

I. 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。

II. 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

①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。

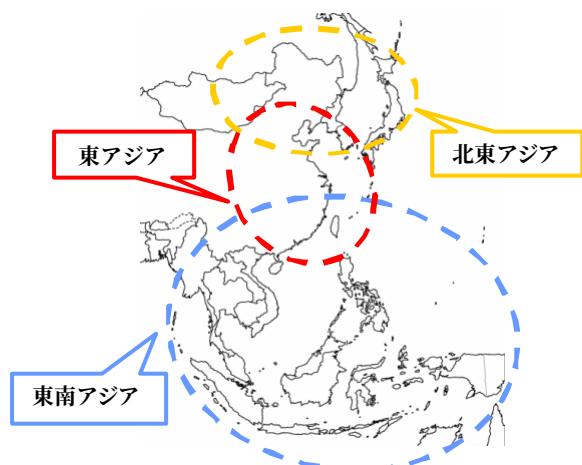


図-1 地域の定義



図-2 日本海側のゲートウェイ・北陸地方

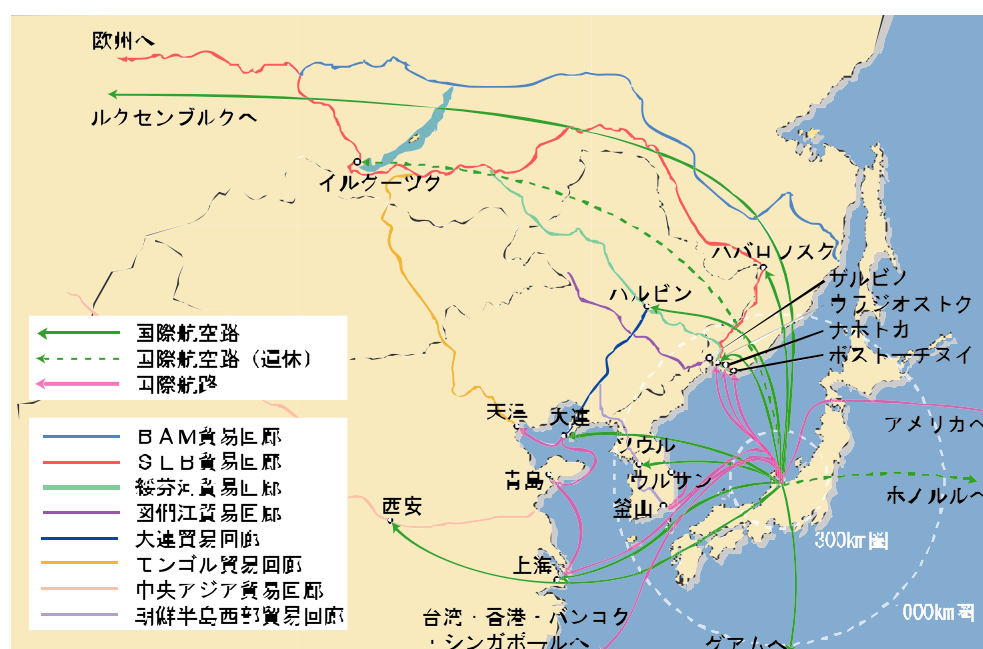


図-3 北陸を中心とした世界へのネットワーク

②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の増加は、めざましいものがあります。また、アジアー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っていますが、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、韓国等では大水深で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。

