

日本海地域における港湾の方向性について ―港湾長期ビジョン―

The direction of the port construction and services for the ports on the coast of Japan Sea - Long term port policy -

宮本 卓次郎 ** 森木 亮 *** 中村 謙治 ****

By Takujiro MIYAMOTO ** Akira MORIKI *** Kenji NAKAMURA ****

1. はじめに

我が国の経済・社会環境は、国際的にはグローバル化の進展、また国内的には規制緩和の動きなど、あらゆる分野において「大競争時代」、「大交流時代」が唱われ、大きな変化のうねりの中にあるといえる。また、環日本海地域においても、東西冷戦構造の崩壊や対岸諸国の市場経済化等によって政治・経済・社会環境が大きく変化し、環日本海経済圏の形成に向けてこれまでにない活発な交流が行われている。特に物流の拠点形成する港湾においては、その交流が集中することとなり、それに十分応えられる港湾の役割が今求められており、港湾の重要性が今後ますます増大すると考えられる。また、日本海沿岸地域がそれぞれの特性を活かしつつ大交流時代にふさわしい個性ある国際性豊かな地域づくりを進めていくためにも、国際交流と国内交流の拠点となる港づくりが必要となってきた。

このような状況を踏まえ、運輸省第一港湾建設局では「日本海大交流時代のみなとづくりー港湾長期ビジョンー」を策定した。以下にその概要を紹介する。

2. 第一港湾建設局管内の港湾の現況

第一港湾建設局管内における平成8年の港湾取扱貨物量は10,024万トンで過去10年間の年平均伸び率は4.9%と全国平均(2.2%)を上回る勢いで伸びている。特に外貿コンテナ貨物量は、123万トンと前

* キーワーズ：港湾計画

** 正員、運輸省 第一港湾建設局 企画課長

(新潟県新潟市白山浦 1-332)

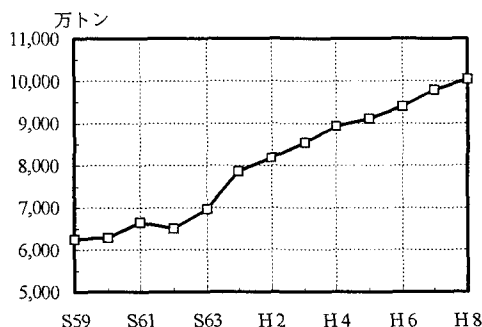
TEL025-265-7781、FAX025-230-3680)

*** 正員、運輸省 第一港湾建設局 企画課 補佐官

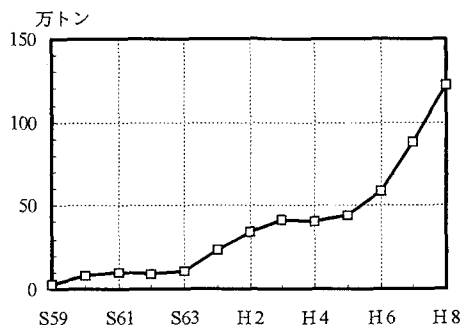
(同上)

**** 運輸省 第一港湾建設局 企画課 資料係長

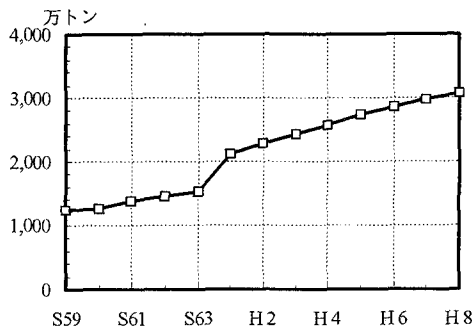
(同上)



図ー1 管内港湾取扱貨物量の推移



図ー2 管内外貿コンテナ貨物量の推移

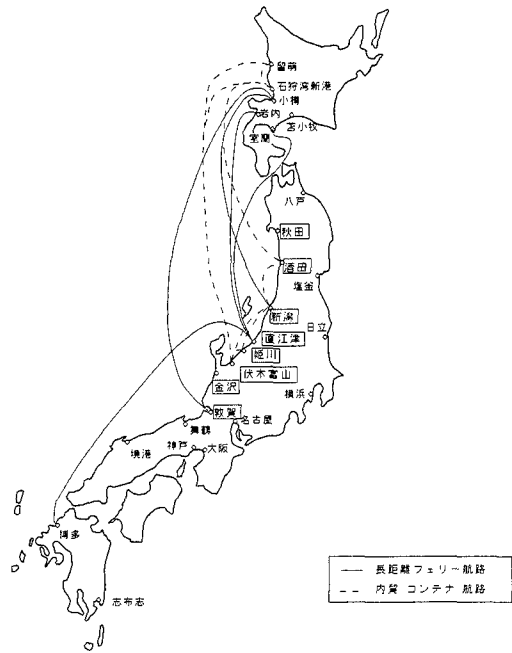


図ー3 管内フェリー貨物量の推移

年から40%近い伸びを示すなどここ数年で急激に伸びている。また、内貿フェリー貨物量も 3,069万トンと前年から 3.2%増と順調な伸びを示している。

管内においては、外貿定期コンテナ航路の開設には目覚ましいものがあり、釜山との定期コンテナ航路は、内陸県である長野県を除く管内全ての県（秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県）において開設された。外貿定期コンテナ航路以外にも、中国・黒竜江省から松花江、アムール川、日本海を経て酒田港に至る「東方水上シルクロード」が平成4年に開設され大きな注目を浴びた。

