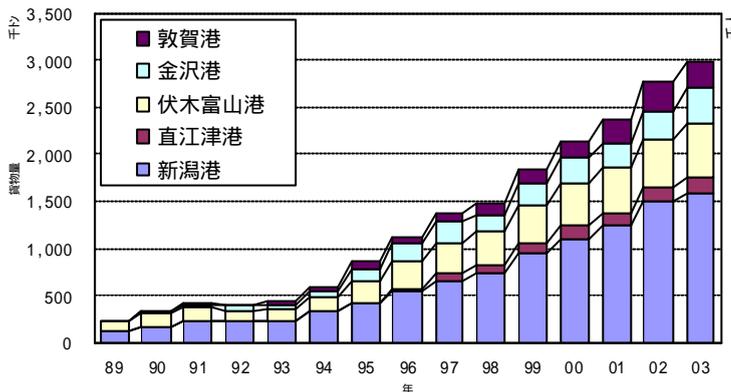


図-4 北陸地方の港湾別国際コンテナ取扱量の推移 (輸出入計)
〔資料〕港湾管理者資料

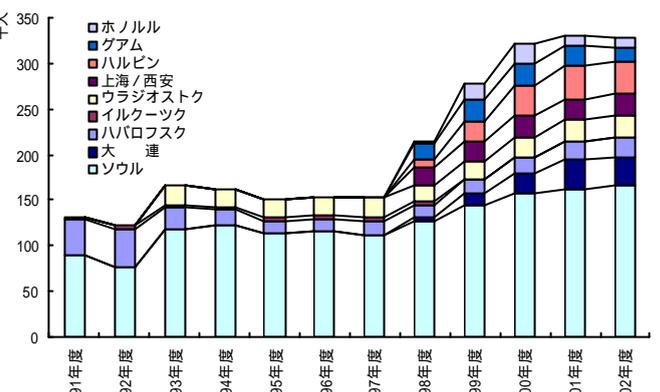


図-5 北陸地方の空港を利用した目的地別乗降人員の推移
〔資料〕新潟県港湾空港局空港課資料
富山県土木部空港対策室資料
石川県企画開発部空港企画課資料

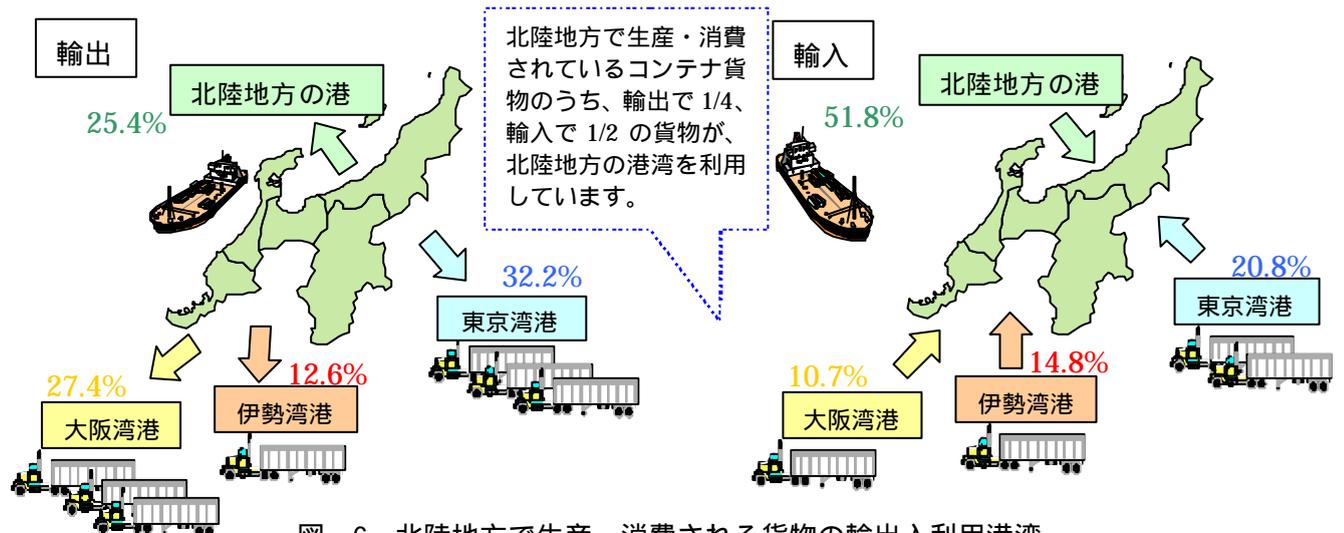


図-6 北陸地方で生産・消費される貨物の輸出入利用港湾
〔資料〕「2003年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

世界に台頭する東アジア

アジアの発展地域は、NIEs 諸国（韓国、台湾、香港、シンガポール）から、ASEAN 諸国（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン等）中国へと広がってきました。東アジア地域の世界経済に占める割合は、過去 20 年間で大きく拡大しました。今後も中国を中心に経済発展していくことが見込まれています。

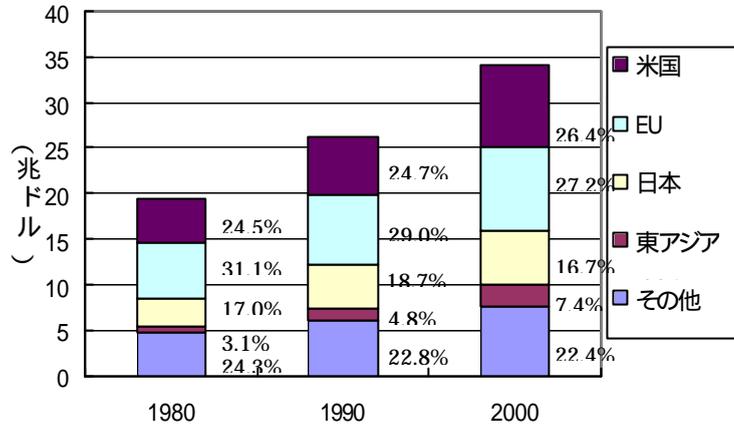


図 - 7 世界の地域別実質 GDP の推移

〔注〕・棒グラフの横の数値は世界の GDP に占める構成比。
 ・東アジアの構成国は韓国、台湾、香港、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、中国

〔資料〕経済産業省「通商白書 2003」

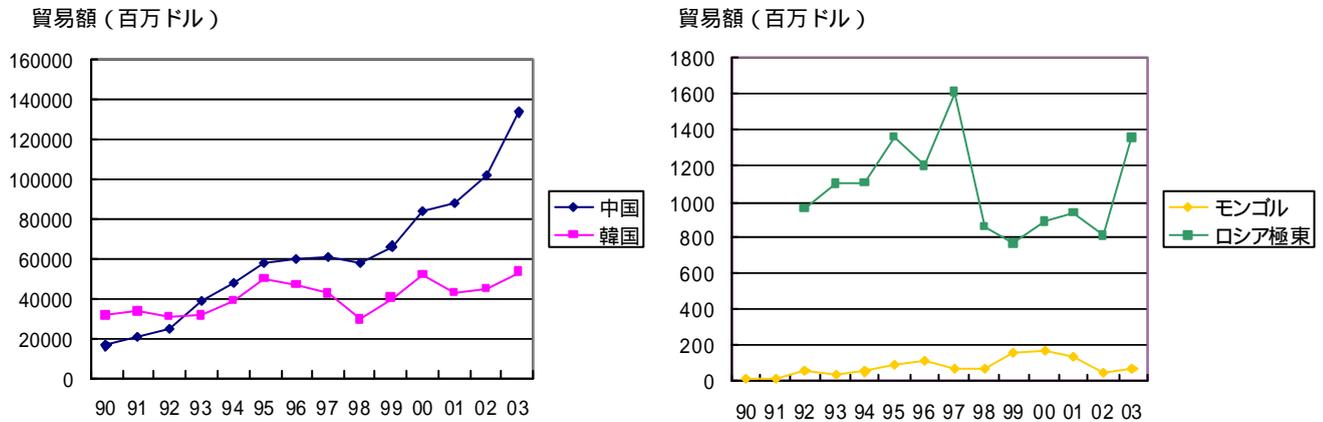


図 - 8 東アジア及び北東アジアの対日貿易額の推移

〔資料〕(財)環日本海経済研究所資料

表 - 1 家計所得統計から推計した中国の高所得購買層の規模

中間層の規模			世帯月収	
世帯数	総世帯にしめる割合	人口換算	現地通貨	購買力平価換算
約 1550 万世帯	10%	4090 万人	3300 元以上	約 27.8 万円

〔注〕 本表における「中間層」は、「外資系企業の販売ターゲットとなりうる所得階層」とし、その所得水準算出にあたっては「自動車を購入可能かどうか」を一つの目安とした。

〔資料〕ジェトロ「2003 年版 ジェトロ貿易投資白書」

発展の可能性を持つ北東アジア

中国政府は、東北三省（吉林省、遼寧省、黒竜江省）の振興を目的とした「東北振興計画」を策定しました。また、日本・ロシア政府間では、天然ガスや石油などの資源の存在が確認されているシベリア開発の促進を目的として 2003 年に「日露行動計画」が策定されました。今後、これら計画の実行により、北東アジアの各地の開発が進み、経済成長が期待されます。



図 - 9 北東アジアにおける主要なプロジェクト

〔資料〕日本貿易振興機構「中国データ・ファイル」
 (財)環日本海経済研究所「北東アジア経済白書 2003」

日本海国土軸の中央に位置する北陸

日本列島は、数本の国土軸が提唱されています。北陸地方は、そのうちの一つである日本海国土軸の中央に位置しているため、日本の大消費地である首都圏、中部圏、近畿圏の三大都市圏のいずれにも近いという地理的優位性を有しています。

日本海国土軸と太平洋国土軸は、歴史的経緯から発展の仕方が大きく異なり、戦後の日本は太平洋国土軸を中心として発展してきました。太平洋国土軸では、人口・資産・産業が集中し、効率化を重視した都市開発が行われてきたのに対し、日本海国土軸では、人口・資産・産業などの集中はそれほど進まず、古くからある街並みと調和した開発が行われてきました。

一方、太平洋国土軸の中にある首都圏、中部圏、近畿圏などの地域では大地震の発生の可能性が指摘されています。

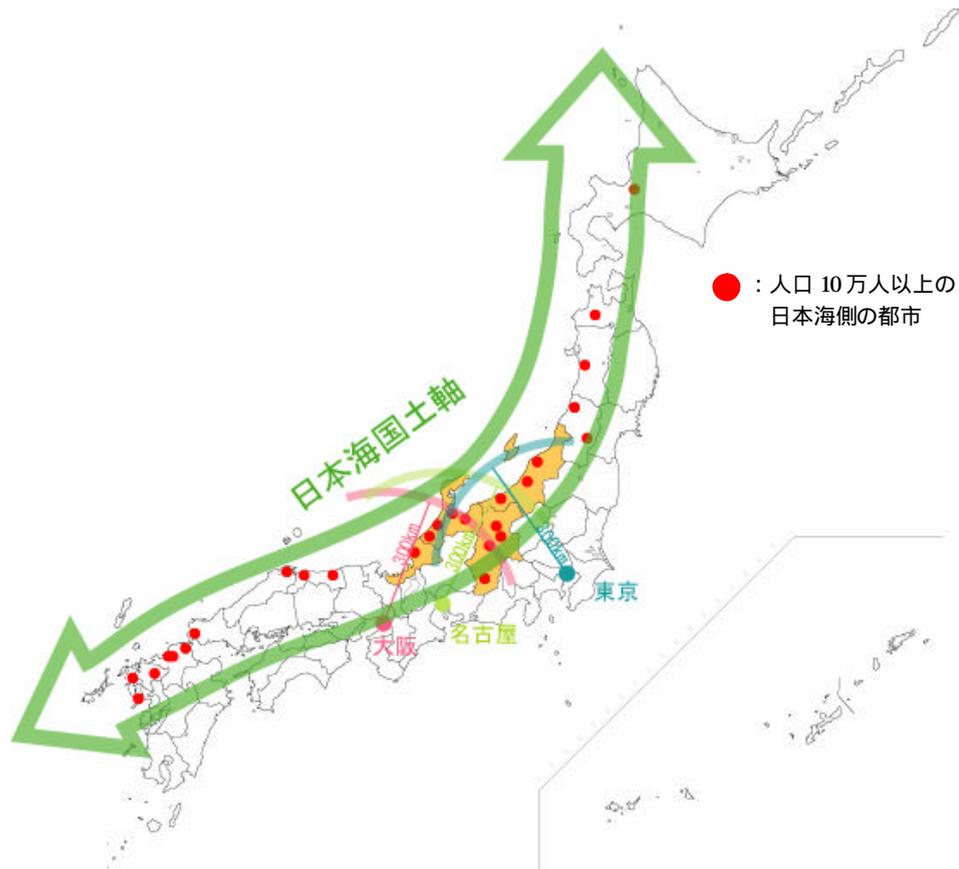


図 - 10 日本海国土軸を担う都市の連なりと三大都市圏すべてに近接する北陸地方

さらなる発展の可能性を秘めた北陸の産業

北陸地方は、食料やエネルギー供給基地としての役割を有するとともに、金属洋食器、アルミサッシ、眼鏡枠など日本一のシェアをもつ個性的な製造業や、漆器、和紙、織物などの伝統産業が集積する地域です。

