

北陸の地域づくり

～日本海・太平洋2面活用国土形成にむけて～

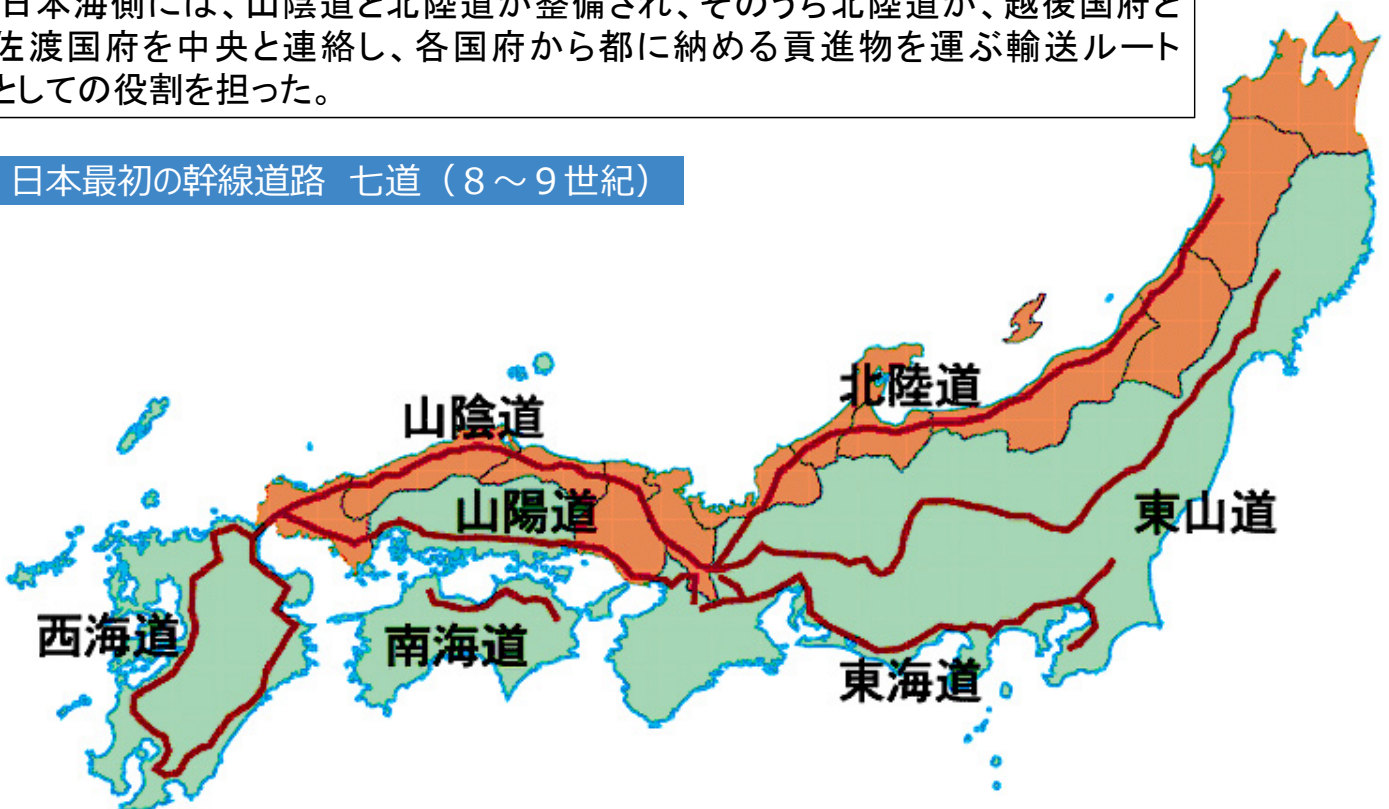
- ①日本海国土軸の歴史・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P1
- ②日本海国土軸の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P4
- ③防災上の観点における日本海国土軸の重要性・・・・・・・・ P9
- ④北陸ブロックの目指すべき将来像・・・・・・・・・・・・ P11
- ⑤北陸地方整備局管内の取組・・・・・・・・・・・・・・ P12