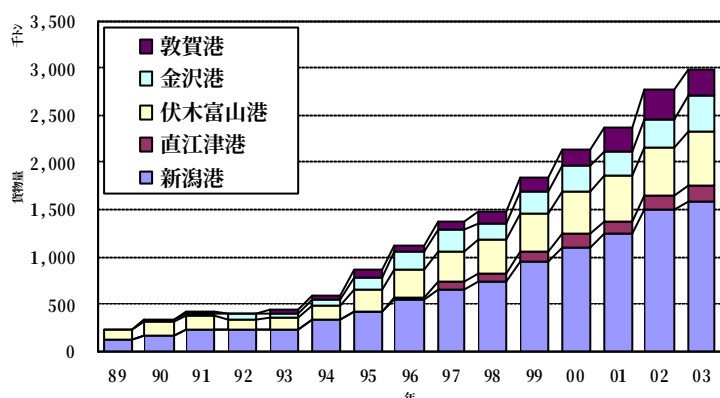


図-4 北陸地方の港湾別国際コンテナ取扱量の推移（輸出入計）

〔資料〕 港湾管理者資料

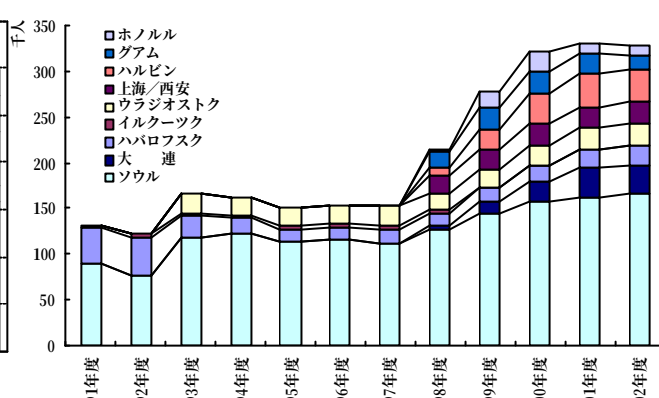


図-5 北陸地方の空港を利用した目的地別乗降人員の推移

〔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

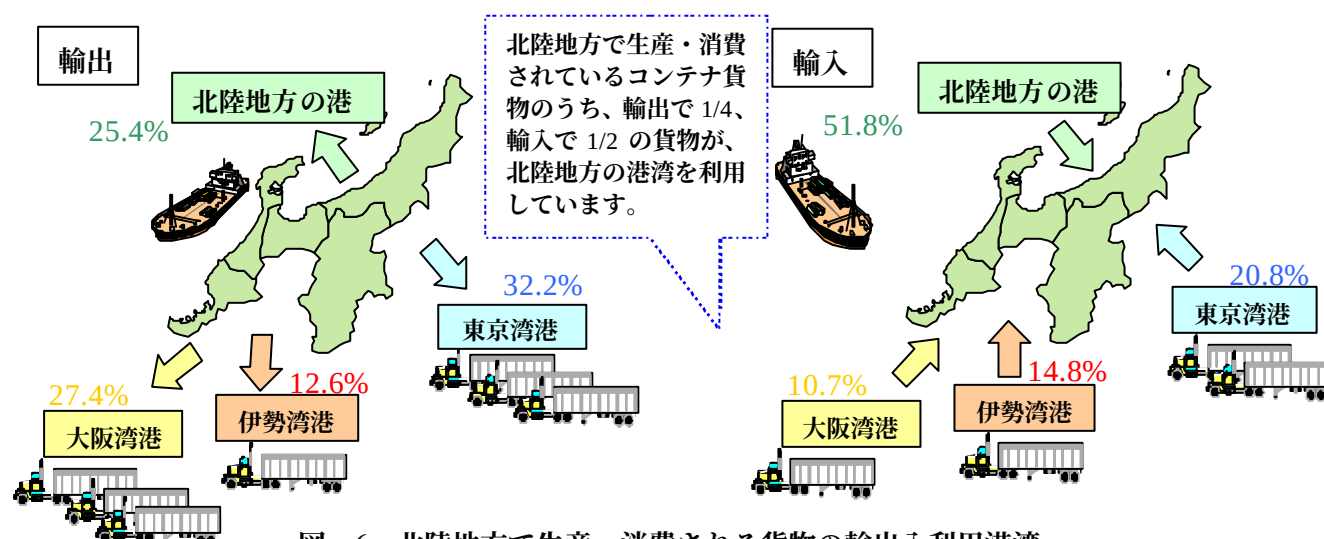


図-6 北陸地方で生産・消費される貨物の輸出入利用港湾