近年では、安い輸入品におされ、農林水産業の低迷、製造業出荷額の減少など、北陸地方の産業は厳しい状況にあります。

しかし、発展する東アジアに近く、豊かな資源を有する北東アジアに対面する北陸地方においては、効率的な物流ネットワークの構築により輸出入の促進が可能となり、新たな産業発展のポテンシャルを有しています。

また、現在、北陸地方と世界の大消費地である北米、欧州などとの間で多くの貨物が輸送されています。しかし、北陸地方から直接それらの地域とを結ぶ航路（基幹航路）がないため、基幹航路のある太平洋側の港湾や釜山港などを経由しているのが現状です。そのため、日本国内の陸上輸送費用や積み替え費用の負担、輸送時間の長期化などにより、北陸地方で生産した輸出品は競争力の面でハンディキャップを負っています。

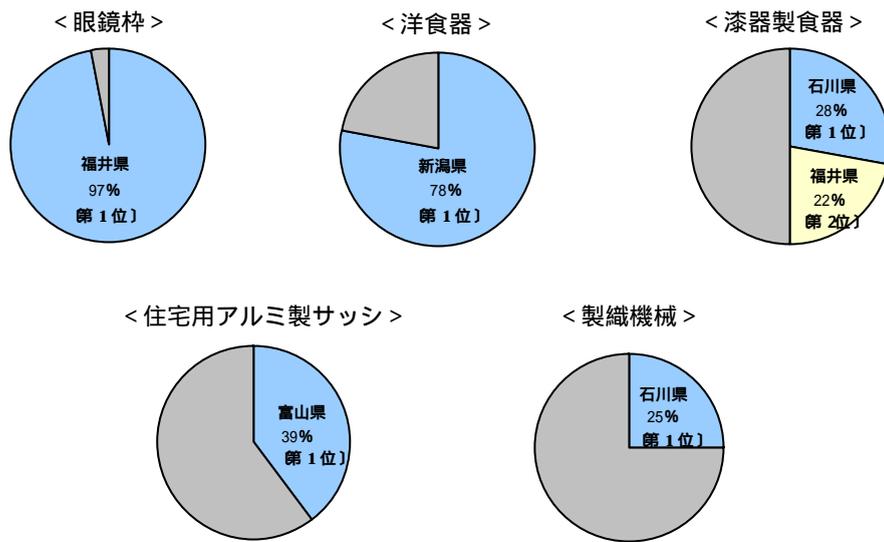


図 - 11 全国的にシェアの高い北陸地方の主要な地場産業

〔資料〕経済産業省「平成14年度工業統計表 品目編」

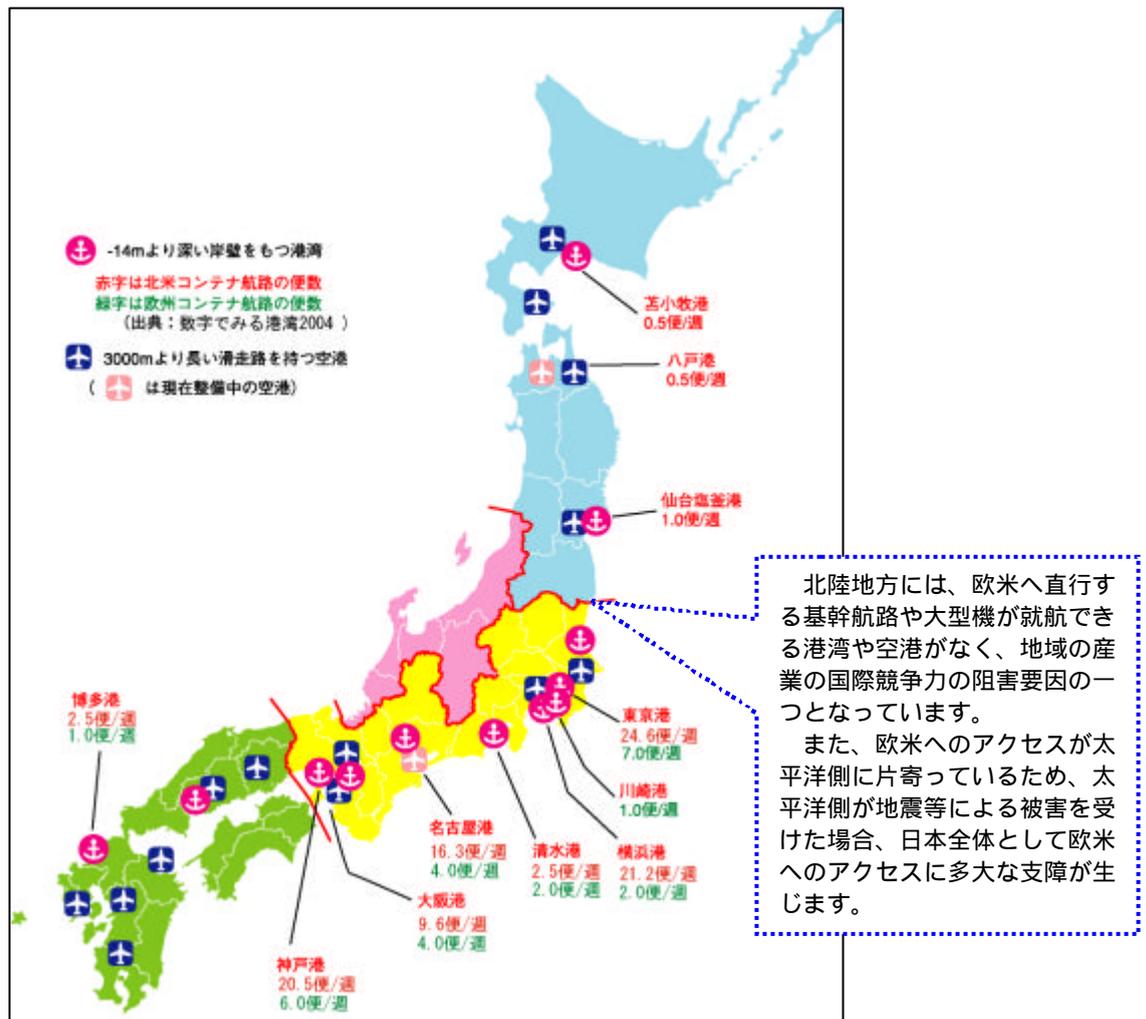


図 - 12 欧米へ直接アクセスできる港湾・空港整備の状況

(2) 課題

日本海側のゲートウェイ機能の充実

北陸地方と東アジア諸国とは、今後交流が続くものと考えられます。その中でも中国と北陸地方の交流は、当分の間は増加の傾向を強めると考えられ、航路の充実によりこれに対応することが重要です。

北東アジア諸国においては、各種開発プロジェクトが動き始めた場合、大きく発展することが予想されます。これらの地域の発展には、中国の黄海沿岸の他にロシア等日本海沿岸地域を出入口とするルートを確認し、円滑な物流体系を構築することが重要です。モンゴル等内陸国・地域は、日本海へ抜けるルートの確立を望んでいます。その中で地理的優位性をもつ北陸地方が積極的に関わっていくことが期待されています。

この時、北陸地方は、東アジアの発展地域と日本海を通じて結ばれ、これからの発展が期待される北東アジアと対面し、日本の三大都市圏とも近接しているという優位性を活かして、日本海のゲートウェイとしての役割が期待されています。そのためには、コンテナ船の大型化や国際フェリー・RORO 船の航路の充実など、交流の増加に北陸地方が連携して対応できる体制を整えることが必要となります。

また、日本全体の視点から、太平洋側地域の地震など災害時における輸送ルートとして、北陸地方の港湾・空港がその役割を担うことが重要です。

産業競争力を確保するための効率的な物流ネットワークの構築

北陸地方の産業競争力を確保するために、物流面における費用、頻度などのハンディキャップ解消が重要であり、港湾施設等の整備や運用における関係者間の連携や輸出入手続きの簡素化等を進めるなど、ハードとソフトが連携した効率的な物流ネットワークを構築することが必要です。

2. 厳しい自然と安心な生活の確保

(1) 現状

自然災害等の危険性

東西約 500km に及ぶ海域を有する北陸地方では、冬季の季節風等による厳しい波浪、海岸侵食、高潮などによる災害のほか、過去数度にわたる豪雪や、地震・津波による災害などが生じています。新潟県中越地震では、新幹線や高速道路など陸上輸送機関の被害により、新潟と他地域の交通手段が寸断されるなど日常生活や経済活動に大きな影響が生じました。

さらに、タンカー等の船舶が航行する日本海では、1997 年のナホトカ号事故のような大規模な油流出事故の発生の危険性もあります。



写真 - 1 新潟地震による津波で転覆した漁船と水没した建物



写真 - 2 新潟地震により発生した石油タンク火災



写真 - 3 ナホトカ号事故による汚染被害

図 - 13 新潟県中越地震による交通網への影響

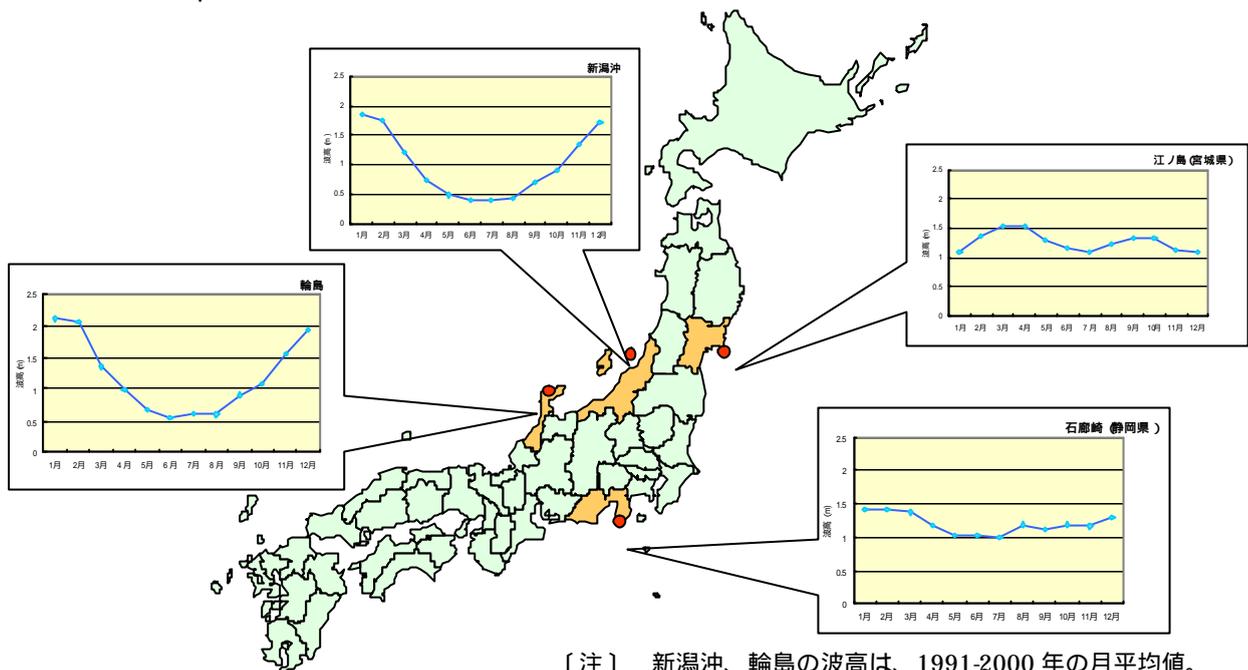


図 - 14 北陸と他地域の波高比較

〔注〕 新潟沖、輪島の波高は、1991-2000年の月平均値。
江ノ島、石廊崎の波高は、1976-1990年の月平均値。

〔資料〕 富山大学研究グループ編集「環日本海、その新たな潮流」

安心できる生活確保に向けた対策の必要性

日常生活、経済活動に必要な物資の輸送に対して海上交通は重要な役割を果たしているほか、佐渡島、粟島などの離島においては、本土と結ぶ重要な交通手段であり、生活に欠かせません。

しかし、厳しい波浪等により船舶運航への影響、港湾荷役の障害が発生しています。また、河口港では河川を流下する土砂の堆積により航路が埋没するほか、豪雨災害時には上流からの漂流物が集積するなど、船舶運航に影響を及ぼします。

また、日本全体で高齢化が進むことが予想されています。北陸地方では、全国レベルよりも速いスピードで高齢化が進んでいます。

そして、2001年9月11日の米国同時多発テロの発生を契機として、港湾の保安体制を高めるため、国際港湾施設への保安対策の実施が改正海上人命安全条約(SOLAS条約)を受けた国内法で義務付けられ、保安対策の着実な実施が国際貿易上の条件となりました。

(2) 課題

自然災害、海難事故、テロに負けない社会の構築

北陸地方には、港を中心に発展した都市が多く、海岸侵食・高潮・津波等のほか、地震、豪雪等の自然災害に対する安全性の確保が重要です。

また、日本海側の経済活動は、太平洋側と密接に関係しているため、日本海側と太平洋側を連携させる陸上交通機関が被災した際の代替輸送機関としての役割や被災地の迅速な復旧を行うため、港湾や空港の安全性を高めることが重要です。さらに、広い海域に被害が及ぶ油流出事故などへの対策の充実も重要です。