令和3年10月13日
北陸地方整備局
企画部長 松浦利之

①日本海国土軸の歴史

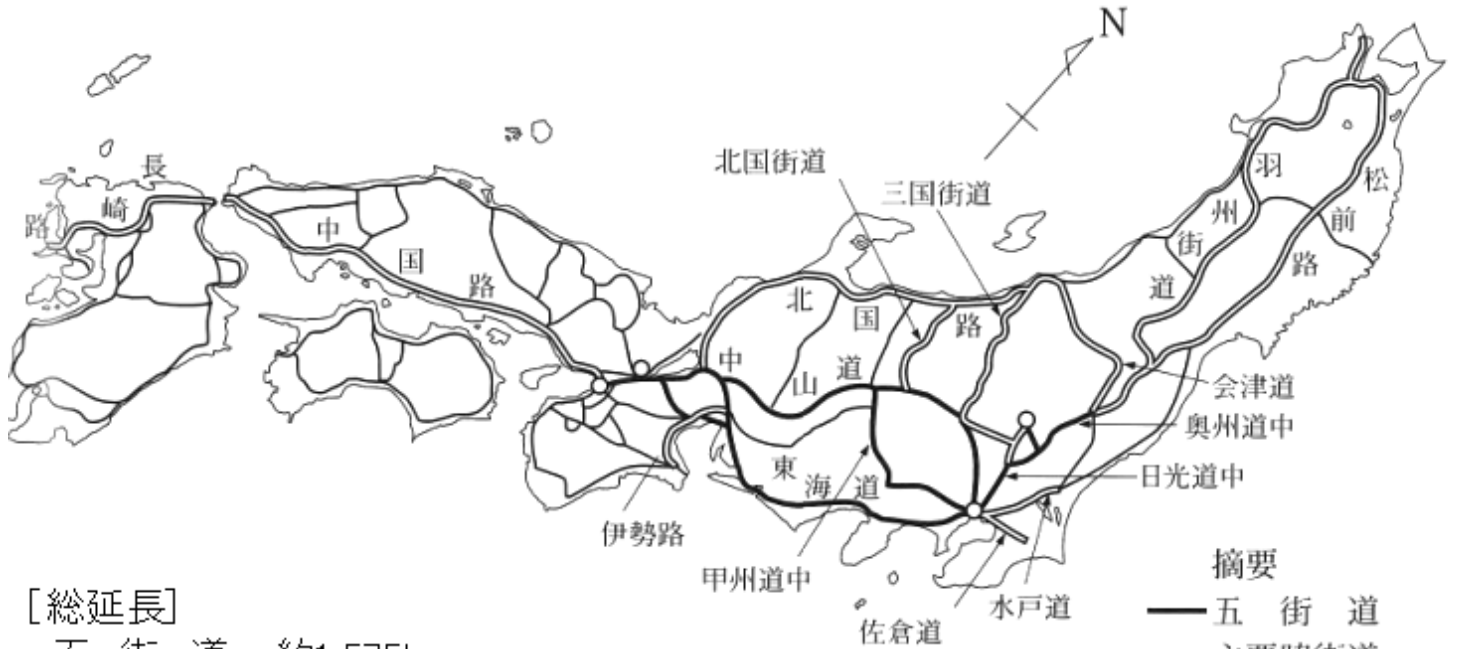
- 大化の改新(645年)、大宝律令(701年)の制定を経て、律令制による中央集権国家体制が強まると、道路も全国的な規模で整備され、中央と地方国府を連絡する「七道(駅路)」が整備された。
- 日本海側には、山陰道と北陸道が整備され、そのうち北陸道が、越後国府と佐渡国府を中央と連絡し、各国府から都に納める貢進物を運ぶ輸送ルートとしての役割を担った。

■ 日本最初の幹線道路 七道 (8～9世紀)



①日本海国土軸の歴史

- 江戸時代に日本橋が全国に通じる街道の起点に定められ、江戸を中心に放射状に東海道・中山道・奥州街道・日光街道・甲州街道の五街道が整備された。
- これに加え脇街道という道も広がり、文字通り網の目のように道が張り巡らされた。