〔資料〕 「2003年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

③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。

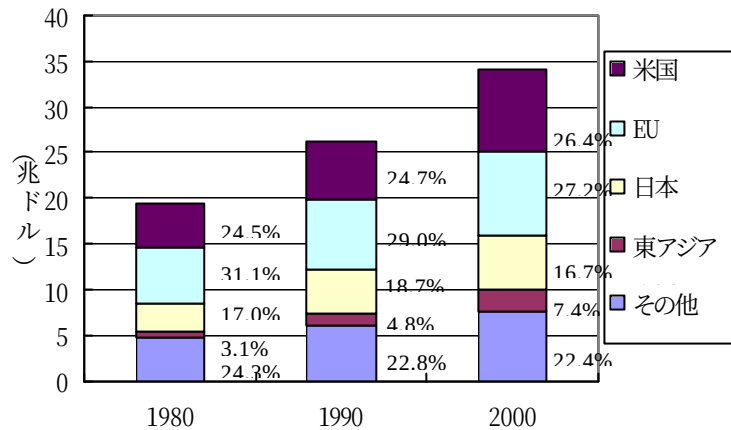


図-7 世界の地域別実質GDPの推移

〔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」

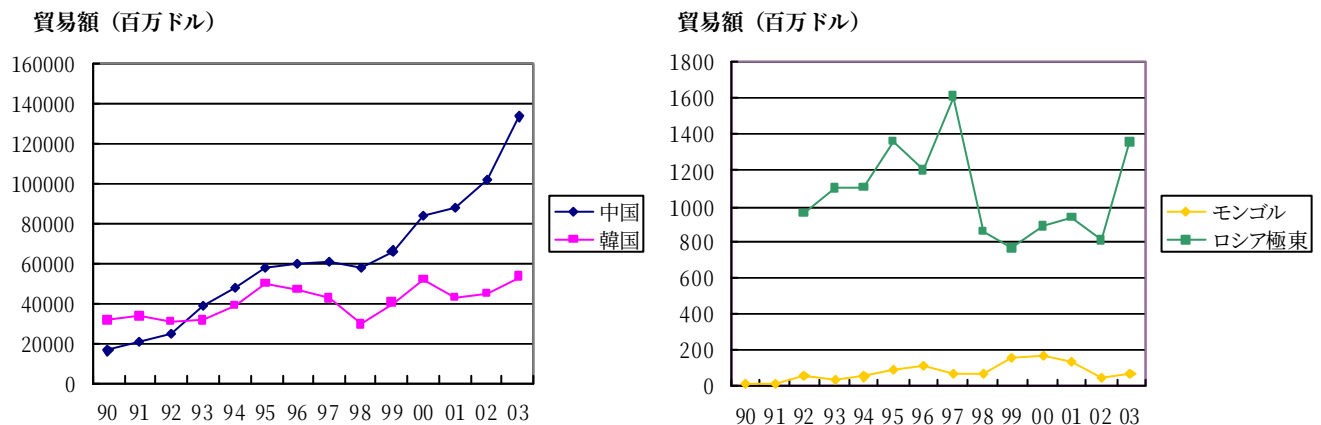