そして、港湾の保安対策により国際海上輸送システムの信頼性を確保し、国際航路の就航条件を整えることが重要です。

誰でも安心して生活できる環境の確保

北陸地方が一体となって発展していくためには、安定した交通・輸送手段を確保し、安心して生活できる環境を整えることが重要です。

また、少子・高齢化に伴って、子供から高齢者までの幅広い世代が安心して暮らせる環境づくりが重要です。

3. 豊かな自然と個性的で特色ある文化

(1) 現状

海や山に囲まれた豊かな自然

北陸地方が面している日本海には、豊かな海産物、長く続く美しい砂浜、日本海に沈む夕日、冬の荒波など四季折々の美しく、時には厳しい自然が広がっています。また、そこから人々は様々な恩恵を受け生活を営んでいます。

一方で、廃棄物の不法投棄など自然環境の破壊につながる行為が社会問題として注目されるようになりました。また、循環型社会の構築を目指す上で、廃棄物等のリサイクルが大きな課題となっています。

さらに、地球環境保護の観点から、地球温暖化の主要な原因である CO2 削減のため、貨物輸送においては、CO2 排出量の多いトラック輸送から、より環境負荷の小さい鉄道、内航海運を活用したモーダルシフトへの取り組みが求められています。北陸地方においても、北海道や九州間での輸送にフェリー・RORO 船航路を利用するなどモーダルシフトに向けた動きが始まっています。

<北陸地方の豊かな自然>



写真 - 4 立山連峰と日本海
(雨晴海岸)



写真 - 5 日本海の夕日 (富山湾)



図 - 15 1 t の貨物を輸送した時の CO2 排出量、エネルギー消費量の比較

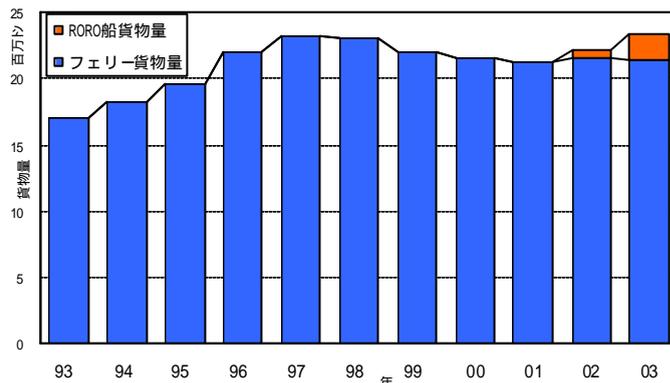


図 - 16 北陸地方における長距離フェリー、RORO 船取扱貨物量の推移

海と関わりのある歴史と文化

北陸地方の沿岸部は、古来より大陸との玄関であり、例えば現在の中国東北部からロシア沿海州にかけて存在した渤海（698~926年）からの使節団は、能登半島などの港から出入りしていました。そこでは、貿易や文化の交流が行われていたものと思われます。また、江戸時代には蝦夷（北海道）と大阪を日本海、瀬戸内を經由して結ぶ北前船の寄港地として、北陸地方の多くの港町が栄えました。北前船による交流は、交易品だけでなく民謡・風習・言葉などにまで及び、各地の様々な文化が融合した北陸地方固有の文化を形成し、それが今なお息づいています。そして北前船が寄港した港町では、回船問屋の屋敷など、昔の港の風情を残した空間が残されています。

また、日本海のもたらす気候・風土により、金箔、銅器、漆器、織物など、伝統的な工芸品産業も数多く集積しています。

< 北陸地方の海に関わる文化 >

厄払い、豊漁等を祈願する、能登一帯でみられる祭り。石崎奉燈祭、輪島大祭等が有名。



写真 - 6 キリコ祭り（石川県能登地区）

国指定重要文化財となっている、北前船回船問屋森家。



写真 - 7 回船問屋森家（富山県富山市）

(2) 課題

豊かな自然環境の保全・再生と活用

北陸地方の美しい自然環境の保全や自然再生のための適切な措置を講じた上で、美しい自然と人々との交流促進が求められています。

また、北陸地方における循環型社会の構築を推進するため、港湾を活用した循環資源の効率的な輸送が求められています。

さらに、環境に配慮した物流ネットワークとして、様々な輸送手段と分担を図りつつフェリー・RORO 船航路の拡充が求められています。

歴史と文化を活かした地域づくり

北陸地方の豊かな歴史や文化を育んできた海や港を活かした地域づくりを推進することにより、人々の生活を豊かにするとともに、これらを活用した観光等による地域の活性化が求められています。

4. その他の関連する動き

(1) 現状

市民の社会活動への参画

社会の成熟化や、市民意識の変化等により、地域の自然、歴史、文化などの個性や特徴を活かした地域づくり、まちづくりの取り組みが活発化してきました。

自治体や国も、地域住民やNPO（特定非営利活動法人）との連携やその活動の支援を通じて、地域づくりを推進しようとしています。

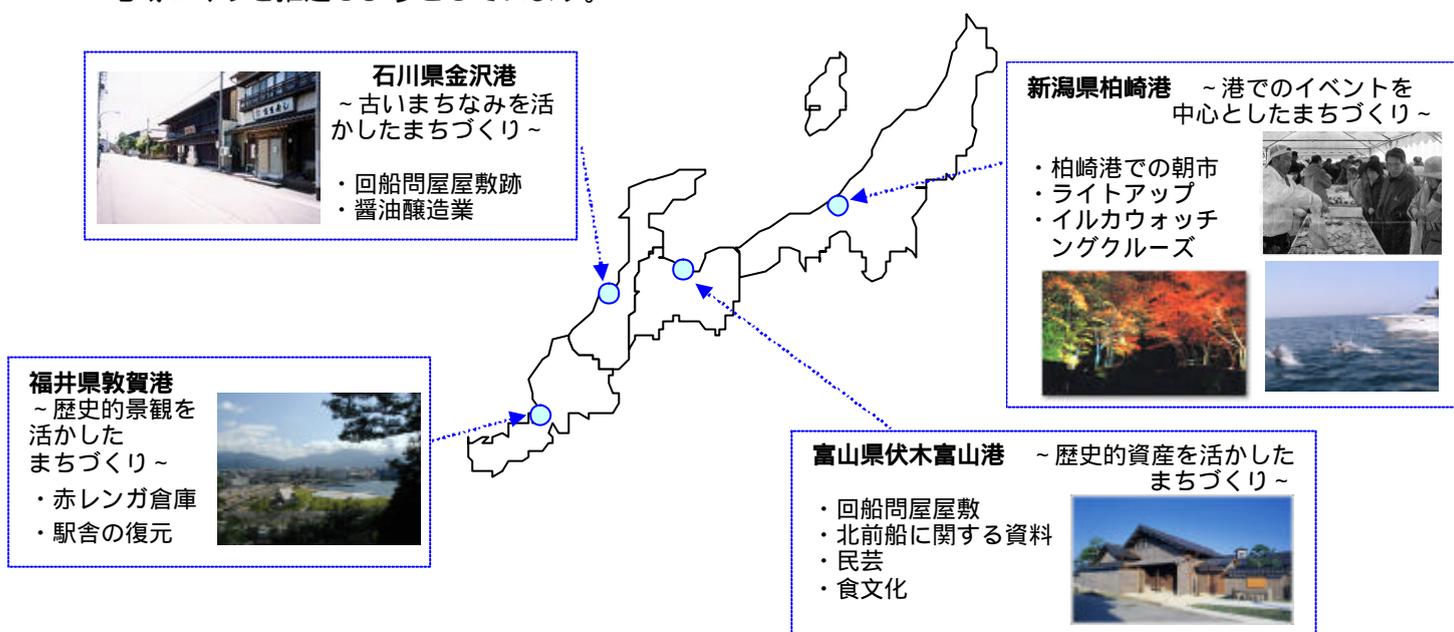


図 - 17 住民・NPO が主体となった地域づくりの取組事例

市町村合併の進展

地方分権の推進、国・地方の財政の著しい悪化など、地方行政を取り巻く情勢が大きく変化しています。この中で、基礎的な地方公共団体である市町村の行政体制の効率化による行政サービスの維持・向上を目的に、市町村合併の取り組みが進んでいます。

北陸地方においても市町村合併に向けての検討が進んでおり、新たな市町が誕生しています。

(2) 課題

市民との連携・協働

市民のまちづくり、地域づくりへの参加希望が高まる中、港湾・空港整備を進めるうえで、関係者との連携・協働が重要になります。港湾・空港整備を進める上で、関係者との連携・協働が重要になります。港湾・空港整備の構想段階から積極的に住民に対して整備による効果、自然環境に与える影響等の情報公開や説明を実施し、理解を深めてもらうことが重要です。

行政の広域化・効率化への対応

市町村合併の進展による行政の広域化に対応して、広域的な視点での港湾・空港の管理・運営が求められます

・北陸地方の地域づくりの方向

1．海と空を活かした元気な北陸の創出

日本列島の中央に位置し三大都市圏と近接する地理的特性、日本海を介して今後飛躍的な発展が期待される東アジア・北東アジアと対面する地理的特性を活かし、港湾と空港を活用した内外とのヒト・モノの流れを活発化、効率化させることにより元気な北陸地方の経済社会を創出していきます。

2．安全・安心な北陸の海と暮らしの実現

北陸地方における地震や海岸侵食等の自然災害や日本海における油流出等の災害に備え被害を未然に防止・軽減します。また、安定した海と空の交通を確保し、安心して人々が生活できる北陸地方の地域づくりを進めていきます。

3．豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承

北陸地方が有する美しく豊かな自然、海・港を通じた交流により育まれてきた個性ある文化を継承していきます。また、それらを継承するだけでなく、北陸地方をより魅力的な地域とし、観光など北陸地方内外の人々の交流を促進していきます。



図 - 18 これからの地域づくりの方向性

・方向毎の具体的な取り組み

1. 海と空を活かした元気な北陸の創出

(1)国際物流ネットワークの拡充による国際競争力の強化

1)地域の将来の姿

国際分業が進む中、北陸地方の企業は、中国をはじめとする東アジア・東南アジアなどの港湾との間に多数張り巡らされた航路を利用し、製品や原材料を時間を選ばずに低コストで輸出入できるようになります。

中国の世界の生産拠点としての役割が高まる中、世界各地と中国の結びつきが強くなり、中国・北米間の物資の移動も増加していきます。アジアと北米を結ぶ基幹航路は太平洋側よりも航行距離の短い日本海側を航行するケースもあり、この動きは増加すると考えられます。北陸地方の企業も、北米へ向けた貨物は太平洋側の航路を使用していますが、今後は日本海を航行する北米航路が北陸に寄港することにより、低コストかつ短時間で輸出入できるようになります。

中国東北部とそこで生産消費される物資の海外との出入口である黄海沿岸部とを結ぶ鉄道の混雑が発生するなど、北東アジアの生産拠点としての役割が高まりつつあります。今後の中国政府の振興計画等の実行により、更にその役割は高まり、生産量・輸出入量が増加します。これらの動きに対応し、更なる輸出入ルートとして、中国、ロシアの国境に近いロシアのザルビノ港など北東アジア日本海沿岸地域の開発が進み、国際分業等をつなぐの深い日本と北東アジアの交流が更に増加し、日本海自体のポテンシャルが高まります。このとき、北東アジアに近く、国内の大消費地に近い北陸地方は、日本の日本海側の玄関口としての役割を果たし、日本海における国際交流拠点となります。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

北陸地方の貿易の振興

航路の充実により北陸地方の港湾の輸入量全体が大きく増えています。輸入量ほどではありませんが、輸出量全体についても増加傾向にあります。さらに、産業の振興や企業の誘致が進むよう、航路の充実等サービス向上を図ります。

北陸地方では、日本海で水揚げされる海産物や米などの農水産品とその加工品や、北陸独自の技術によって作られた機械・器具などが生産されています。今後は、関係者との連携の下に、北陸地方の農水産品やその加工品および工業製品を「北陸ブランド」としてコンテナを活用した輸出の実験的な取り組みを行い、それを契機として輸出促進を図ります。また、小口貨物の積載効率を高めるため詰め合わせ輸送の促進を図ります。