[総延長]
 五街道：約1,575km
 主要脇街道：約3,500km
 その他諸街道：約7,000km

摘要
 — 五街道
 — 主要脇街道
 — その他の脇街道

図 主要街道概要図

出典：国土交通省HP

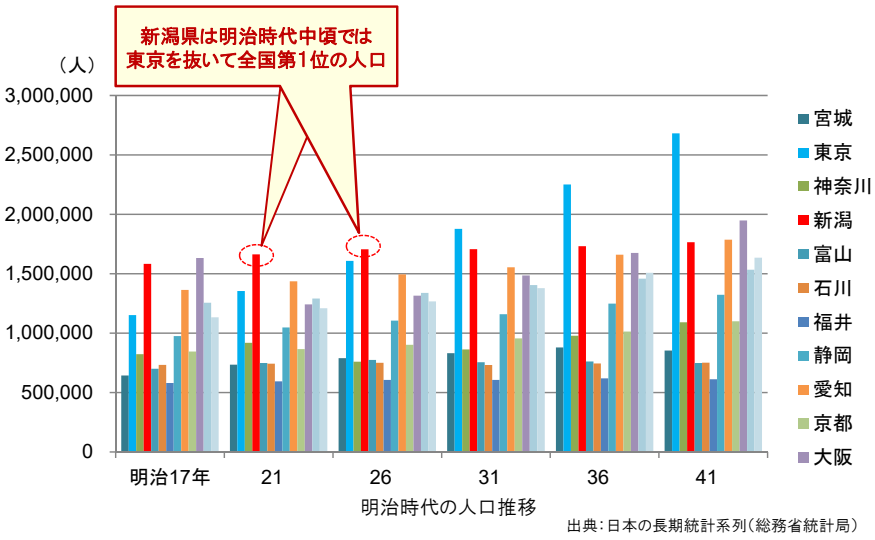
①日本海国土軸の歴史

- 江戸時代中期から明治時代中頃まで、北海道と大阪を、日本海を經由して結ぶ「北前船」が運航されていた。広範囲の物流ネットワーク機能により、途中の寄港地も含めた日本海側の経済圏が形成され、併せて文化交流にも貢献してきた。
- 明治時代中頃では、新潟県が東京等の他県を抜き全国1位の人口を誇った。



出典：北陸物語事務局 北陸経済連合会 北陸イメージアップ推進会議HP

■ 日本海側の発展を支えた「北前船」



北前船の航路と主な寄港地



出典：北前船寄港地フォーラムHP

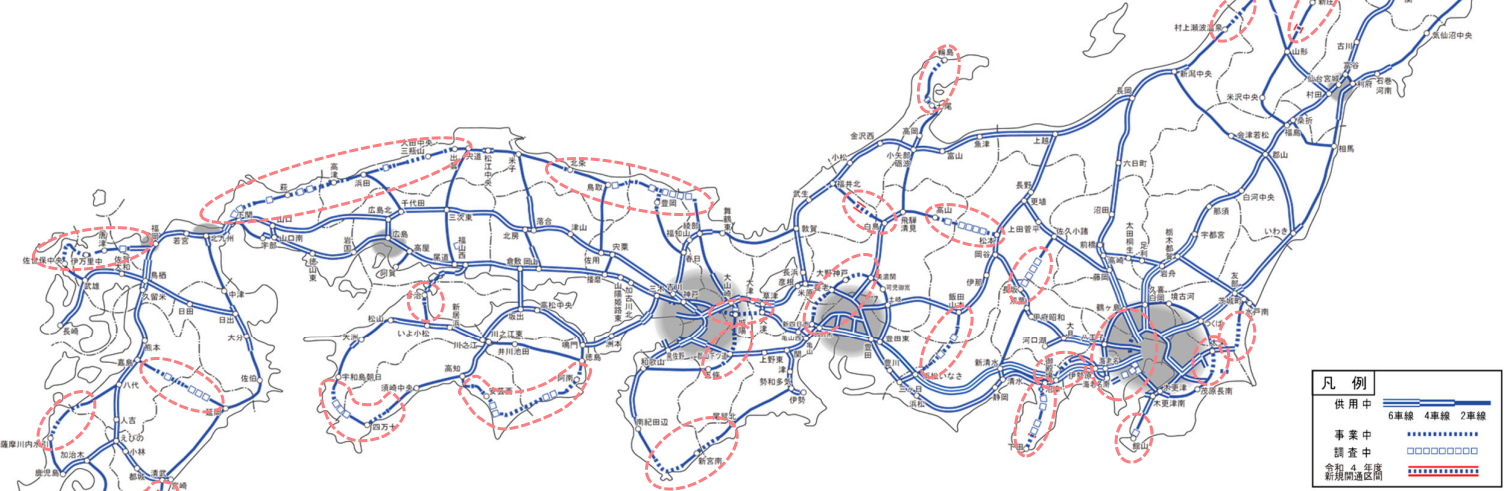
「北前船」とは、江戸時代中期(18世紀中ごろ)～明治30年代に日本海側を商品を買売しながら周り、大阪と北海道を結んでいた商船の総称

