

IV. 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、国際分業等でつながり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

①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。

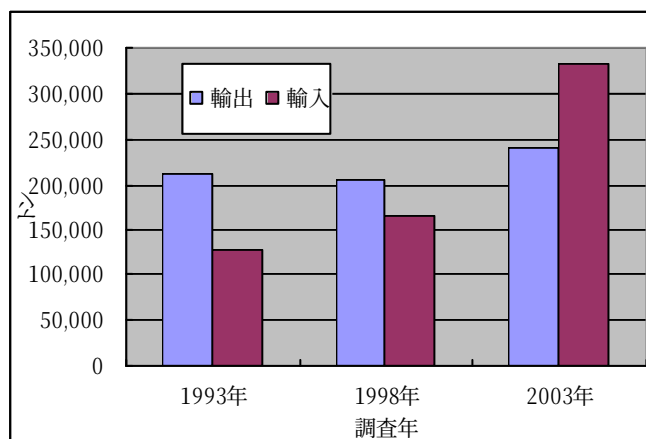


図-19 北陸地方の輸出入コンテナ貨物量の推移

[資料] 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（一ヶ月全数調査）

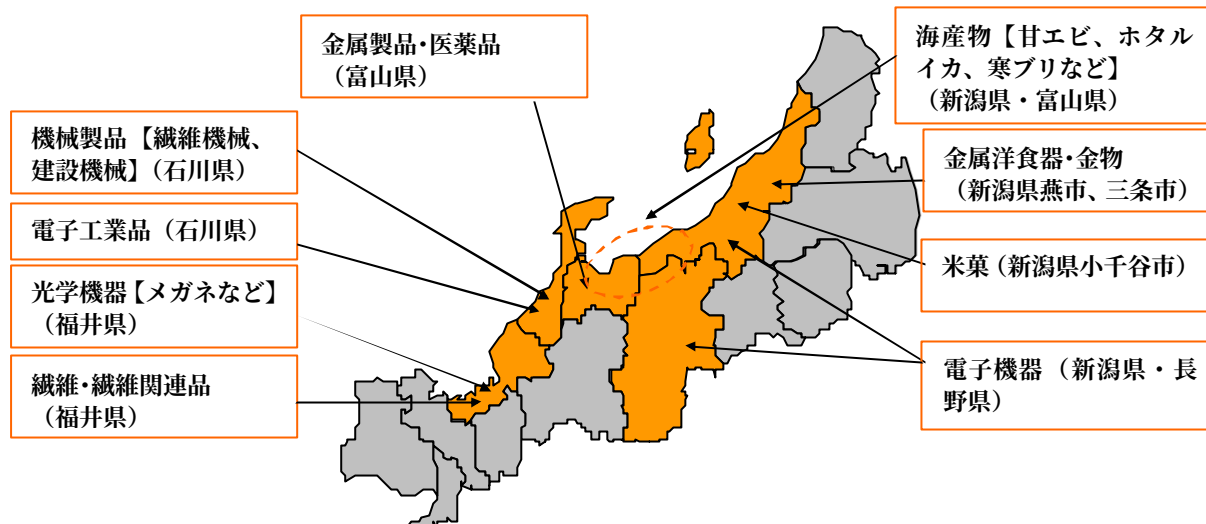


図-20 北陸地方特有の製造品

②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、輸出入手続き等の効率化を進めていくことが重要です。

i 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。