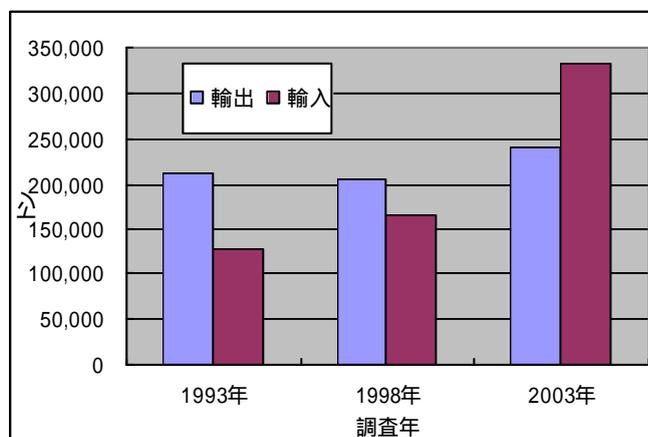


図 - 19 北陸地方の輸出入コンテナ貨物量の推移

[資料] 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（一ヶ月全数調査）

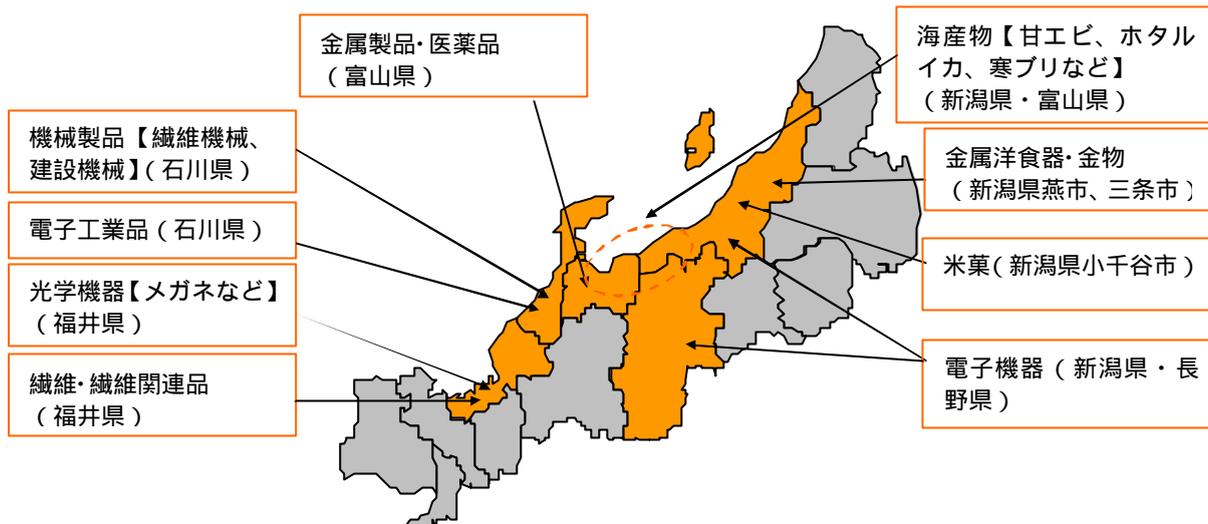


図 - 20 北陸地方特有の製造品

国際物流のニーズの多様化への対応

東アジアの発展や北東アジア地域の開発に伴う交流の増大に対応して、国際コンテナ航路とともに、国際フェリー・RORO船航路等の充実を進めていく必要があります。またロシア極東から欧州に至るシベリア鉄道経由の輸送ルートの活用も重要です。これらとあわせて、輸出手続き等の効率化を進めていくことが重要です。

国際フェリー・RORO船航路の活用

経済発展に伴い付加価値の高い製品の輸出入の増加が見込まれている東アジアにおいて、急送品、輸送の定時性が求められる貨物の増加が予想されます。

そこで、これらの貨物輸送ニーズに対応するため、大都市圏の需要もにらみ北陸地方の港湾と東アジア諸国との間に国際フェリー・RORO船航路（国際複合一貫輸送）の活用を進めていくことが考えられます。今後、国際複合一貫輸送に対応した整備について検討を行います。

シベリア鉄道経由の輸送ルートの活用

シベリア鉄道は、開発が見込まれる北東アジア地域と欧州とを結ぶ輸送ルートとして重要な役割を果たしていくことが見込まれます。またインド洋を経由してアジアと欧州を結ぶ海上輸送の代替ルートとしての役割も持っています。

現在日本から欧州へ向かう貨物の輸送には、主としてインド洋を経由する海上ルートが利用され、シベリア鉄道の利用は少ないですが、シベリア鉄道利用により時間・輸送コストの面で有利な場合があります。

今後、日本発着貨物のシベリア鉄道ルートの利用拡大に対応するために、ウラジオストク港、ポストチヌイ港等との航路開設や利用促進などを進めていく必要があります。

物流高度化に対応した物流センターの整備促進

近年、物流を川上から川下まで総合的な視点で管理し、効率化を図るサプライチェーンマネジメント（SCM）のような高度な物流システムの導入が進んでいます。それにより、製品の在庫圧縮、輸送コストの削減が図られています。このように、物流システムにもきめ細かなサービスが求められており、これに対応するため、港湾の整備と併せて物流機能を充実させる物流センターの整備等を検討します。

（SCM）：物流を川上から川下まで管理し、コスト削減、時間短縮を図る手法

コンテナ物流への情報システムの導入

ターミナル事業者、海運貨物取扱事業者、陸運事業者等の関係者間で、必要な電子情報の共有・交換が可能となるシステム（港湾物流情報プラットフォーム）の構築に向けた検討が、現在、主要港を中心に進められるなど、情報技術を活用した港湾物流の効率化が検討されています。今後、北陸地方の港湾においても、国際コンテナ貨物量の増大に対応し、物流の国際競争力を確保するため、港湾物流への情報技術の適切な活用を図ります。

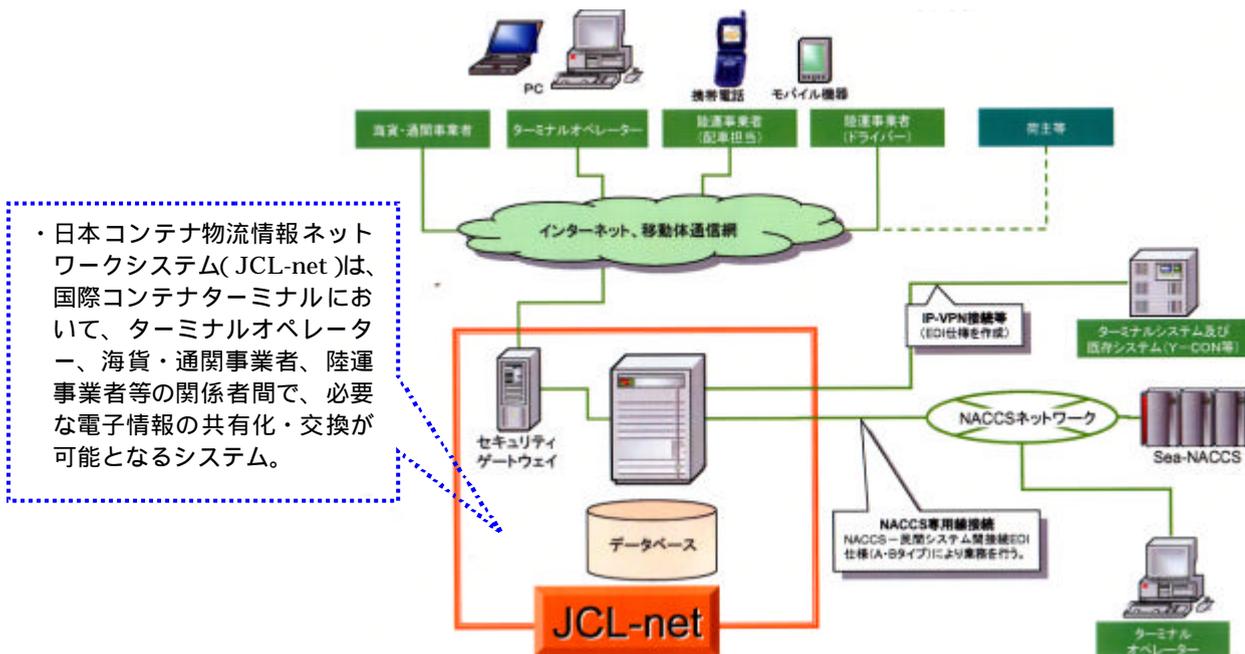


図 - 21 港湾物流情報プラットフォーム

国際海上物流ターミナルの整備

北陸地方の産業発展に対応し、北陸地方の港湾が世界を結ぶ物流拠点としての機能を発揮する必要があります。そのため、コンテナ貨物を専門的に取り扱う国際海上コンテナターミナル、コンテナ貨物とバルク貨物などを取り扱う多目的国際ターミナルとそれらの背後にある物流施設の連携した整備を行い、これら船舶の需要に適切に対応した外港展開を含む港湾内の再編と合わせ、効率的な物流拠点の形成を図ります。

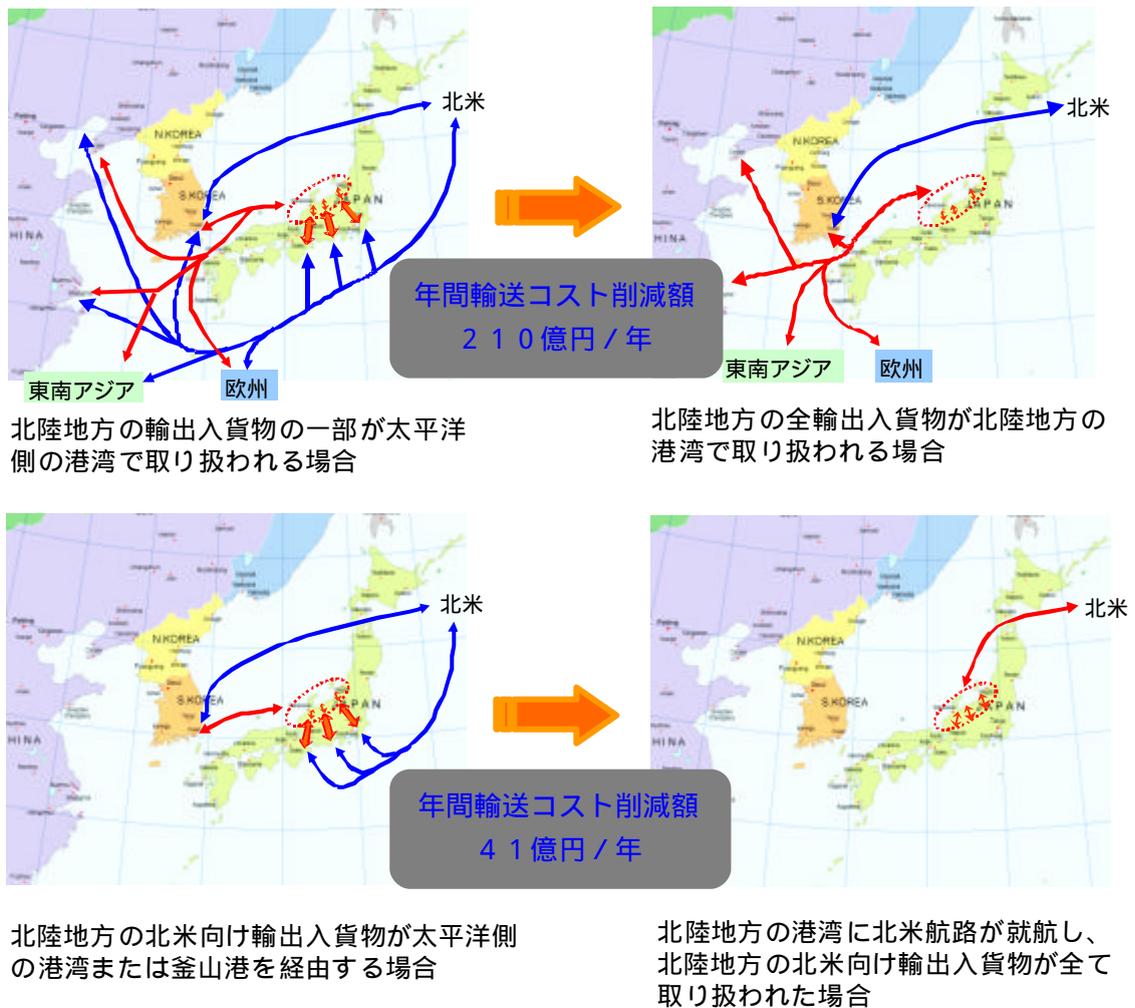


図 - 22 北陸地方のコンテナ貨物が北陸の港湾を利用することによる経済効果

(平成 15 年度に国土交通省が実施した「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに、北陸地方の輸出入貨物の動向を分析し、北陸地方港湾の利用によるコスト削減効果を算出)