図-8 東アジア及び北東アジアの対日貿易額の推移

〔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」

④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。



図ー9 北東アジアにおける主要なプロジェクト

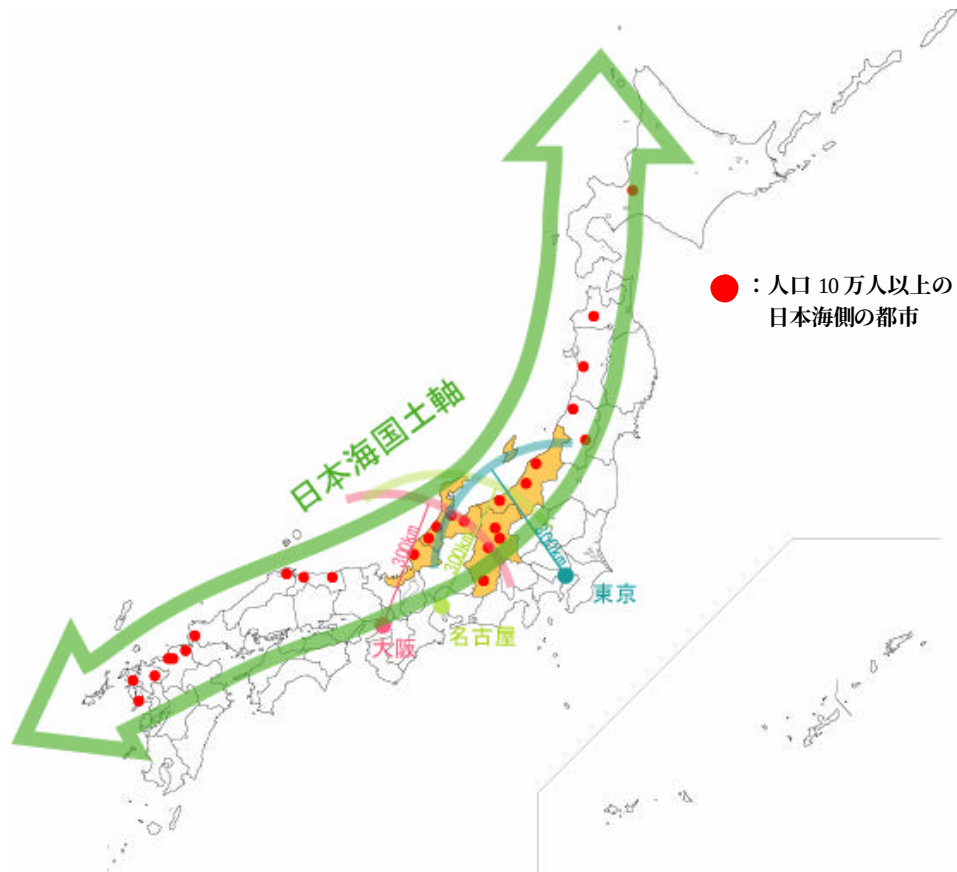
〔資料〕日本貿易振興機構「中国データ・ファイル」
 (財)環日本海経済研究所「北東アジア経済白書 2003」