ii 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。

iii 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

iv 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。

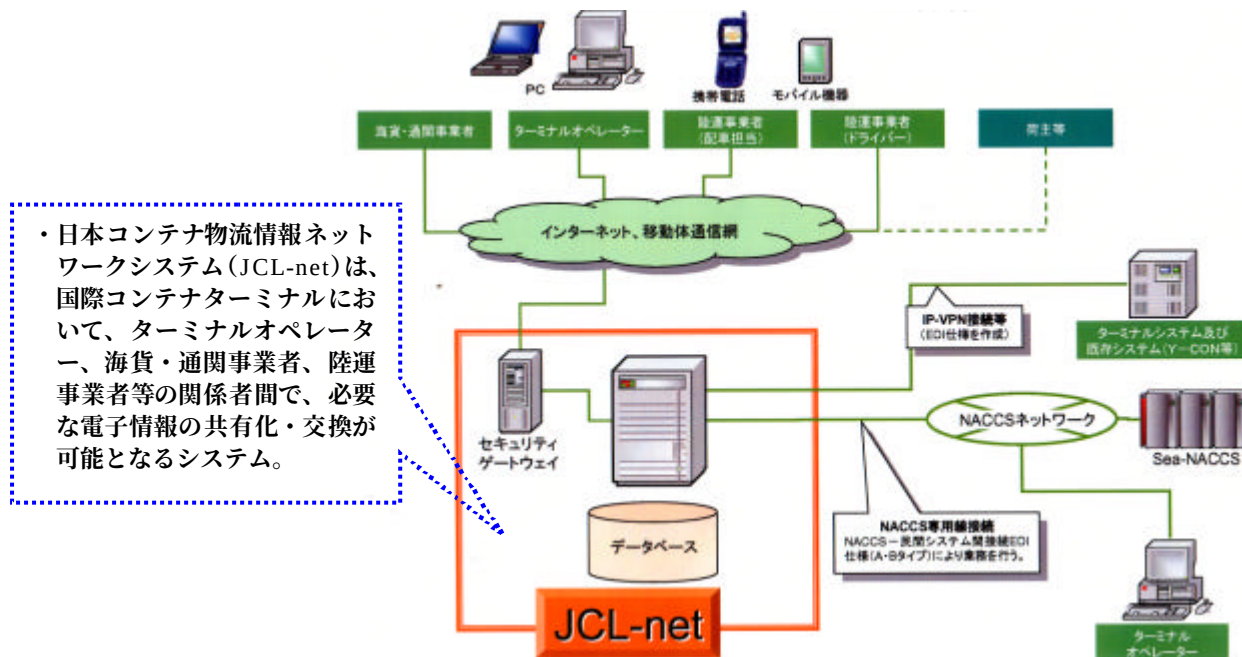