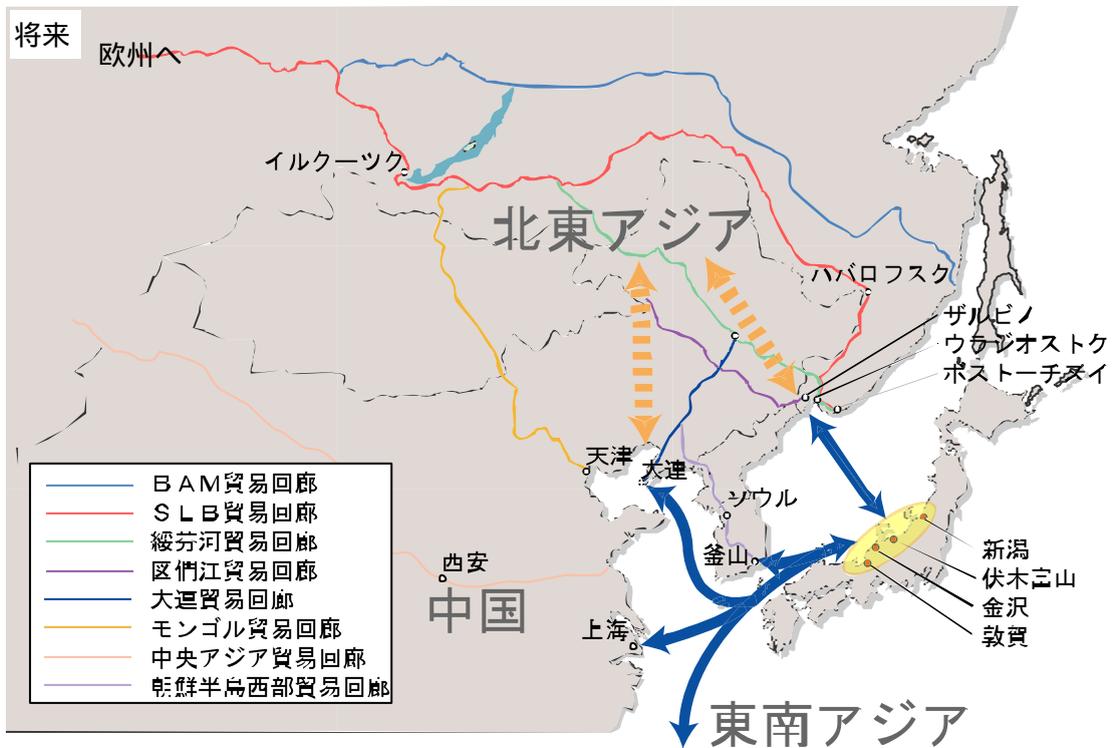
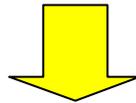
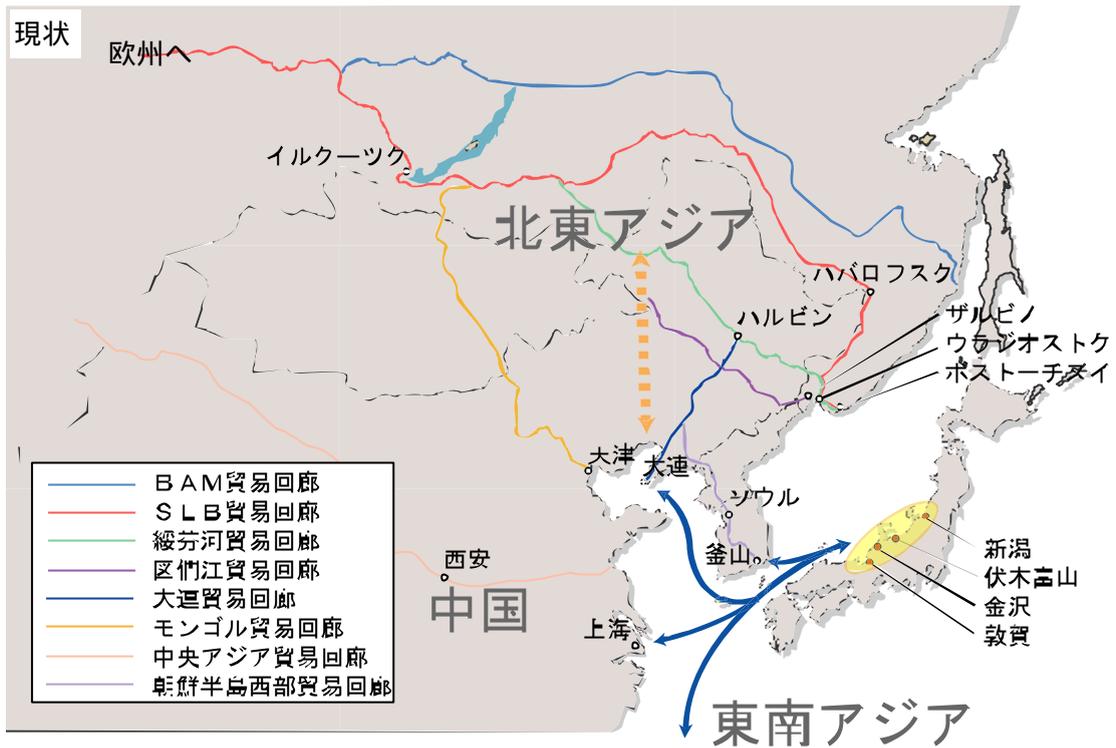


図 - 23 北陸地方・北東アジアを中心とした国際物流ネットワークの将来像

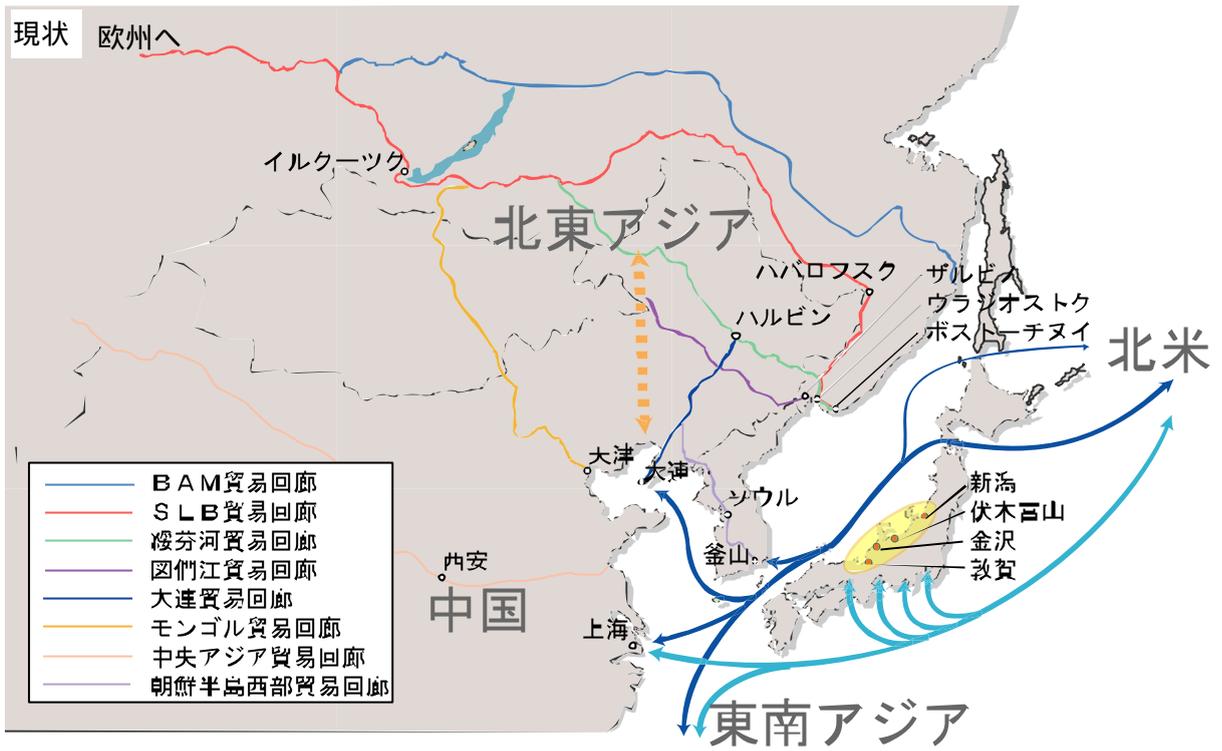


図 - 24 北陸地方・基幹航路を中心とした国際物流ネットワークの将来像

国内物流ネットワークとの連携強化

フェリー・RORO船を利用した複合一貫輸送は、貨物輸送の定時性確保が可能です。また、日本海側を弓の内側とした地形を持つ日本列島では、日本海側は貨物の輸送距離・輸送時間が短くなるため太平洋側を経由するより有利な場合が少なくありません。さらに、環境負荷の少ない複合一貫輸送は、環境意識の高まりから、その重要性は増すと考えられます。

複合一貫輸送の利用を促進するため、北陸地方だけでなく関東や中京、関西等の大都市圏の一部を背後圏として捉え、背後の物流施設とあわせて複合一貫輸送に対応した国内物流ターミナルの整備を行います。



写真 - 8 RORO船（敦賀港）

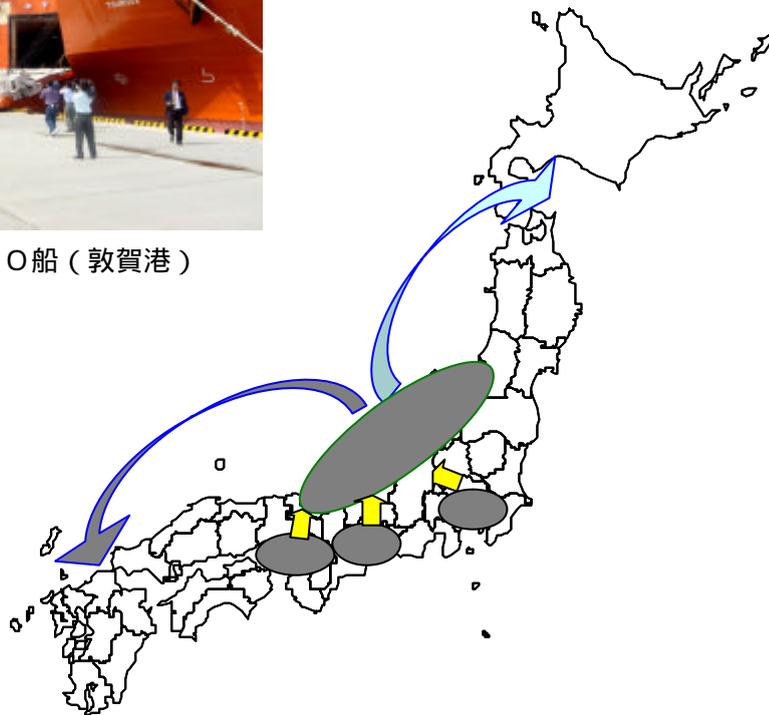


図 - 25 複合一貫輸送の拠点となる日本海側港湾

国内外との物流効率化のために、物流拠点である港湾と貨物集積地との移動を円滑に行う必要があります。また、市街地における良好な居住環境形成のために、物流車両の市街地への流入防止が必要です。

そのために、港湾などの物流ターミナルと高速道路や地域高規格道路等とのアクセス性を向上させる臨港道路の整備を進めていきます。また、岸壁近くの貨物鉄道の軌道を再活用し、鉄道輸送と一体化したコンテナターミナルの整備を検討していきます。



伏木富山港（新湊地区）新湊大橋（仮称）



新潟港（西港地区）新潟みなとトンネル

写真 - 9 物流を円滑化する臨港道路



図 - 26 鉄道を活用した海上コンテナ輸送

航空ネットワークの構築

北陸地方の国際線旅客や貨物の増加に対応するため、空港の利便性を向上する空港施設等の整備が必要となります。また、大都市圏に近接する地理的優位性を活かし、逼迫した大都市圏の空港の能力を補完するためにも、航空機の大型化に対応した施設整備、空港アクセス性向上のための新たな交通整備の検討、交通情報提供を行います。

さらに、観光等の促進を図るために、国内外からの観光客誘致に空港の活用等を検討します。



滑走路やエプロンの強度を高める等の改良により、長距離直行便の就航が可能となります。

写真 - 10 国際貨物便が就航する小松飛行場

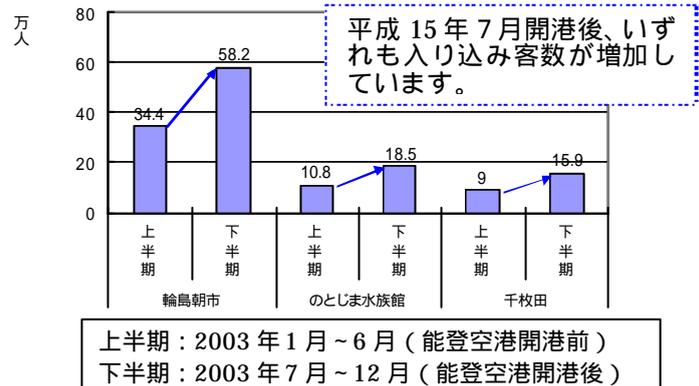


図 - 27 能登空港開港による観光客入り込み数の増加

〔資料〕石川県資料より作成

広域観光交流の促進

北陸地方の文化と密接に関わって発展してきた港湾を観光資源として活用するため、各港が長年築き上げてきた良好な景観や国際的な雰囲気や港湾周辺の空間作りに取り込みつつ、住民とともにみなとまちづくり等の取り組みを積極的に進めます。同時に、多目的に利用可能な港湾緑地やアクセス手段等の整備を行います。

また、北陸地方内外の観光拠点との連携を図ることで、相乗効果による観光資源としての魅力の増加が考えられます。そこで、観光客の行動圏の拡大や周遊性の向上に対応するため、港湾・空港における交通機関相互のターミナル機能の向上や旅客船ターミナルの整備、より広範囲からの集客を可能にする空港整備の検討を行います。また、海に関わる周遊観光、情報提供をホームページ等により行うことで北陸地方の海の魅力を世界中に発信します。そして、関係者間の連携により日本海のみなとまちを巡る沿岸クルーズなどに取り組み、地域の活性化を図ります。さらに、将来的には日本と東アジア、北東アジア諸国に存在する貴重な観光資源を結びつけた国際クルーズを企画し、国際的な観光周遊ネットワークの構築を目指します。



輪島港マリンタウンプロジェクト（イメージ）



旅客船ターミナル（伏木富山港）

図 - 29 国内外の交流拠点

(3)海上交通の利便性の向上

1)地域の将来の姿

北陸地方には、佐渡島などの離島が存在します。離島との安定的な航路や円滑なアクセスを確保することで、離島においても安心して生活できるようになります。そのことが離島への定住化や本土との観光交流を促進し、離島の産業活性化へと繋がります。

また、離島及び本土において、豊富な海洋資源を活用したマリンレジャーによる地域振興も図られます。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

安定した航路の確保

航路の安定的な運航を確保するために、欠航の原因となる湾口部の波浪を低減するための防波堤等の整備や、港湾内の航路埋没を防止するための浚渫を行います。



写真 - 11 防波堤による港湾の静穏性の確保（岩船港）



写真 - 12 大型浚渫兼油回収船「白山」

円滑なアクセスの確保

離島との交流窓口となるターミナルと中心市街地等との円滑なアクセスを確保するために、アクセス交通整備の検討を行います。

マリレジャーへの対応

プレジャーボート等を安全で快適に利用できるようにマリナーやボートパーク等の整備を実施します。また、これらのマリレジャー拠点相互の連携交流を深めます。

(4)産業活動の支援と活性化

1)地域の将来の姿

近年の我が国のエネルギー政策は石油への依存から原子力や天然ガスなどの利用を高める方向を取りつつあります。今後、この傾向が続くとすると、エネルギーの安定的な供給のためには、従来からの石油や石炭の他に、ロシアからの天然ガス等対岸地域の豊富な資源の需要が高まります。特に北陸地方の港湾は、対岸地域で計画されているパイプライン建設構想とあわせて、シベリアやサハリンで産出された天然ガスを受け入れる窓口としての役割が求められます。また、将来的には日本近海の海底で存在が確認されたメタンハイドレート（海底の低温・高圧状態でメタンガスがシャーベット状に固まったもの）の活用なども期待されます。これらにより、産業活動や市民生活に必要なエネルギーの安定的かつ安価な供給が可能となります。