⑤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

⑥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。

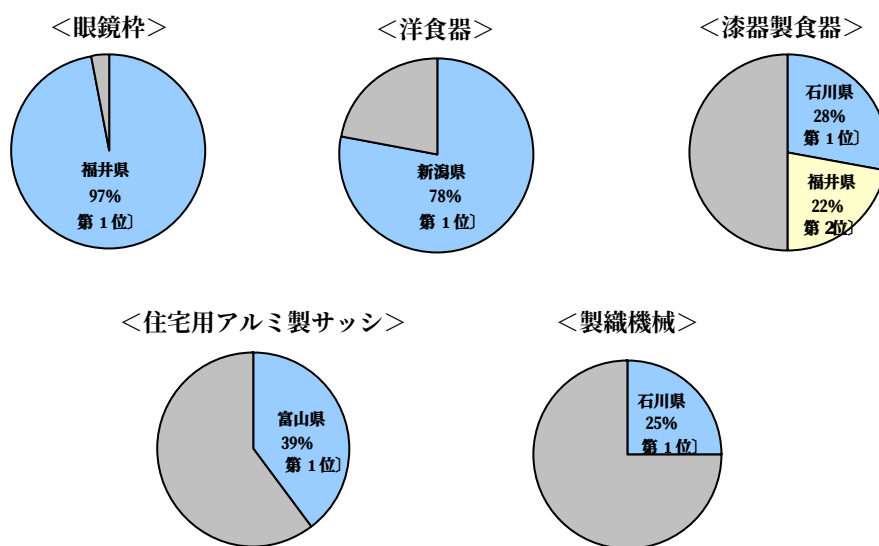


図-11 全国的にシェアの高い北陸地方の主要な地場産業

〔資料〕 経済産業省「平成14年度工業統計表 品目編」

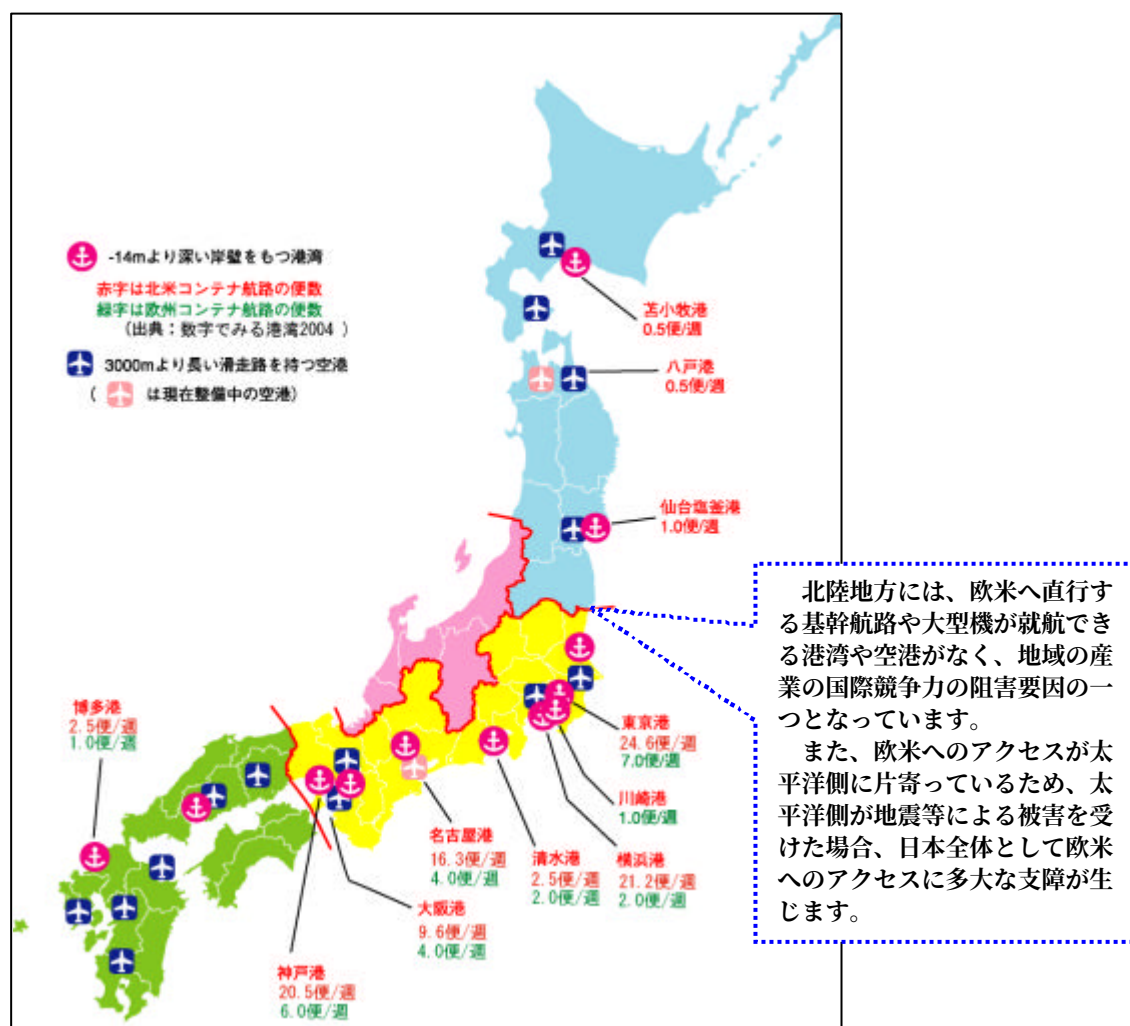


図-12 欧米へ直接アクセスできる港湾・空港整備の状況

(2) 課題

① 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。

②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

① 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