図-21 港湾物流情報プラットフォーム

③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。

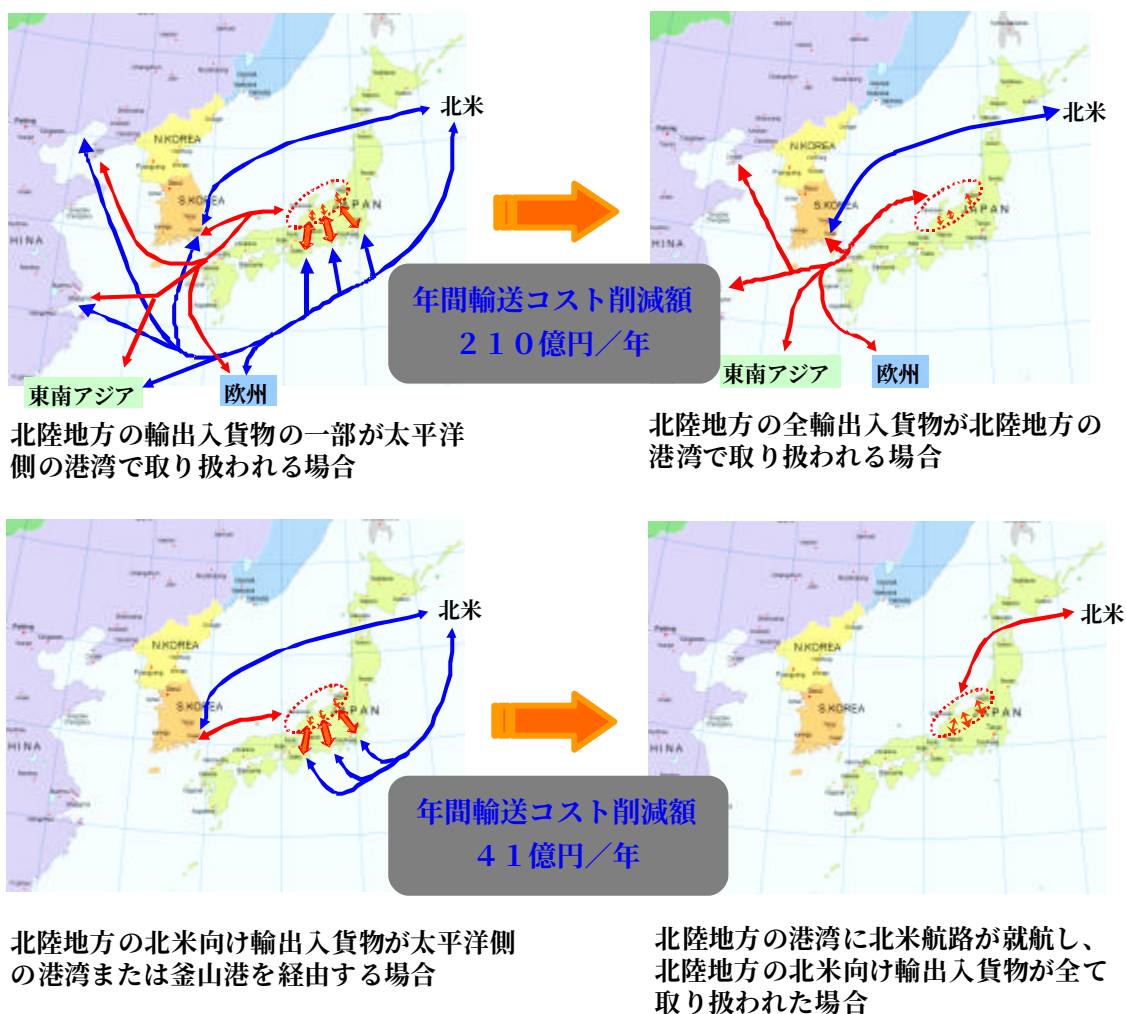
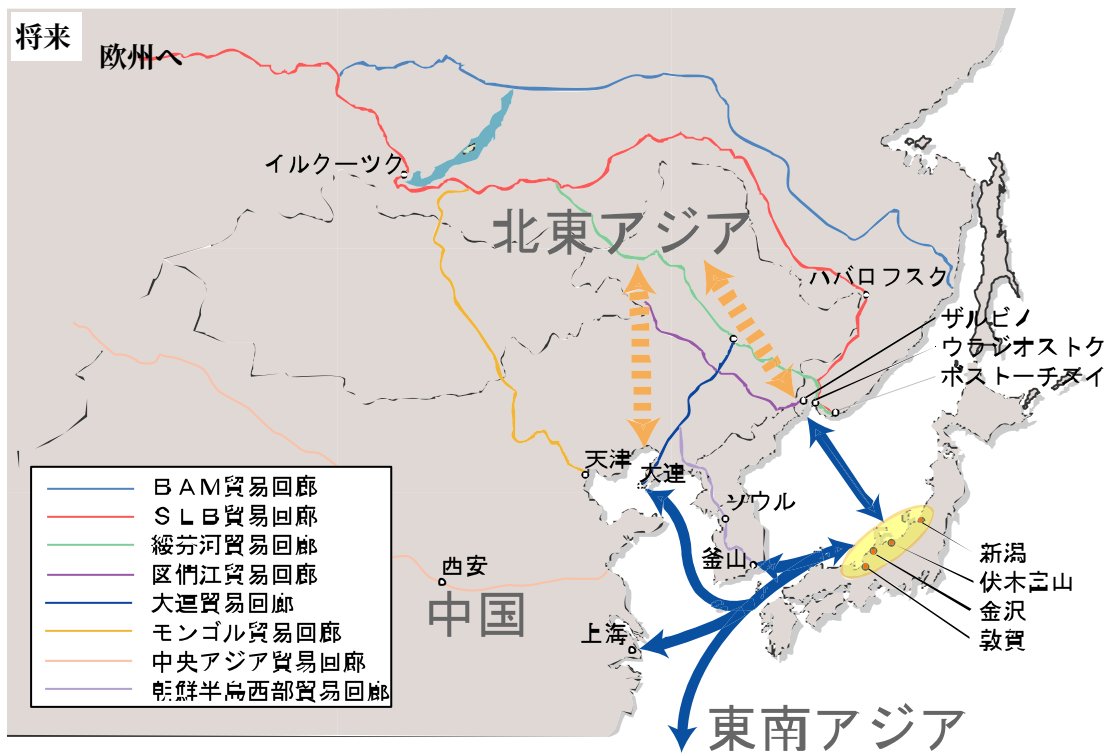
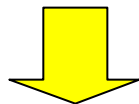
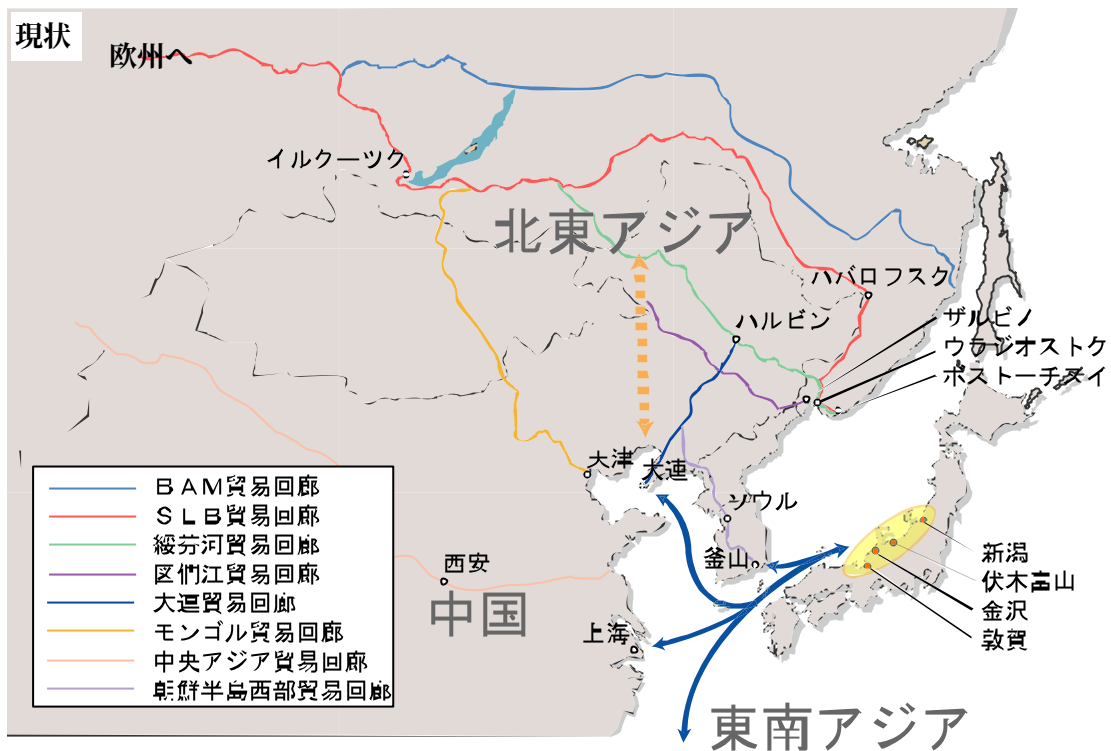