同様に、工業製品の原料となる木材、チップ、石炭などの安定的かつ安価な供給の確保が地域産業の競争力向上に繋がります。

さらに、中国を始めとする東アジア・北東アジア諸国の発展が進み、人材や技術、経済の交流が活発化してきます。この中で、北陸地方は、これらとの距離の近さ、交流の歴史から、産業交流の窓口として適した場所となります。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

エネルギー、原料の安定的な供給

北陸地方の暮らしを支え、産業の発展を支援していくために、LNGなどの輸入エネルギーの安定的供給に向けたエネルギー港湾整備を進めます。

また、風力発電は風の強さや安定性で内陸部よりも沿岸部の方が有利であることから、立地に適した港湾において導入を進めていきます。そして、工業製品の原料を安定的かつ安価に供給するための多目的国際ターミナルの整備を進めます。



図 - 30 北東アジアにおける国際石油パイプライン構想

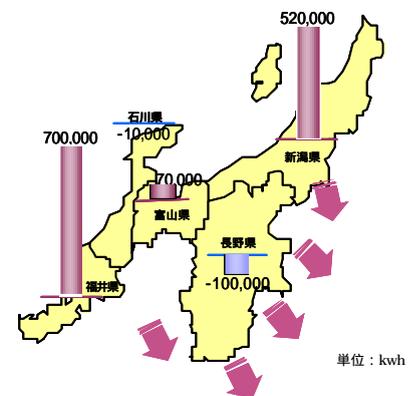


図 - 31 他県に広く供給されている北陸の電力
[資料] 資源エネルギー庁「電力需要の概況」



写真 - 13 紙の原料となる木材チップ輸送が盛んな新潟港（東港地区）

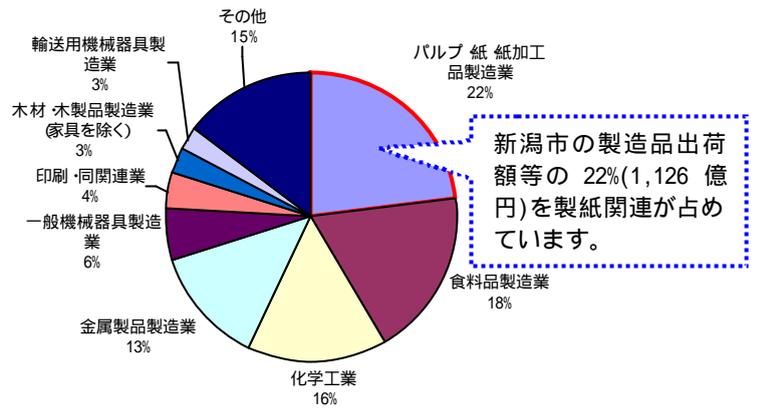


図 - 32 新潟市の製造品出荷額の構成（2002）
[資料] 工業統計

産業交流ゾーンの形成

経済発展の予想される北東アジア諸国と北陸地方との経済交流・発展を促進していくために、港湾・空港を活用した「産業交流ゾーン」を設定し、工場、研修施設、展示施設などの整備と合わせ、構造改革特区制度を活用し海外からの研修生受け入れ、技術交流、人材育成の実施を可能とする施策の検討を行います。

2. 安全・安心な北陸の海と暮らしの実現

(1)地震、海岸侵食等の自然災害の克服

1)地域の将来の姿

大規模地震により道路や鉄道などの陸上輸送機関が寸断された場合でも、耐震性を強化した港湾・空港施設を活用し、船舶や航空機による海路・空路の緊急輸送経路が確保され、被災時の救援活動、被災後の復旧活動を迅速に行うことが可能となります。災害時でも北陸地方内外の安定的な輸送ネットワークを確保することで、北陸地方の経済活動・市民生活への影響を最小限に抑えることが可能となります。

また、海岸保全対策などにより、北陸地方特有の冬季の厳しい波浪などによる海浜やその背後地への海岸侵食や高潮、地震時の津波などの災害を抑制します。

これらにより災害のリスクを軽減し、人々が安心して生活を送ることが可能となります。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

自然災害への対応

地震対策

地震により道路や鉄道などの陸上輸送機関が寸断された場合でも、海上輸送を活用した緊急物資や人の輸送経路等の確保を行うため、岸壁や荷捌き施設などの港湾施設や滑走路・エプロンなどの空港施設の耐震化を進めます。また、非常時には防災拠点として利用可能な施設の計画を行います。さらに、緊急輸送道路と連携することで、その効果を高めます。

また、地域防災計画との連携を図り、市民の避難場所や仮設住宅の建設地としての利用が可能な避難緑地や、緊急物資の仕分けや一時保管、ヘリポート、旅客船を避難所として利用するホテルシップ等に利用可能となる岸壁、ふ頭用地等の港湾施設を活用した防災拠点の整備もあわせて進めます。

これらの施設が連携することで、広域的な緊急輸送ネットワークが構築され、災害による経済活動・市民生活などへの影響が最小限に抑えられることをめざします。

津波対策

地震等発生時の津波による港湾背後地への被害を軽減するために、防波堤等の海岸保全施設の整備を進めます。

ハード面の整備に加えて、ソフトの面から安全効果を高めるために津波ハザードマップの作成をあわせて進めます。

高潮対策、海岸侵食対策等

国土、生命、財産を守るため、護岸、離岸堤などの海岸保全施設の整備を進めます。また、これらの施設に砂浜や潜堤等を組み合わせる面的防護方式を採用することで、防護のみならず自然環境や平常時の海岸利用の面からも優れた海岸整備が可能となります。

これらに加えて、ソフトの面から安全効果を高めるために高潮ハザードマップの作成をあわせて進めます。

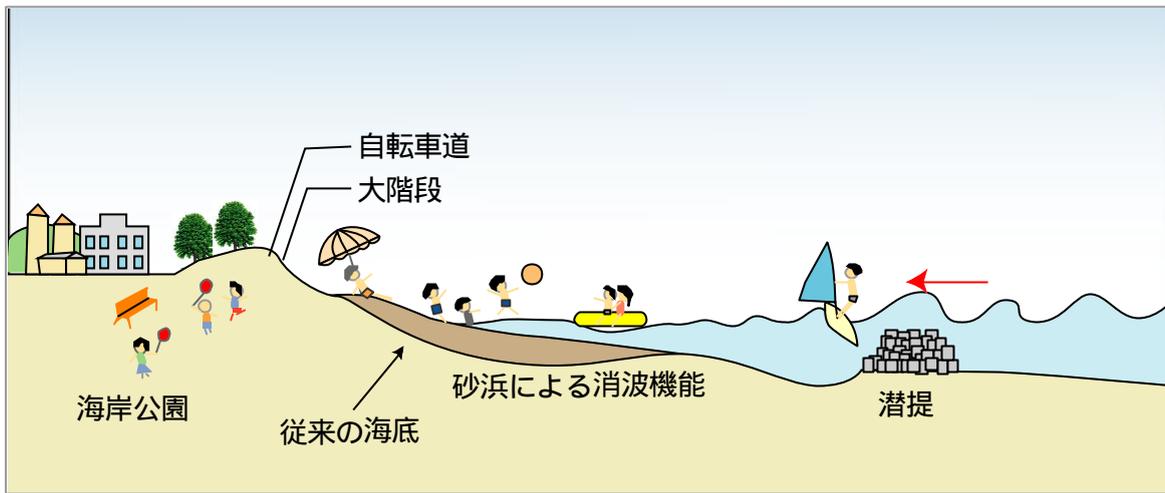


図 - 33 面的防護方式のイメージ



図 - 34 耐震強化岸壁整備によるゲートウェイ機能の確保



図 - 35 新潟県中越地震における代替輸送の事例



(昭和 61 年 3 月撮影)



(平成 15 年 10 月撮影)

写真 - 14 新潟西海岸の侵食対策

(2)すべての人が安全、快適に暮らせる生活環境の実現

1)地域の将来の姿

北陸地方は高齢化率が高い傾向にあります。また、障害者の社会活動参加の機会も増えていきます。

これらに対応して、港湾や空港の整備にユニバーサルデザインの考え方を取り入れることで、高齢者・障害者の活動範囲を拡大し、誰でも行きたいところに行けるようになり、今まで楽しむことが難しかったマリンスポーツなども出来るようになります。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

港湾・空港へのユニバーサルデザインの導入

高齢者、障害者等を含め、あらゆる人々が安心かつ快適に港湾・空港を利用できるようにするため、ユニバーサルデザインを導入した港湾・空港の整備を推進していきます。

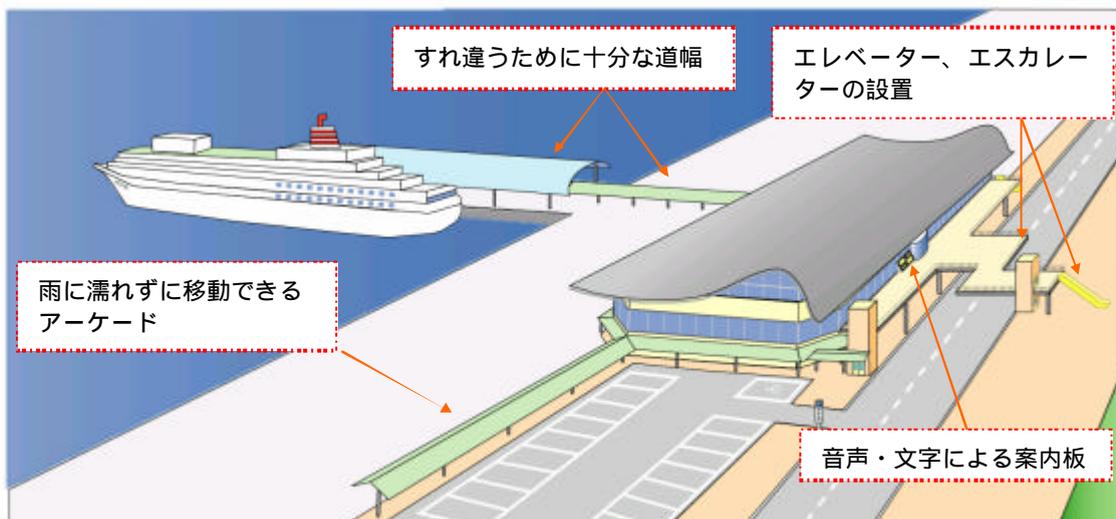


図 - 36 フェリーターミナルにおけるユニバーサルデザイン (イメージ)



図 - 37 自転車歩行者道を備える新湊大橋(仮称)

写真 - 15 新潟西海岸の突堤・砂浜

(3)冬にも強い経済社会活動の確保

1)地域の将来の姿

北陸地方特有の大雪や日本海特有の冬季の厳しい波浪の時でも港湾の荷役や航空機の安定就航が可能となり、気象により人流・物流が停滞することのない安定した経済社会活動が確保されます。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

冬の厳しい気象に対応できる港湾・空港の整備

降積雪時等の安定した物流を確保するため、港湾に除雪作業を円滑にする雪置きスペースを設け、また、荒天時の港湾内の静穏度を確保する防波堤などの施設整備を行います。さらに、全天候型緑地についても整備を進めます。

また、冬季の航空機の欠航や遅延を低減するため、必要な空港施設整備について検討を進めます。



写真 - 16 降雪時の荷役状況（新潟港）

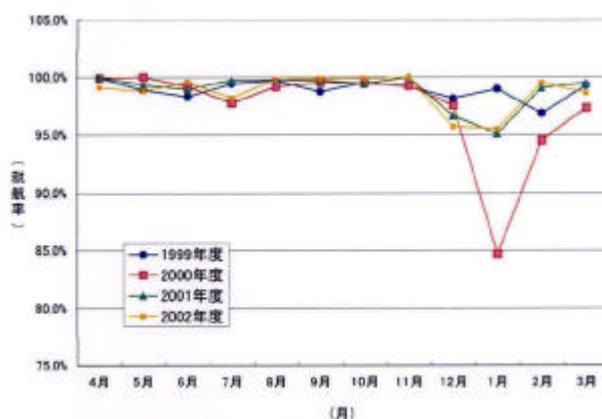


図 - 38 冬季に下がる航空機の就航率（新潟空港）



写真 - 17 全天候型緑地（両津港）



写真 - 18 降雪のため待機中の航空機（新潟空港）

(4)海難事故の防止及びテロ等に対する危機管理対策の強化

1)地域の将来の姿

東西約500kmに渡り海と接している北陸地方では海と関連する災害の発生可能性が高いですが、特に冬季の日本海の荒波や北陸特有の気象条件を克服することで船舶の安全な航行が可能となり安定的な物流・人流が確保されます。

また、国際的なテロに対する保安体制が確立され、港の安全性、信頼性を確保することにより円滑な国際物流の拠点として機能し、国際コンテナ航路の拡充等が可能となり、北陸地方の企業の輸出入が拡大していきます。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