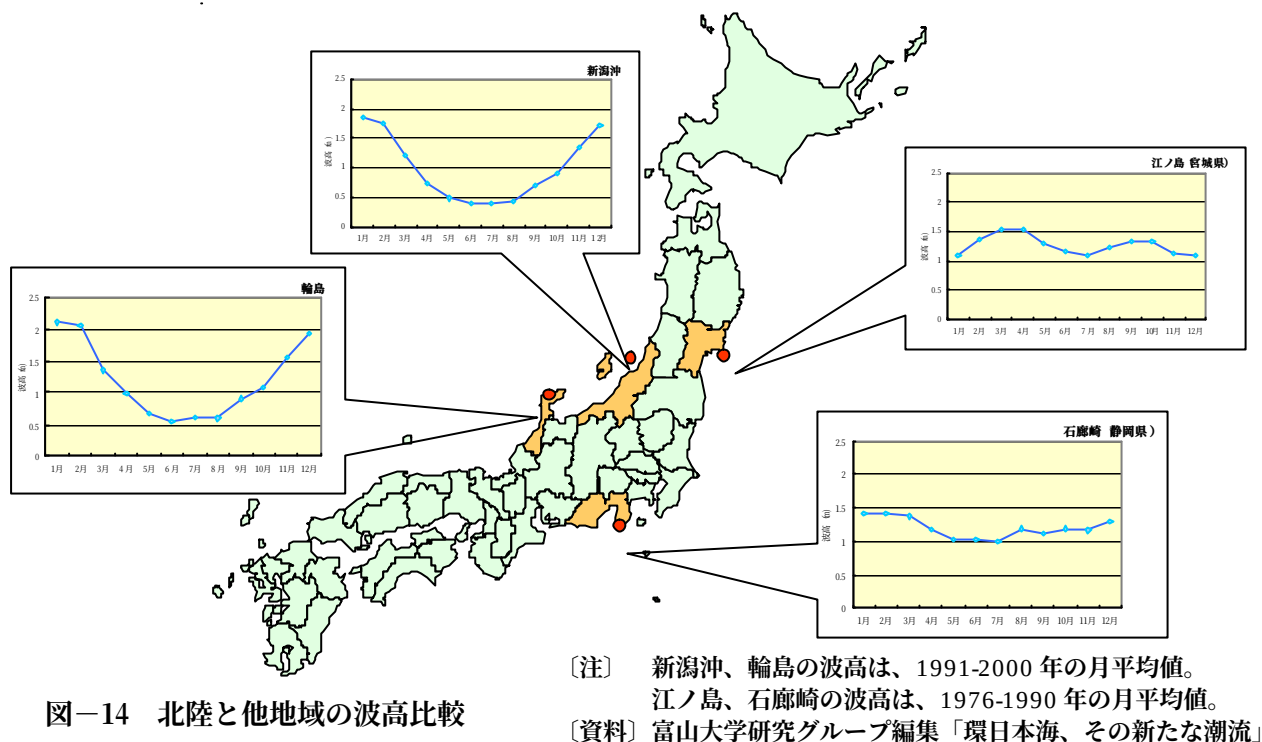
写真-2 新潟地震により発生した石油タンク火災



図-13 新潟県中越地震による交通網への影響



写真-3 ナホトカ号事故による汚染被害



図－14 北陸と他地域の波高比較

②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

①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。

②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

①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)

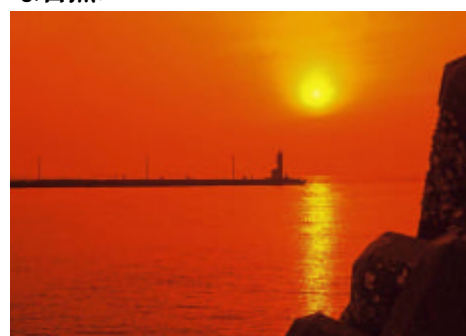


写真-5 日本海の夕日 (富山湾)