②日本海国土軸の現況

- 北陸地域は東西に北陸自動車道が貫き、福島県とを結ぶ磐越自動車道、首都圏とを結ぶ関越自動車道、長野県とを結ぶ上信越自動車道、中部圏とを結ぶ東海北陸自動車道が開通。
- このほか、ミッシングリンク解消のため、日本海側を貫く日本海沿岸東北自動車道や石川県輪島市から中部圏とを結ぶ能越自動車道などを鋭意事業中。

■ミッシングリンクが残る主な高規格道路

○ ミッシングリンクとなっている路線



凡例
 供用中 6車線 4車線 2車線
 事業中
 調査中
 令和4年度新開通区間

注1. ※箇所の開通時期については、トンネル工事が順調に進んだ場合
 注2. 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 注3. 首都圏、中部圏、近畿圏、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を图示していない

出典:令和3年8月 道路局資料をもとに作成 4

②日本海国土軸の現況

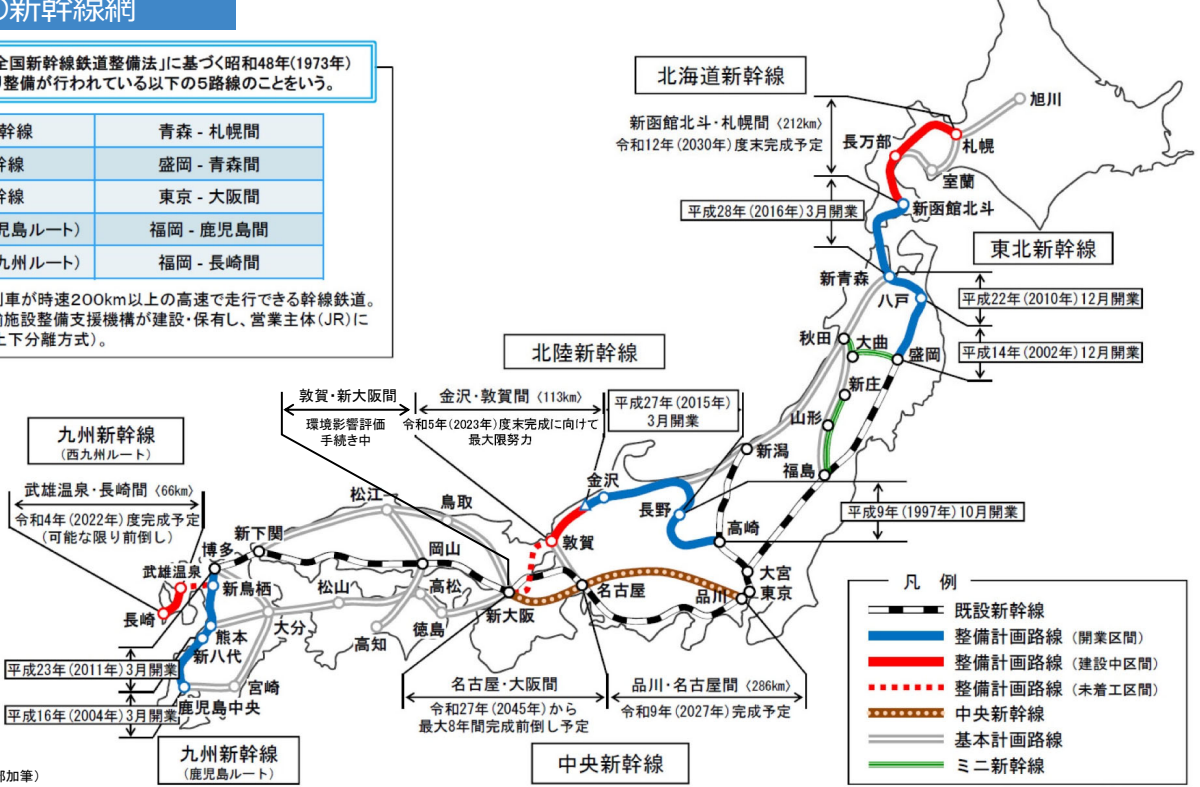
- 北陸地域の新幹線網は、上越新幹線全線と、北陸新幹線(東京～金沢間)が開通済み。
- 北陸新幹線が、建設中の金沢～敦賀間を含め新大阪まで全線開通すると、他地域とのアクセスがさらに向上。

