

IV-59

高速道路整備状況と港湾の利用意識の関連について

秋田大学大学院 学生員 ○鷺谷 斉
秋田大学 正会員 木村 一裕
秋田大学 正会員 清水浩志郎

1. はじめに

交通基盤の整備は、これまで空港や港湾の整備、高速道路などの道路整備や新幹線などの鉄道整備をはじめとする陸上交通というように単独で行われてきた。しかし、将来の交通基盤整備を考えた場合、港湾の整備はもちろんであるが港湾に至るまでの陸上交通の整備が必要であると思われる。すなわち高速道路網の整備を進め、鉄道や空港および港湾を有機的に結びつけることが重要であると考えられる。さらに地域連携軸を形成する場合、連携軸上の地域の双方にメリットがあることが必要であり、その意味でもイコルパートナーとなる地域との連携が重要となってくる。図-1に示すように、東北地方において日本海国土軸からの地域連携軸を検討すると、秋田と岩手の各地域が地域連携軸を利用して、港湾を通じた様々な連携が展開されることが期待される。

本報告では、東北地方において地域連携軸を確立するためには港湾利用、特に秋田港の利用が重要であるとの認識に立ち、高速道路が整備された場合における岩手県の諸都市からみた港湾の利用意識の変化などを考察することを目的とする。

2. 調査概要

秋田県における交通環境の変化としては、秋田新幹線が平成9年3月に開通している。秋田自動車道が平成9年7月に東北自動車道の北上西ICへ接続し、さらに同年11月には昭和男鹿半島ICまで全線開通している。秋田港については平成7年11月に釜山港、平成9年11月に香港港との間に外貿コンテナ航路が開設されて以来、その取扱量が順調に推移し、東北地方では仙台港に次いで第2位のコンテナ取扱量となっている。さらに、平成10年には苫小牧-秋田-新潟-敦賀を経由する定期フェリーが開設される予定である。岩手県の外貨については、海運によりアメリカ、オーストラリア、中国、アジア、ヨーロッパなどの国々や日本国内と海運による物流を行なっている。利用港湾としては、目的地や港湾までの道路状況などの条件により、主として太平洋側の港湾が使用されているが、目的地によっては、東京港を利用した場合と比較すると、秋田港を利用した場合に約50%のコストダウンにつながるという報告もなされており、今後、秋田港の利用が増加することが予想される。そこで本報

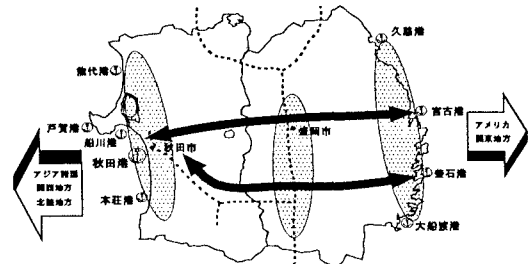


図-1 本研究の地域連携イメージ

表-1 調査票の回収結果

調査対象 地域属性	市町村、商工会議所会頭・商工会会長	横断軸上地域	横断軸周辺地域
市町村名	盛岡市 水沢市 花巻市 江刺市 北上市 釜石市 宮古市 大船渡市 金ヶ崎町 矢野町 幸石町 湯田町 山田町 田老町 三陸町 川井村 新里村	一関市 二戸市 久慈市 陸前高田市 平泉町 前沢町 胆沢町 石巻台町 紫波町 軽米町 西根町 安代町 戸町 浄土寺町 権町 岩手町 大槌町 滝沢町 松尾村 衣川町 九戸村 音代村 田代町 野田村 和賀村	
配布数	34	49	
回収数	25	36	
回収率	73.5%	73.5%	
全 体	配布数：83票、回収数：61票、回収率：73.5%		

告では、平成8年12月に岩手県の市町村長および商工会議所会頭ならびに商工会会長に対して、郵送により港湾の利用意識についてアンケート調査を実施した。調査項目は地域連携軸や港湾の利用意識、高速道路整備時の港湾利用により期待する分野とその連携先などに関するものを設定した。調査票の回収結果は表-1に示す通りである。なお、本調査では横断軸上地域と横断軸周辺地域とに着目して分析を行なった。

3. 高速道路の整備状況と港湾の利用意識について

(1) 港湾利用により期待する分野とその連携先

表-2は高速道路整備時の港湾利用による各分野への期待とその連携先を横断軸上地域および横断軸周辺地域別に集計したその結果を示している。期待する分野についてはその割合を、連携先については