海難事故の防止対策

船舶の安定運航に有効となるコンテナ船等の船舶大型化に対応した施設整備を行います。

また、港湾内の不法係留船舶による衝突などの海難事故を防止するため、小型船係留施設の整備を行います。さらに、海上遭難等の海難事故を防止するための避難港の整備とあわせて、インターネット等を利用した海象情報の提供を行います。

河口港の多い北陸地方の港湾に発生する河川流下土砂等による航路埋没に対しては浚渫を実施するほか、外港展開による河口港からの脱却により航路埋没の抜本的な解消を推進します。

また、狭隘な河口港から外港展開を推進することにより、船舶運航の安定性の向上を図ります。

さらに、日本海における油流出による海洋汚染に対応するため、油回収体制を確保します。



写真 - 19 北陸地方の避難港（輪島港）



図 - 39 インターネットで提供している海象情報（伏木富山港湾事務所）



写真 - 20 外港展開を図る伏木富山港（伏木地区）

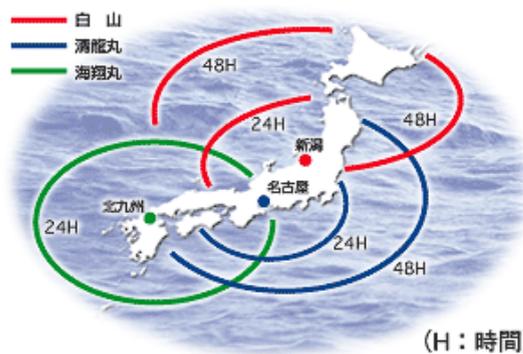


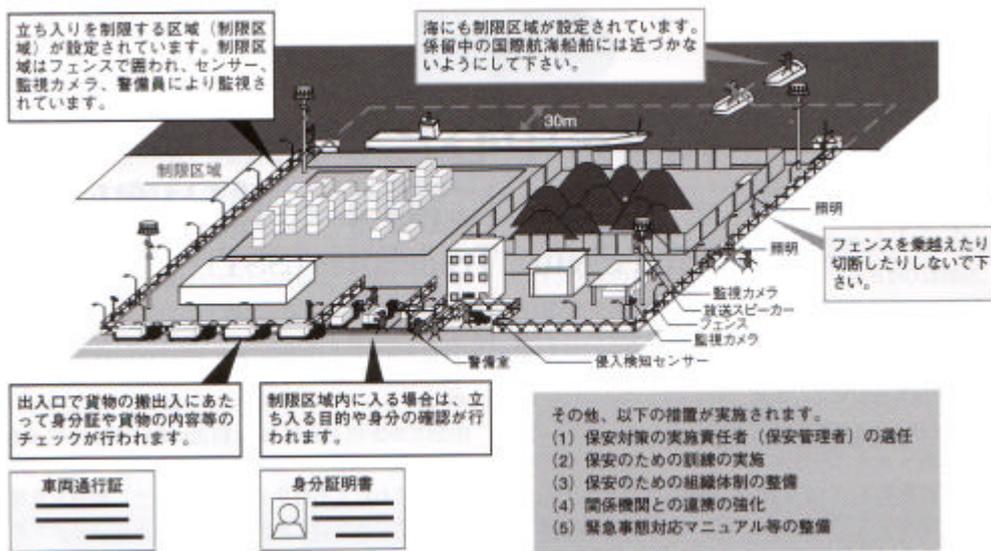
図 - 40 3船体制での油回収エリア

港湾におけるテロ防止対策の推進

米国の同時多発テロ事件以降、海事保安対策強化を目的に「海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 」が改正されました。改正 SOLAS 条約では、国際航海に従事する船舶が利用する港湾施設について、保安対策の実施を義務付けています。

保安対策が不十分な場合、その港から出航した船舶が相手港に入港規制される可能性があり、船会社の判断による船舶の抜港も懸念されます。よって北陸地方の港湾が国際物流ネットワークの中に組み込まれるためには、保安対策の実施が必須となっています。

北陸地方の港湾においても、今後航路網の充実など交流拡大に対応し、港湾貨物等の安全確保のため、国際貨物を取り扱う港湾施設に不審者が立ち入らないようフェンスやゲートなどの保安施設整備などの保安対策を強化・維持していく必要があります。



〔資料〕(社)日本港湾協会「港湾 7月号」(2004年6月)

図 - 41 港湾の保安対策のイメージ



図 - 42 北陸地方の保安対策の実施港 (2004年7月1日現在)

3. 豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承

(1)美しく豊かな海辺の自然との共生

1)地域の将来の姿

豊かな景観や自然の保全とともに、失われた景観や自然の保全、復元を行うことにより、生態系が保護され、北陸地方の海や海岸は、地域の誇りとして次世代に継承されます。

また、保全、復元された美しく豊かな北陸地方の海や海岸を、周囲の自然や街並みなどと調和し、快適に海に親しむことのできる魅力的な水辺空間とすることで、人々の活動の場が広がり、いきいきとした生活が実現されます。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

海域環境の保全・再生

豊かな海域環境の保全

北陸地方には、美しい景観をもち、多様な生物が生息し、また地域の人々や観光客が訪れる海岸があります。一方で厳しい波浪などにより侵食が生じている海岸もあります。このため自然景観や多様な生態系に配慮しつつ侵食対策等を行います。

水環境の再生

閉鎖性水域における水質悪化、運河等の底質のダイオキシン類汚染に対し、水質・底質改善対策を進めます。



日本の三大松原に数えられる気比の松原も、海岸侵食の被害にあっています。



写真 - 21 日本の三大松原 気比の松原
(敦賀港)

写真 - 22 雨晴海岸(富山県)

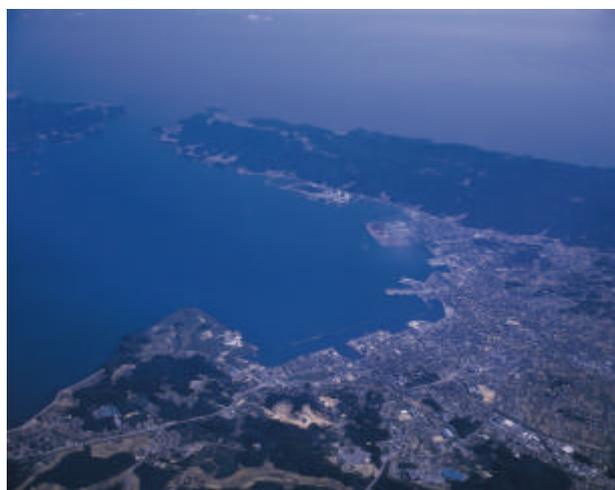


写真 - 23 閉鎖性水域の事例(七尾湾)

地域の景観と調和した水辺の景観の形成

美しい景観は、地域の人々の憩いや誇りの源であるとともに、他地域の人々を惹きつける源でもあります。今後、美しい景観形成の要請は一層強まることを見込まれることから、北陸地方の自然と歴史の中で育まれてきた地域の景観と調和し、海や水域を有する特徴を活かした魅力的な港湾景観の形成を図っていきます。

また、日本海に沈む夕日や屋気楼、波の花などに代表される四季を通した日本海の自然特性を観光資源として活用します。

輪島港では、周囲の自然環境と調和した、擬岩防波堤が整備されています。



写真 - 24 擬岩防波堤（輪島港）



写真 - 25 波の花（石川県能登地方）

〔資料〕「日本海の風 vol. 6 1」

親水性の高い水辺空間の創出

人々が快適で安全に海に親しめる親水性の高い港湾・海岸が求められていることから、良好な自然の保全に配慮しながら、親水機能を付加した緑地等の港湾施設の整備や感覚を使って楽しめる海岸整備などを進め、魅力的な地域づくりを進めていきます。

また、今後は、人々が利用可能な区域の拡大を図る整備を進めていきます。



人が入れるようなスペースの確保、手すりの整備により、人々が利用できる突堤としました。



写真 - 26 親水性の高い新潟西海岸第一突堤



写真 - 27 広く利用を開放した護岸（金沢港）

(2)歴史・文化を活かした個性的で魅力ある空間の創出

1)地域の将来の姿

北陸地方独自の海・港に関わる歴史・文化の色を残す施設等を保存し、次の世代に継承します。またこれらを保存するとともに、個性的な地域づくりのために積極的に活用します。それにより、地域に対する住民の愛着がわき、住み良く豊かな暮らしを実現できる地域になります。また、港を活用した個性的な地域づくりは、地域外の観光客にとっても魅力的であり、観光振興にも寄与します。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

みなとの歴史・文化を活かしたまちづくり

みなとに関わる歴史・文化資源（食文化、景観、祭り等）を再生・活用した魅力あるまちづくりに向けて、地域と一体となり人々が参加した「みなとまちづくり」等を推進していきます。



1905年に外国人技師によって建てられ赤レンガ倉庫（敦賀港）



中島閘門周辺の環境整備（伏木富山港）



新潟市歴史博物館みなとぴあ（新潟港）

写真 - 28 歴史的建造物を活かしたまちづくり

「里浜づくり」への取り組み

地域の人々・専門家・行政が協力しながら歴史や文化を紐解くことにより、これまでの海岸づくりで必ずしも取り入れられていなかった北陸地方の地域に根ざした本来あるべき人と海辺との関わりについての理解を深めます。また、それぞれの海岸の生態系や自然景観についても理解を深めます。これらの理解に基づき、防災機能のみではなく地域に根ざした人と海辺との関係や人と自然が共生した海辺を目指して地域の人々との協働による「里浜づくり」を推進していきます。

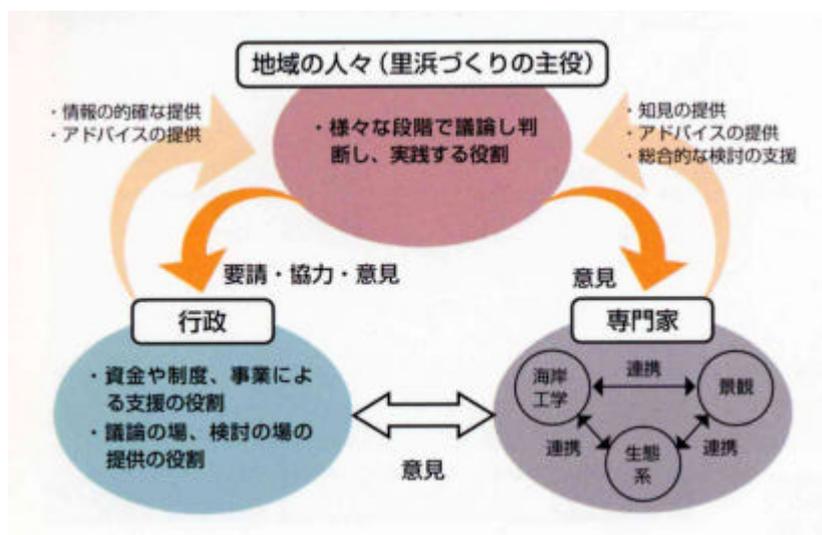


図 - 43 地域の人々・専門家・行政による「里浜づくり」の仕組み



写真 - 29 気比の松原（敦賀港）



写真 - 30 NPO が主体となった佐渡島海洋自然学校



写真 - 31 砂浜でのビーチバレー（新潟西海岸）

北陸地方の伝統工芸品・自然素材を活かした港湾施設の整備

地域の人々や観光客を惹きつけ、観光資源ともなる魅力的な港湾空間を形成し、また伝統、文化に関わる地域の産業を振興するため、北陸地方の伝統工芸、デザイン、素材等を活かした港湾づくりを進めていきます。

(3)地域環境への負荷の軽減と循環型社会の構築

1)地域の将来の姿

臨海部に立地する企業の技術の活用や、新たに立地したリサイクル産業により、港湾がリサイクル拠点として機能を果たし、北陸地方から排出される循環資源の適正なりサイクルが行われます。また、広域的な収集・リサイクルが必要な循環資源については、大量かつ低コストな海上輸送を利用することで、国内外の大規模リサイクル拠点において適切に処理されることが可能となり、循環型社会の形成が進みます。

フェリー・RORO船航路といった海上輸送の活用により、トラックからのCO₂等の排出が抑制されます。これにより、地球環境時代における環境保護責任が果たされます。

2)将来像の実現に向けた具体的な取り組み

港湾を活用した循環型社会の構築

港湾を活用したリサイクル等の推進

臨海部にセメント、製紙工場、リサイクル施設の集積がある港湾では、運賃負担力の小さい循環資源を大量かつ安価に輸送可能な海上輸送の特性を活用し、循環資源、リサイクル製品を輸送することができます。これらを総合静脈物流拠点港湾（リサイクルポート）等として整備を推進します。

国際リサイクル拠点港湾の整備

循環資源によっては国内でのリサイクルよりも日本から輸出を行うことで国際的にリサイクルを行うことが適しているものもあります。また、国際的なリサイクルの動きを促進することで、北陸地方のリサイクル企業の育成・支援や空コンテナの有効活用という点でも意義があります。このため、海外への循環資源の適正な輸出のための国際リサイクル拠点港湾の整備を推進していきます。

姫川港の背後では、二つのセメント工場でのリサイクル、バイオマス発電、タイヤリサイクルが行われており、姫川港を活用した循環資源・リサイクル製品の海上輸送が行われています。