■北陸地域の新幹線網

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
 ○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



凡例
 既設新幹線
 整備計画路線(開業区間)
 整備計画路線(建設中区間)
 整備計画路線(未着工区間)
 中央新幹線
 基本計画路線
 ミ二新幹線

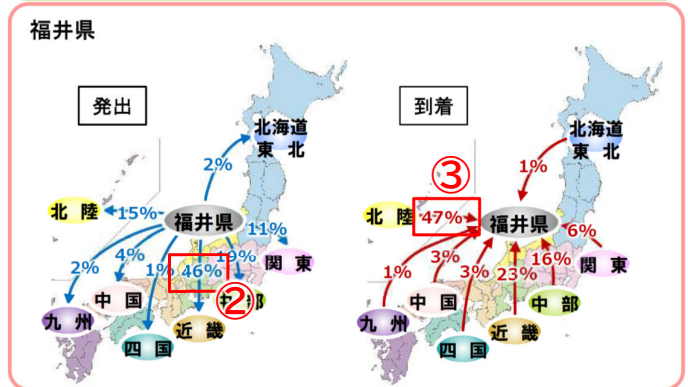
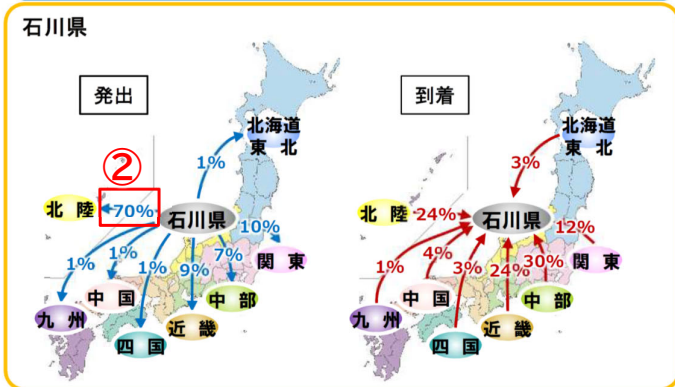
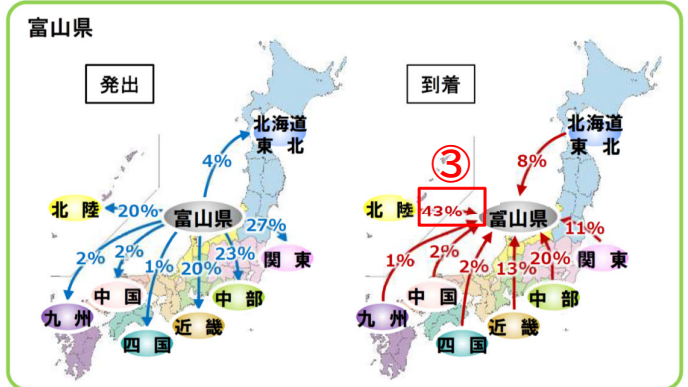
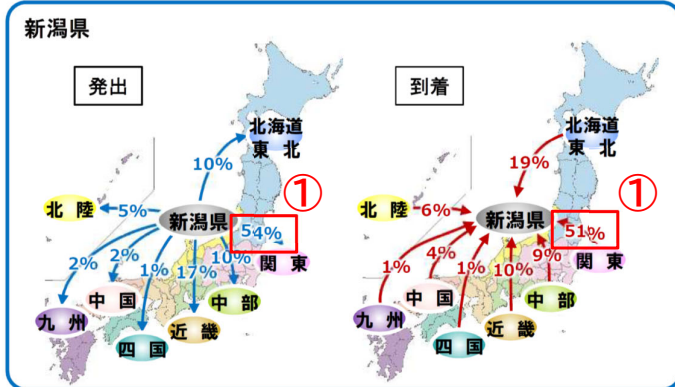
出典:国土交通省鉄道局HP(一部加筆)