表-2 港湾により期待する分野とその連携先

分野	各分野に対する期待		期待する分野の連携先			
	横断軸上	横断軸周辺	横断軸上		横断軸周辺	
			1位	2位	1位	2位
物 流	77.8	52.9	北海道 42.0	岩手 18.0	北海道 34.0	北海道 32.0
観 光	66.7	52.9	北海道 30.0	岩手 20.0	北海道 39.6	北海道 31.3
レジャー	55.6	47.1	北海道 35.7	岩手 31.0	北海道 34.6	岩手 26.9
地産地消	51.9	44.1	北海道 31.8	岩手 27.3	北海道 32.7	北海道 24.4
産業振興	37.0	26.5	北海道 48.7	岩手 25.6	北海道 61.0	北海道 24.4
バリエーション	33.3	29.4	北海道 42.4	岩手 27.3	北海道 63.4	北海道 22.0

上位2地域とその割合を示している。これによると、港湾利用により期待する分野として両地域ともに「物流」「観光」「レジャー」に対する期待が高まっていることがわかる。連携先の網掛け部分は、期待する割合の多かった上位3分野の中で、秋田港に就航予定のフェリーが寄港する地域とその割合を表したものである。これによると、期待する割合の高かった「物流」「観光」「レジャー」に関しては、その連携先として『関西』『北海道』を想定していることが明らかとなった。以上のことから、各分野とも今後期待する連携先として日本海側の地域が選択されていることから、秋田港の重要性が高まっていくものと推測される。このことは秋田港を利用し、横断道による地域連携軸を形成するための、一つの条件となるものと思われる。このことより、秋田港をより利用しやすいものとするためにも地域連携軸の形成が必要と思われる。

(2) 高速道路整備時の利用港湾の変化

表－3は現在利用している港湾および高速道路整備時に利用したい港湾を示したものである。これによると、現在および将来において利用したい港湾は、岩手県内の港湾を中心にほぼ同様であることがわかる。さらに、高速道路が整備されたときの利用港湾として第2位に秋田港が位置づけられている。このことから高速道路の整備により、秋田港の利用を大きく促進させる可能性があることがうかがえる。

4. 高速道路整備状況と関西地方との交流について

岩手県の物流は関東地方を中心としたものであった。また、今後の連携したい地域の上位に関西地方があげられた。

(1) 京阪神に対する純流動の調査結果

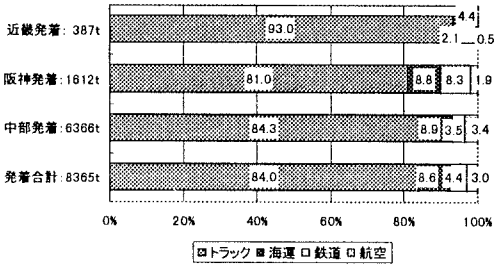
図－2は平成7年10月の岩手県の京阪神に対する輸送手段別純流動の調査結果を示したものである。この結果によれば、京阪神に対する物流の大半がトラックによる陸上交通であり、海運を含むその他の輸送手段は非常に少ない。関西地方は現在のところ物流量も少ないが、太平洋側の港湾を利用した海運も若干みられている。また、新たな連携に対する希望も高く、秋田港を利用すれば低コスト、比較的短時間で輸送が可能となることから、秋田港を利用した関西地方との交流が増加することが期待される。

(2) 秋田港を利用した関西地方との交流について

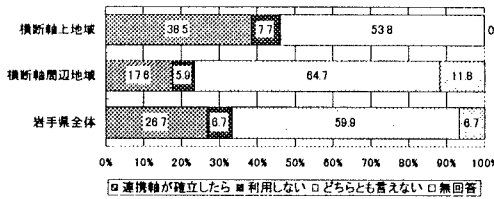
図－3は秋田港を利用した関西地方への交流について集計したものである。これによると、多くの地

表－3 現在および高速道路整備時の利用港湾

順位	現在	高速道路整備時
1	宮古港 24.8%	宮古港 26.9%
2	八戸港 23.9%	秋田港 24.6%
3	釜石港 14.7%	釜石港 21.3%
4	大船渡港 11.9%	八戸港 16.4%
5	仙台湾 9.2%	大船渡港 9.8%
6	その他 15.5%	その他 1.6%



図－2 京阪神との純流動調査の結果



図－3 秋田港を利用した関西地方への交流

域が「どちらとも言えない」としている。その一方で、「連携軸が確立したら」交流を図りたいとする地域が全体で約30%、横断軸上地域に着目すると約40%の地域が交流を望んでいることが明らかとなった。港湾利用による関西地方との交流が現在は少ないことから、地域連携軸の確立すなわち陸上交通である高速道路などの整備により、関西地方との交流が増加することが示唆された。

5. まとめ

本研究は港湾までの高速道路整備による港湾の利用意識の変化などを明らかにすることを目的とし、調査・分析を行なった。分析からは、多くの興味ある結果を得ることができた。それらを要約すれば次のようである。①高速道路の整備により、利用する港湾が変化することがわかった。②高速道路の有無による地域の違いにより、港湾の利用意識が変化することが示唆された。③現在における関西地方との交流は陸上輸送が多いものの、港湾までの高速道路整備により、秋田港の利用を促進させる可能性があることが明らかとなった。