図-22 北陸地方のコンテナ貨物が北陸の港湾を利用することによる経済効果

(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)



図ー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

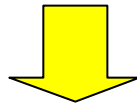


図-24 北陸地方・基幹航路を中心とした国際物流ネットワークの将来像

④ 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）

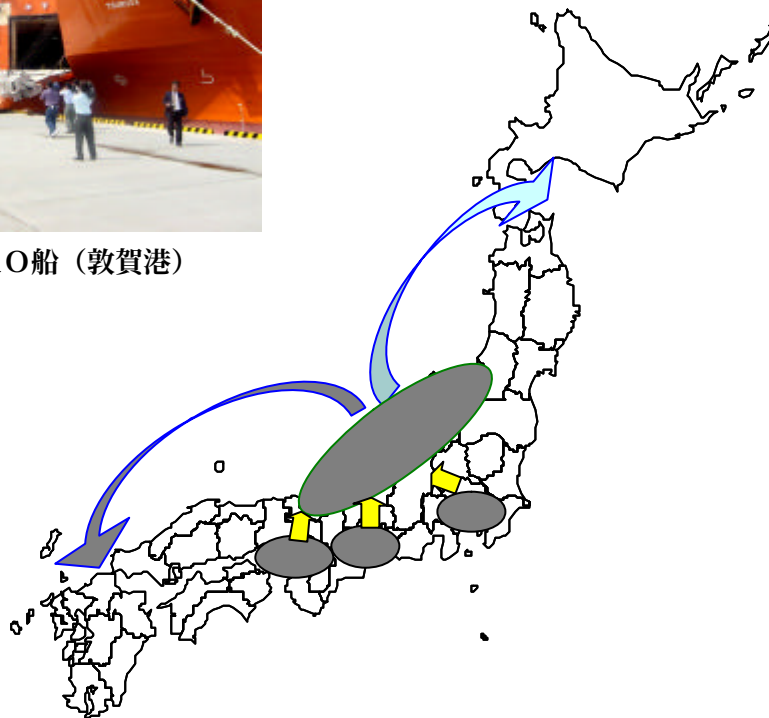


図-25 複合一貫輸送の拠点となる日本海側港湾

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

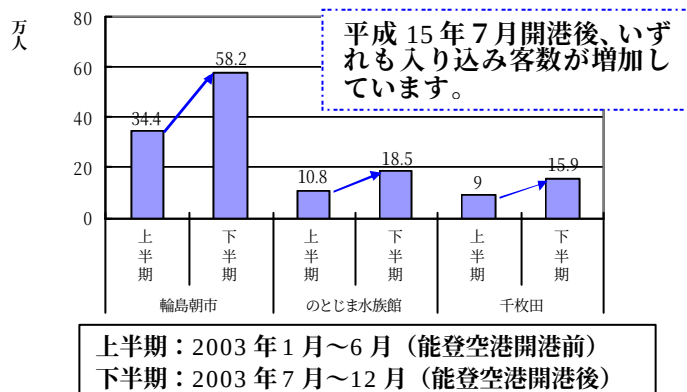
⑤航空ネットワークの構築

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。



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

(2)日本海交流軸の拠点機能の拡充

1) 地域の将来の姿

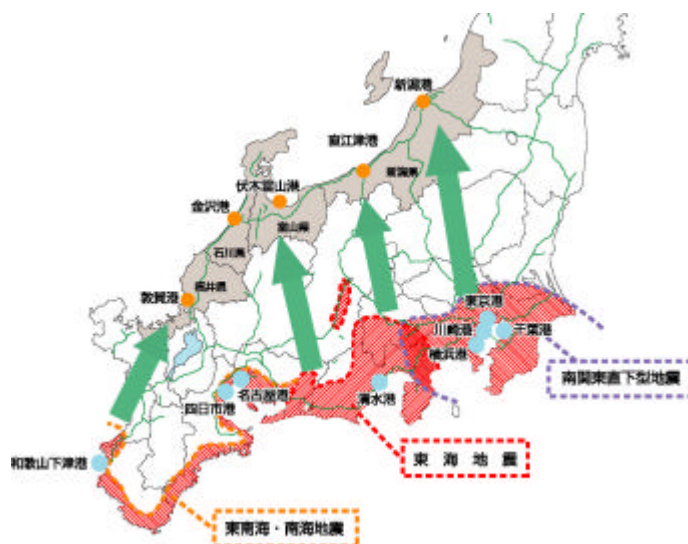
北陸地方は、日本海国土軸の中心にあり、両国土軸を結ぶ高速道路等の交通機関の整備も進みつつあることから太平洋国土軸の中心となる三大都市圏との連携が一層進みます。国土軸の連携を高めることにより、東海地震、東南海・南海地震など近い将来発生が予測されている大地震の発生時に北陸地方が三大都市圏の緊急物流機能を代替することが可能になり、物流の停滞による日本経済の混乱を抑制できます。また平常時においても、太平洋側国土軸のうち、日本海側に近いところは、日本海側の利用によりコストの面で有利な場合もあり、両軸の連携により産業の活性化につながる可能性があります。