さらに、フェリー航路をはじめとする内貿定期航路も着実に拡充・高速化が図られつつあり、特に、平成8年4月からは直江津－博多間のフェリー航路が開設され、北海道航路とあわせて日本海を縦断するフェリー航路が整備された。また、同年6月には速力29.4ノットの高速フェリーが敦賀－小樽航路に投入され、これによって同区間が一日物流圏内に組み込まれた。このような内貿定期航路の拡充・高速化により、国内輸送におけるモーダルシフトが進展していくことが期待されている。



図－5 管内内貿航路ネットワーク

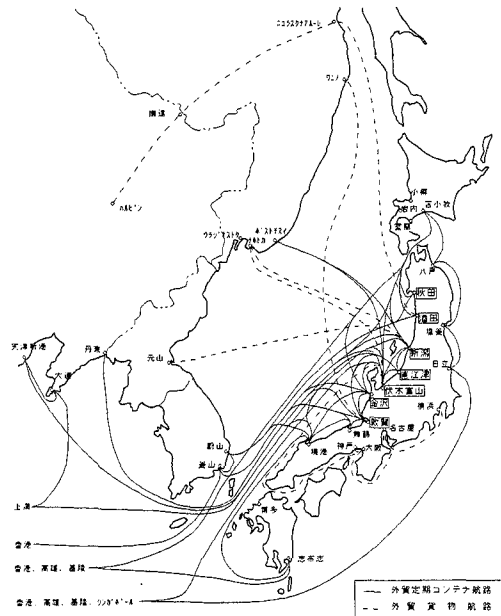
3. 日本海側諸港の飛躍のための施策

(1) 日本海大交流時代と新たな国土軸・地域連携の形成に資する「日本海にぎわい・交流海道」の形成

グローバル化の進展、地方の国際化の中で、管内地域では、日本海対岸諸国や東アジア諸国等との国際交流を促進していくことが重要であり、管内港湾にはこの動きを積極的に支えることが期待されている。そのため、管内の港湾においてそれらを支えるゲートウェイ機能の拡充を積極的に進め、物流・観光・レクリエーション・歴史・文化等の交流ネットワークを「日本海にぎわい・交流海道」と称し、この実現に向けた以下のような施策を展開することとしている。

a) 地域と世界を結ぶ多様な外貿定期航路網の形成

管内港湾においては、国際輸送のゲートウェイとしてコンテナ化に対応できる外貿機能の強化を積極的に進め、一定の広がりを持つ地域毎に、需要に応



図－4 管内外貿航路ネットワーク

じ、日本海対岸諸国及び東アジア等との交流拠点・流通拠点となる外貿ターミナルの整備を進め、三大湾の港湾へ流れていた貨物の管内港湾へのシフト等合理的な物流構造の形成を図る。また、対岸諸国の経済発展等によってコンテナ貨物以外の一般外貿貨物の輸入量の増加や輸送船舶の大型化が予想されることから、それらを取り扱う港湾施設についても機能の強化を積極的に図る。

ｂ）地域連携を支える高速国内航路網の形成

管内においては、自動車輸送から海上輸送へのモーダルシフトを図り、国内輸送における物流コストの低減やCO₂排出量の削減等を進めるため、管内港湾間及び北海道、関西、九州等と結ぶ内貿航路網による効率的な複合一貫輸送が可能となるよう高度な機能を有する近代的な内貿ターミナルの整備を進める。特に、長距離フェリー輸送については、物流・人的交流双方の拡大に寄与することから、さらなる航路網の充実を図るとともに高速化を積極的に推進する。

ｃ）円滑な陸上交通を支える高規格臨港道路の整備

管内の港湾は河口港や掘込港湾が多く、一般的に港口部の両岸の交通の接続に課題があり、また、港湾区域と背後圏とを結ぶアクセス道路の整備も十分ではない。こうしたことから、港湾付近においては道路交通の混雑の激しい地域も多く見受けられ、港湾周辺の交通を円滑化するための臨港道路の整備が強く求められている。このような要請に対応するため、特に、沈埋トンネルや橋梁等港口部の両岸を結ぶ連絡道路の整備を緊急かつ重点的に進める。

（２）豊かでゆとりある生活を実現する人と地球にやさしい「日本海フロント」の創出

また、管内地域の有する優れたポテンシャルを最大限に発揮するためには、港湾が地域の中核として豊かでゆとりある生活の実現を先導していくことが必要である。このため、人と人との交流拠点となる潤いと賑わいあふれる空間づくりと豊かな環境の創出に重点を置いて、人と地球にやさしい「日本海フロント」ともいべき日本海側固有のウォーターフロント空間の形成を図ることとしている。