②日本海国土軸の現況

- 貨物流動において、新潟県は発出・到着とも関東との繋がりが強い。(図中①)
- 石川県は北陸域内への発出が、福井県は近畿への発出が多い。(図中②)
- 富山県と福井県は、北陸域内からの到着が多い。(図中③)

■北陸地域各県を発着する貨物流動

出典：北陸港湾ビジョン
(平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成)
※代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)※流動量は自県内を除いた値

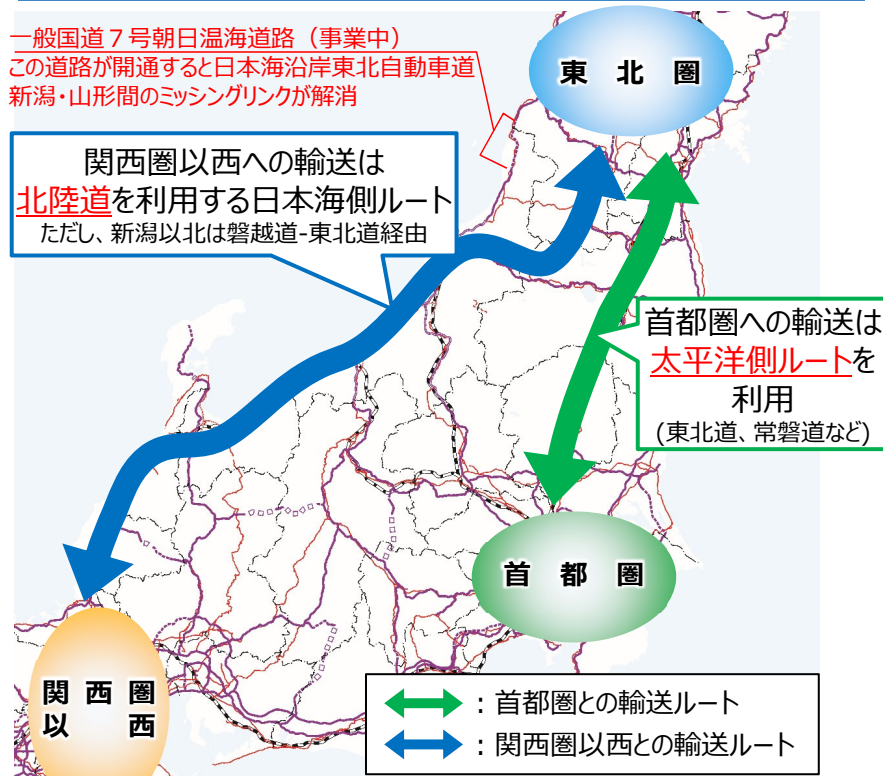


6

②日本海国土軸の現況

- 物流事業者の一部は、東北圏と関西圏以西間のトラック輸送は、日本海側ルートを利用。
- 国土の2面活用のためには、日本海側の道路ネットワークの強化が望まれる。

■東北圏を発着地とする物流ルート（一部事業者の例）



【日本海国土軸などに対する意見】

Q.日本海側のミッシングリンク解消で、想定される輸送事業の変化

→到着予測時間を基にルート変更や、積荷の積み合わせパターンが変更できた場合に、**車両の削減**ができる可能性がある。



Q.日本海国土軸の活用について

→太平洋側ルートに**通行止め等の障害**が発生した際に、日本海側ルートでも大きな**時間ロス**なく接続できる環境が整うと、**物流が滞りリスクの削減**につながる。