写真 - 32 リサイクルポート（姫川港）

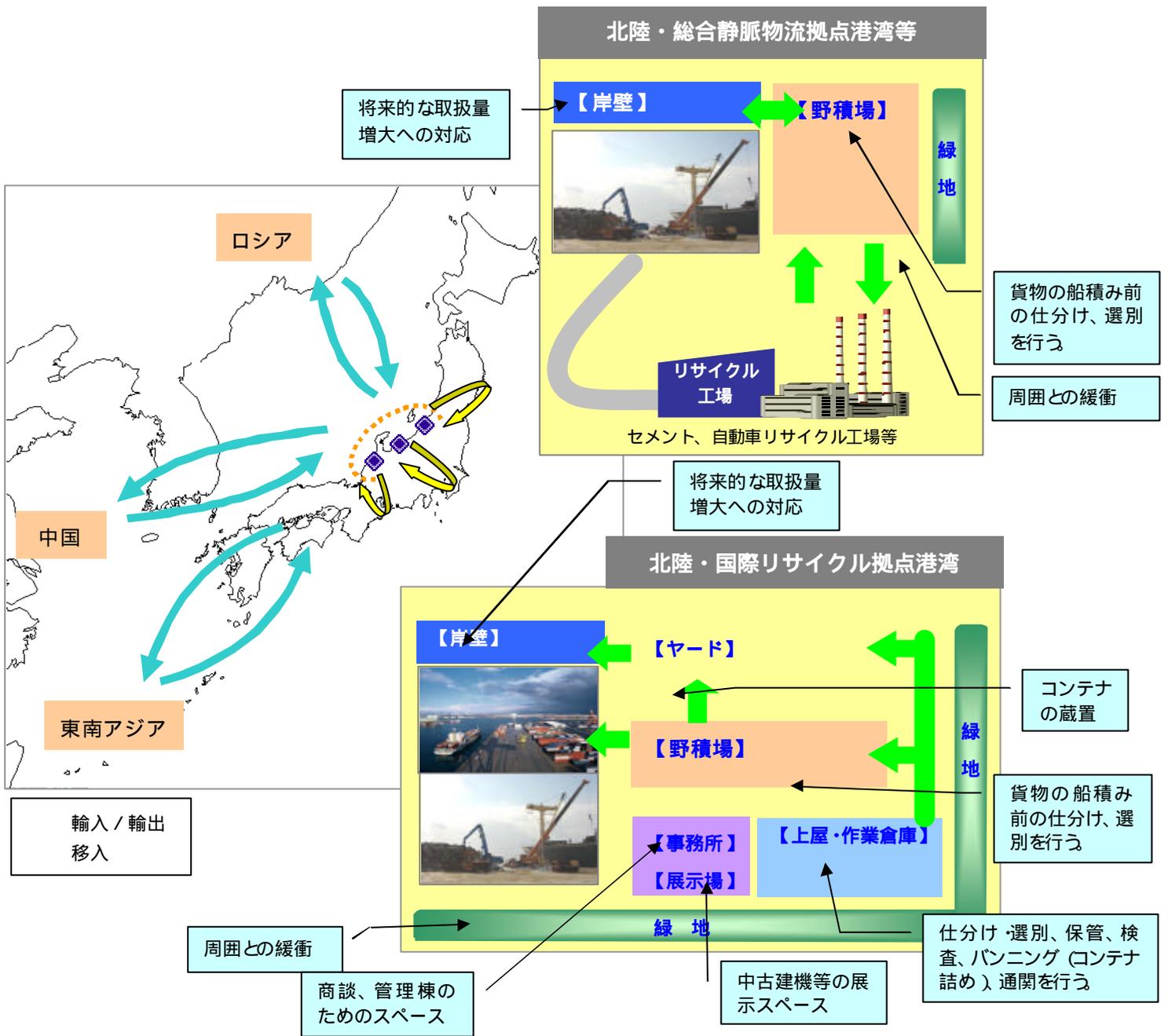


図 - 44 北陸地方における総合静脈物流拠点港湾ネットワーク形成図

廃棄物最終処分場の確保

廃棄物の全てを有効活用するゼロエミッション社会を目標とする取り組みが展開されていますが、処理の過程でどうしても排出される廃棄物の焼却残さなどの処理に対応した最終処分場の確保も重要です。そのため、廃棄物の減量化を図りながら、廃棄物埋立のための護岸等の整備を行います。

また、航路浚渫に伴う土砂や建設発生土の有効利用も行っています。特に航路浚渫に伴う土砂については、「廃棄物その他の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」(ロンドン・ダンプング条約)の内容をふまえた「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の改正により海洋投棄処分を行う際の許可手続き、環境影響評価、環境監視の義務付けが必要となったことから、今後一層環境への影響に配慮していく必要があります。

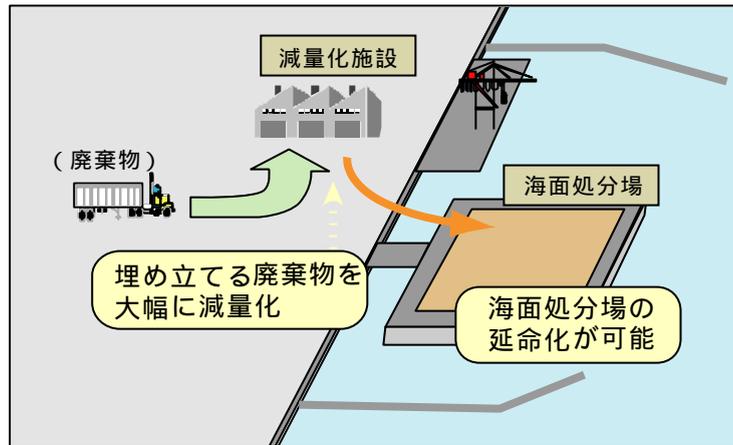


図 - 45 減量化施設を活用した廃棄物最終処分場の確保

CO2 削減への取り組み

交通による環境への負荷を軽減し、生活環境への影響を改善するため、複合一貫輸送を推進するとともに、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を行います。

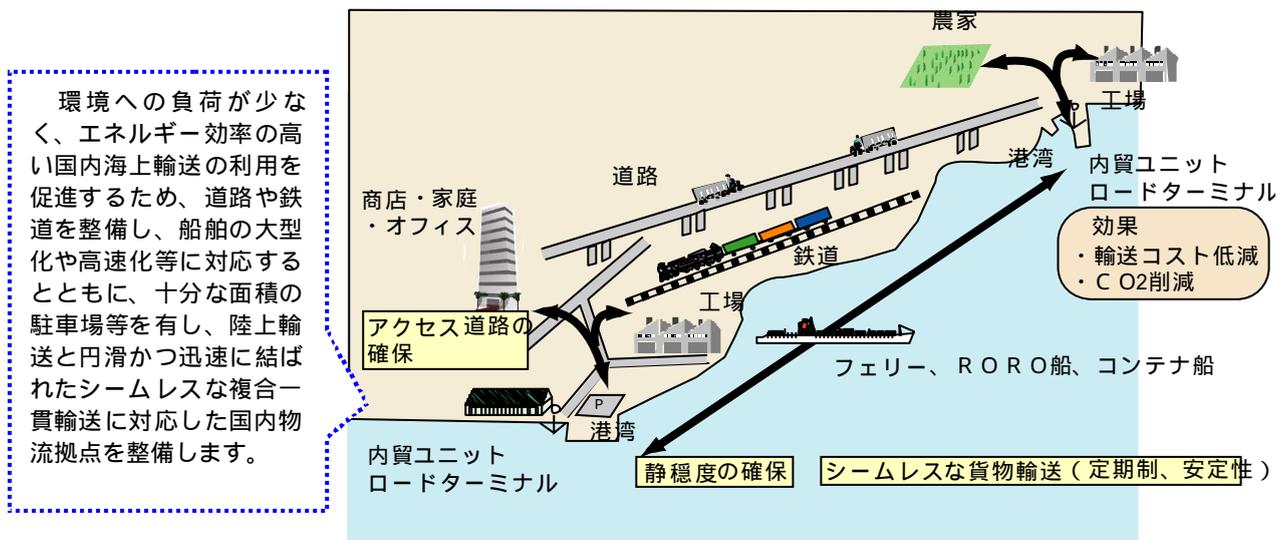


図 - 46 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の形成

4. ビジョン実現に必要な多様な主体との連携・協働

ビジョン実現のために、多様な主体との連携・協働により、以下の施策を実施します。

(1) 東アジア・北東アジアの動向を見据えて

中国等の東アジアは、今なお急激に変化・発展を続けています。また、中国の東北3省、ロシア、朝鮮半島諸国などの北東アジアは、これから発展しようとする動きをみせています。

変化が著しく、北陸地方との関係の深い東アジア及び北東アジアとの交流推進のため、国際会議等での関係者との積極的な交流や、経済や貨物、輸送機関の状況等の調査を随時実施するとともに、適宜現地調査を行い、その動向を把握していきます。また、必要に応じて、関係諸国の港湾・空港との連携や協力を図り、この地域のさらなる発展に貢献します。

あわせて、これらの地域の動向について関係者だけでなく広く市民にも発信し、東アジア、北東アジアとの国際交流の重要性について理解・浸透を図ります。

また、この地域の発展が進むにつれて、日本海的环境保全も視野に入れる必要があります。現段階では、データベースの整備・公開や海岸漂着ゴミの調査などを行っていますが、今後は、対岸地域も含めて幅広い主体との連携により、環境保全に対する我国の高い技術力を活用し、環境対策に取り組んでいきます。

(2) 広域的な港湾間の連携

従来からの各港湾個別の取り組みではなく、北陸地方全体として広域的な港湾間の連携を図ることにより、背後圏荷主に対する認知度の向上、航路の開設、対岸諸国との交流等を推進し、北陸地方の経済活動の振興や競争力向上を支援します。そのために、自治体、国の関係機関並びに民間との情報交換・交流やポートセールスを推進するとともに、ポートセールスに資する管内港湾利用による効果データについての調査を進めます。

また、利用者のニーズに迅速に対応できるよう、必要な施設の計画策定・整備を迅速に行います。

そして、市町村合併の動きとあわせて、港湾の管理・運営の効率化を図るため、広域的な港湾の管理・運営について検討していきます。

(3) 既存の社会資本の有効活用、地域特性に応じた社会資本の整備

港湾・空港整備の効率化を図るために、既存の社会資本の有効活用を図っていきます。

また、地域特性に応じた柔軟な構造・手法を導入し、地域の要請に応じた港湾・空港の整備を推進します。

そして、港湾・空港整備実施に必要な技術開発を積極的に進めていきます。

(4) 地域住民、NPO 等との連携・協働

計画の策定や港湾・空港の整備においては、構想段階から情報を公開し、住民、企業等の多様な意見や提案を十分に把握し、意思形成を図りながら進めるなど積極的に意見の把握を図ります。

また、環境への影響、整備による効果などの説明責任（アカウンタビリティ）を果たしていきます。

NPO 等の行う地域振興活動と連携・支援し、地域で活動している多様な主体との連携・協働を図ります。

各学校との連携による港湾・空港を学習素材とした「総合学習」の支援や、一般の方々からの要請に応じ講師を派遣し北陸地方の港湾・空港を幅広く分かりやすく説明する「出前講座」を積極的に行います。

これらにより港湾・空港行政の持つ情報、考え方等を広く知っていただき、幅広く意見・提案を把握することにより、双方向のコミュニケーションを進め、地域社会・利用者などとの良好な関係を構築し、魅力ある地域づくりを進めます。

北陸港湾・空港ビジョンの策定過程について

懇談会メンバー

	氏 名	所 属 ・ 役 職
座 長	諫 山 正	新潟青陵大学短期大学部 国際文化学科長
委 員	雨 宮 洋 司	富山大学 教育学部教授
委 員	敷 田 麻 実	金沢工業大学 環境システム工学科教授
委 員	朝 日 恵 子	福井文化服装学院 校長
委 員	勝 山 和 郎	(株)イーヤマ 代表取締役社長
委 員	三 橋 郁 雄	(財)環日本海経済研究所 特別研究員
講 師	鶴 眞 俊	ヤマトグローバルフレイト(株) 取締役海外営業部長
講 師	成 瀬 進	苫小牧港管理組合 専任副管理者
講 師	岡 田 憲 夫	京都大学防災研究所 総合防災研究部門教授
講 師	大 瀬 健 介	東京海上リスクコンサルティング(株) 代表取締役
講 師	小 田 禎 彦	(株)加賀屋 代表取締役会長
講 師	納 富 信	早稲田大学 環境総合研究センター助教授

懇談会の開催経緯

平成 16 年

- 2 月 24 日 第 1 回懇談会の開催 (於 : 新潟市)
 テーマ : 連携・活力 ~ 環日本海交流圏をはじめとした国際交流の活性化 ~
- 3 月 11 日 第 2 回懇談会の開催 (於 : 新潟市)
 テーマ : 安全・安心 ~ 太平洋側被災時におけるリダンダンシーの確保 ~
- 6 月 4 日 第 3 回懇談会の開催 (於 : 金沢市)
 テーマ : 観光 ~ 観光による地域の活性化 ~
- 7 月 12 日 第 4 回懇談会の開催 (於 : 富山市)
 テーマ : 環境 ~ 循環型社会の構築 ~
- 9 月 3 日 第 5 回懇談会の開催 (於 : 敦賀市)
 テーマ : ~ 北陸港湾・空港ビジョン素案について ~

平成 17 年

- 1 月 24 日 第 6 回懇談会の開催 (於 : 新潟市)
 ~ 北陸港湾・空港ビジョンについて ~