観光の面では、両軸の連携性が高まることにより、文化や風景、習慣の違う日本海側と太平洋側で異なる日本を楽しむことができます。また、北陸地方内外や対岸諸国をクルージング船で周遊し楽しむことも考えられます。このように広範囲にわたる観光資源の連携により、北陸地方の観光の魅力が高まります。特に北陸地方は、対岸諸国から今後の経済的発展に伴い多くの観光客が訪れるようになるなど、経済波及効果を生むことになります。

2) 将来像の実現に向けた具体的な取り組み

①国際物流における代替機能の確保

三大都市圏を擁する太平洋側においては、大規模地震の発生が懸念されています。大規模地震発生により太平洋側の港湾・空港が被災した場合、物流停滞のため、被災しなかった企業の経済活動が止まる可能性があるなど国内外の産業に与える影響は非常に大きく、日本経済の信頼性も損なわれる恐れがあります。このため太平洋側被災時における代替輸送ルートを確認できるよう、物流の多様な選択肢を有することが重要です。



図ー28 太平洋側で地震が発生した際の貨物の流動のイメージ

②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

①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」

②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。

③マリンレジャーへの対応

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、これらのマリン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

①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。

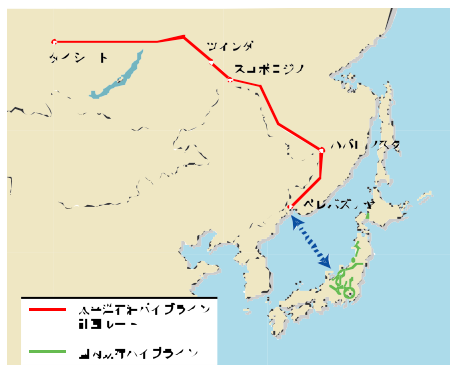


図-30 北東アジアにおける国際石油パイプライン構想

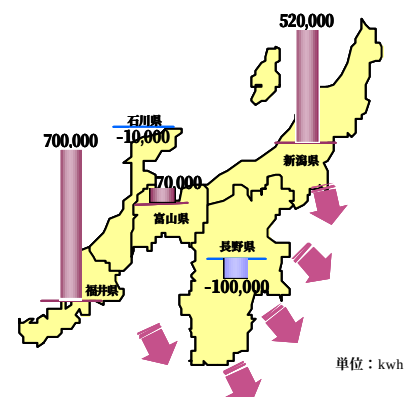
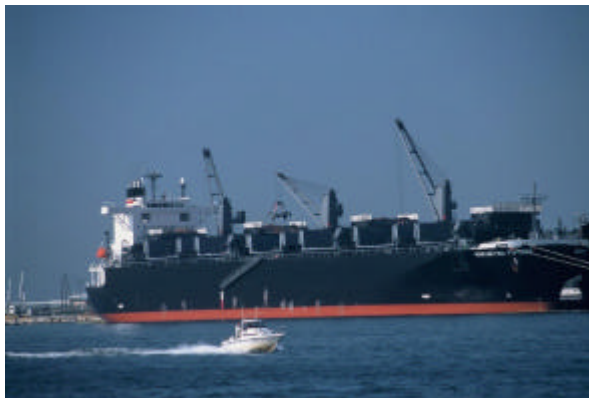
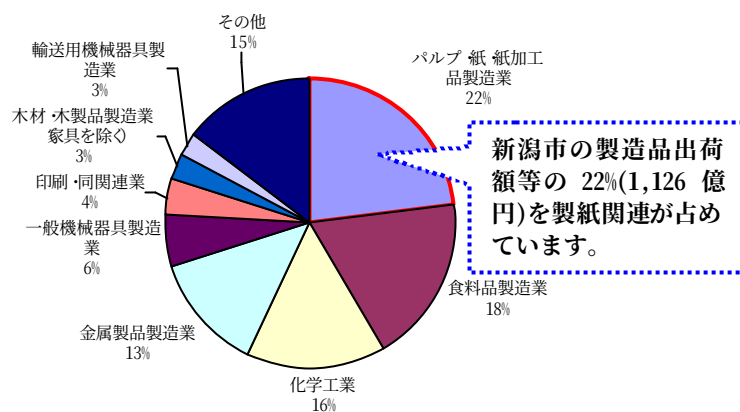


図-31 他県に広く供給されている北陸の電力

〔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

②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。