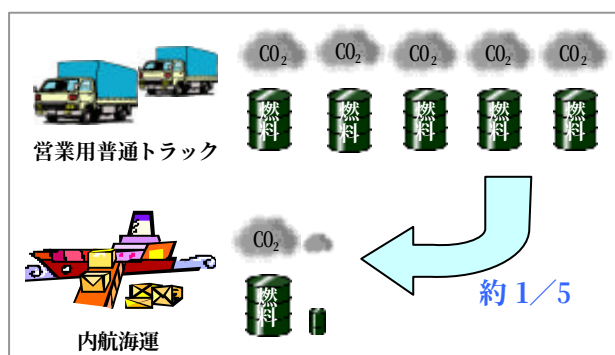


図-15 1 t の貨物を輸送した時の CO₂ 排出量、
エネルギー消費量の比較

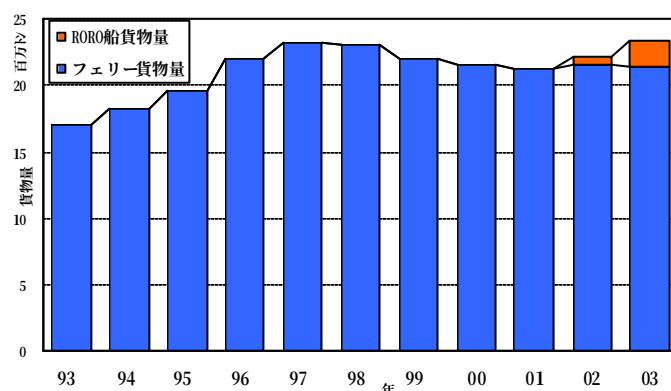


図-16 北陸地方における長距離フェリー、
RORO 船取扱貨物量の推移

②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。

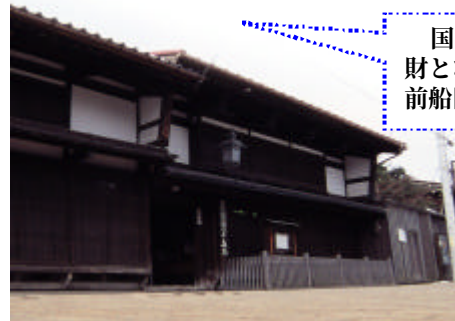
<北陸地方の海に関わる文化>

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

①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。

②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

①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。

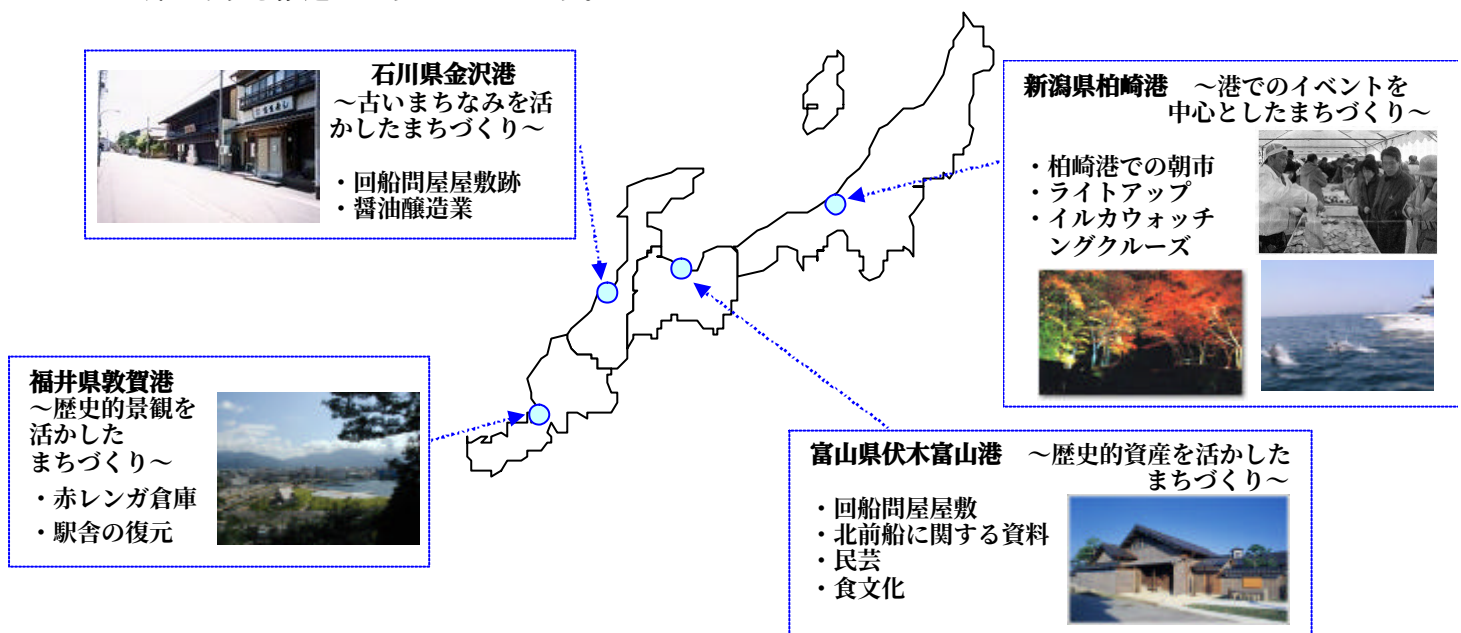


図-17 住民・NPO が主体となった地域づくりの取組事例

②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

①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。

②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

III. 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