→太平洋側・日本海側のどちらのルートを選択しても**時間ロス**が少なく、業務では**非常に助かる**。



出典：輸送ルート及び日本海国土軸などに対する意見は、北陸地方整備局にて実施した「日本海側・太平洋側の人・物流に関するアンケート調査（R3年9月）」より

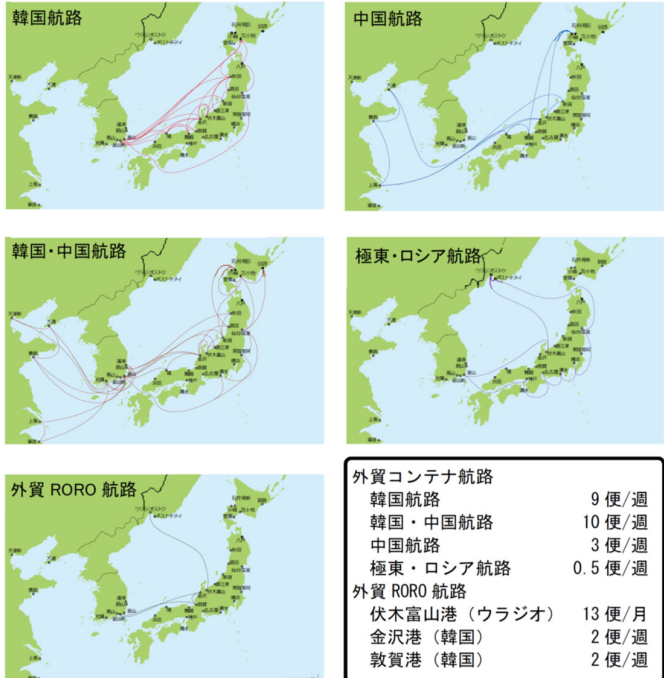
7

②日本海国土軸の現況

- 北陸地域の主要5港湾から中国、韓国及びロシアとの間で外貿コンテナ・RORO航路が就航。
- 新潟港と敦賀港では国内の長距離フェリー等も就航。

■北陸地域の定期航路

■外貿コンテナ・外貿RORO航路

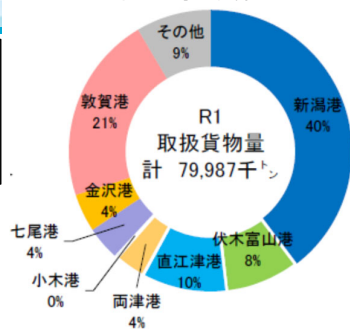


■国内における長距離フェリー・内貿RORO・内貿コンテナ航路

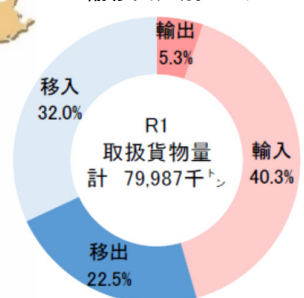
□博多～敦賀 新規 RORO 航路 (近海郵船) 平成 31 年 4 月就航 ※13 年ぶりに復活
 ・総トン数 : 約 9,800 トン
 ・所要時間 : 約 19 時間



■北陸港湾別貨物量シェア



■輸移出入別シェア

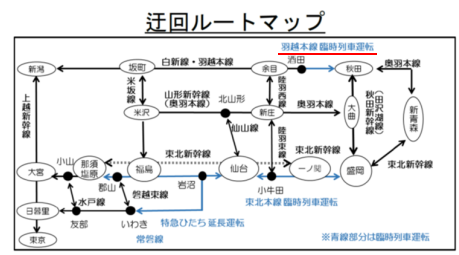


③防災上の観点における日本海国土軸の重要性

- 令和3年2月13日23時7分発生 of 福島県沖を震源とする地震では、東北新幹線などが運休。
- JR東日本では、代替列車として日本海側の在来線で臨時列車を運行するなどの対応を実施。