ａ）潤いと賑わいあふれるウォーターフロントの創出

ウォーターフロント空間の形成にあたっては、人々が水辺に自由に安心して行き来でき、その魅力を楽しむことができるプロムナード等の施設・空間の整備を進めるとともに、遊休化した施設の積極的利用を図る。また、比較的規模の小さい地方の港湾においても、地域のまちづくりの拠点や交流の場としての文化・観光・レクリエーション機能をも備えた施設の整備を進めることにより、「日本海にぎわい・交流海道」の拠点として市民の親しめる港、個性ある港まちの形成を図る。

ｂ）環境と共生した港湾の創出

また、環境と共生した港湾空間として「エコポート」の形成を積極的に進める。エコポートの整備にあたっては、計画段階より環境への影響を十分調査・把握しその負荷を必要最小限度に抑えるとともに、ミチゲーション手法や近自然工法、ビオトープ手法を導入し新たな環境の創造をめざす。

酒田港において実証実験が進められてきた波エネルギー利用型防波堤についても、これまでに蓄積された技術を活かして、実用化を検討していく。

（３）地震や冬季風浪等による災害から地域経済社会を守る使いやすい港湾の創造

日本海に面した管内の沿岸地域は、豊かな自然を有する一方、厳しい自然条件下にさらされている。このような多様で過酷な自然条件を克服し安定した地域経済社会を支えていくため、大規模災害発生時にも最低限度の機能を保ち、使いやすい港湾の整備が求められている。そのため、大規模災害に備えた所要の対策を進めていくとともに、防波堤や避難港の整備等により船舶航行の安全性と港湾活動の安定性の向上を図ることとしている。

ａ）地域の安全を支える粘り強い港湾の創造

海上交通は地域の経済・生活を支えるとともに、大規模災害発生時においては被災地への有力なアクセス手段となることから、港湾は、救援物資の陸揚げだけでなく、地域の防災・復興の拠点の役割を果たすことが求められており、このため耐震強化岸壁の整備や岸壁等の液状化対策を施設の重要度を踏まえつつ、各港において進める。また、大規模災害発

生時における救援物資の保管場所を備え、災害情報の発信等様々な災害時対策を行うことのできる防災拠点を整備していくとともに、避難場所としての避難緑地の整備も進めていく。

ｂ）自然条件に強く使いやすい港湾の創造

管内の港湾は、厳しい日本海特有の自然条件の中で、季節や自然条件に左右されことなく常に安定した港湾サービスを提供していく必要がある。このため、安全な船舶の港内停泊や円滑な港湾活動を確保するための第一線防波堤の整備や副振動対策を着実に推進するとともに、小型船舶の航行の安全性を守る避難港の整備を行う。

（４）国際化時代に対応した自立的な地域づくりを支援する新たな港湾空間の形成

各地域が直接海外との交流を行う国際化時代において、国際交流基盤である港湾を中心とする地域は今後ますます重要性が高まっていく。そのため、必要に応じ港湾の沖合展開を図ることにより、物流機能を外港地区にシフトさせ、特に高度で多様な物流施設を効果的に配置した総合的な物流拠点の形成を図るとともに、国際化時代のまちづくりを支援するため内港地区の再開発を進める。

ａ）港湾空間の再編による新たな国際交流拠点の形成

高度で多様な機能が総合的に備わった空間として、新しい時代にふさわしい港湾を整備する必要があるが、従前の河口港タイプの港湾では十分な対応を図ることは困難である。このため、管内港湾においては、外内貿複合一貫輸送が可能となる総合的な物流拠点の形成のため、外港展開を進め、また、内港地区においては市民が気軽にアクセスできるウォーターフロント空間、親水性の高い交流空間等、国際化時代のまちづくりの拠点にふさわしい再開発を進める。

ｂ）国際化時代の活力ある産業活動空間の形成

多くの地場産業が存在する管内においては、地場産業製品等地域の特産物を取り扱う物流、生産、展示、販売の場を提供していくとともに、地場産業が合理化や集積化等を進めていく際には、輸出入に便利な臨海部の活用を積極的に促進していく。

４．施策の推進のために

以上が「日本海大交流時代のみなとづくりー港湾長期ビジョンー」の概要である。今後の港湾整備及び運営にあたっては、このような日本海沿岸地域の特性を十分に考慮しつつ、公共事業に対する見直し、物流の高度化等の一般的な流れにも対応するため、以下のような点に留意して施策を推進する必要があると考えられる。

- ①港湾の重要性に対する理解の促進
- ②地域の要請の的確な把握
- ③投資の重点化による投資効果の早期発現
- ④港湾利用の活性化
 - ・ポートセールス
 - ・背後圏の物流関係者による貿易・集荷支援体制の確立 等
- ⑤新しい時代に対応した質の高い港湾サービスの提供
 - ・ＣＩＱの充実
 - ・料金の適正化
 - ・サービスタイムの延長 等
- ⑥情報ネットワークの利用による業務の効率化
 - ・ＥＤＩの導入による港湾事務の効率化
 - ・その他港湾行政におけるオンライン情報交換への取組み 等
- ⑦地域特性に応じた港湾技術開発の推進