■福島県沖を震源とする地震(令和3年2月13日)の事例

▶東北新幹線の代替列車として、JR常磐線のほか、日本海側のJR羽越本線で臨時列車を運行



令和3年2月13日福島県沖を震源とする地震による被害状況等について【第7報】

1. 東北運輸局の体制

2月13日	23:00	非常災害(地震)
2月14日	0:15	第1回災害対策本部会議
2月14日	0:20	第2回災害対策本部会議
2月14日	0:50	第3回災害対策本部会議

2. 所要施設等の状況

○線路状況(1月13日 14:00現在)

●線路の被害状況

- JR東 東北新幹線の一部区間の被害あり(詳細被害中)
- JR東 山形新幹線の一部区間の被害あり(詳細被害中)
- JR東 福島駅～白河駅間(白河駅～白河駅)の被害あり(詳細被害中)
- JR東 常磐線の一部区間の被害あり(詳細被害中)
- その他施設被害等を含め、被害状況は随時更新されます。

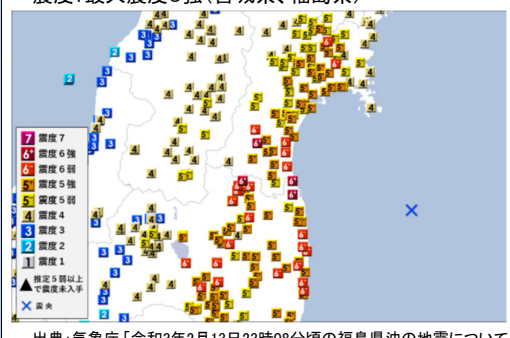
●運行状況(1月13日)

事業者	線名	運転停止区間	運転再開	主な被害状況
JR東日本	東北新幹線	盛岡～秋田間	2/15 11:00	2/15 11:00 以降は日本海側を迂回して運転再開
JR東日本	山形新幹線	福島～新庄間	2/15 11:00	2/15 11:00 以降は日本海側を迂回して運転再開
JR東日本	常磐線	福島～白河間	2/15 11:00	2/15 11:00 以降は日本海側を迂回して運転再開
JR東日本	東北新幹線	盛岡～秋田間	2/15 11:00	2/15 11:00 以降は日本海側を迂回して運転再開

出典:東北運輸局「令和3年2月13日福島県沖を震源とする地震による被害状況等について【第7報】」

■福島県沖を震源とする地震

- ・発生時刻:令和3年2月13日23時07分
- ・マグニチュード:7.3
- ・震度:最大震度6強(宮城県、福島県)



出典:JR東日本「福島県沖地震に伴う東北新幹線の被害と復旧状況等について」
 地図出典:電子国土WEB

③防災上の観点における日本海国土軸の重要性

○平成23年3月11日発生 of 東日本大震災後、日本海側を迂回して石油類や支援物資を輸送。

様々な関係者の協力のもと、
発災後8日目の3月18日には
石油を輸送する盛岡行き列車が横浜を出発
 (当初は1日1本。21日の横浜発から1日2本。)

1日あたりの輸送量は
 20kℓタンクローリー60~70台分
 ※この迂回輸送は4月19日(横浜発)まで運用。



◆盛岡行き石油列車



◆盛岡貨物ターミナル駅

磐越西線復旧後、3月25日には、
郡山行きの石油列車が横浜を出発
 (当初は1日1本。
 4月1日の横浜発から1日2本。)

1日あたりの輸送量は
 20kℓタンクローリー60台分
 ※この迂回輸送は4月14日(横浜発)まで運用。



◆磐越西線を走る
 郡山行き石油列車



◆郡山駅(貨物駅)

両ルート合計の輸送実績は、
20kℓタンクローリー 2,850台分 であった。

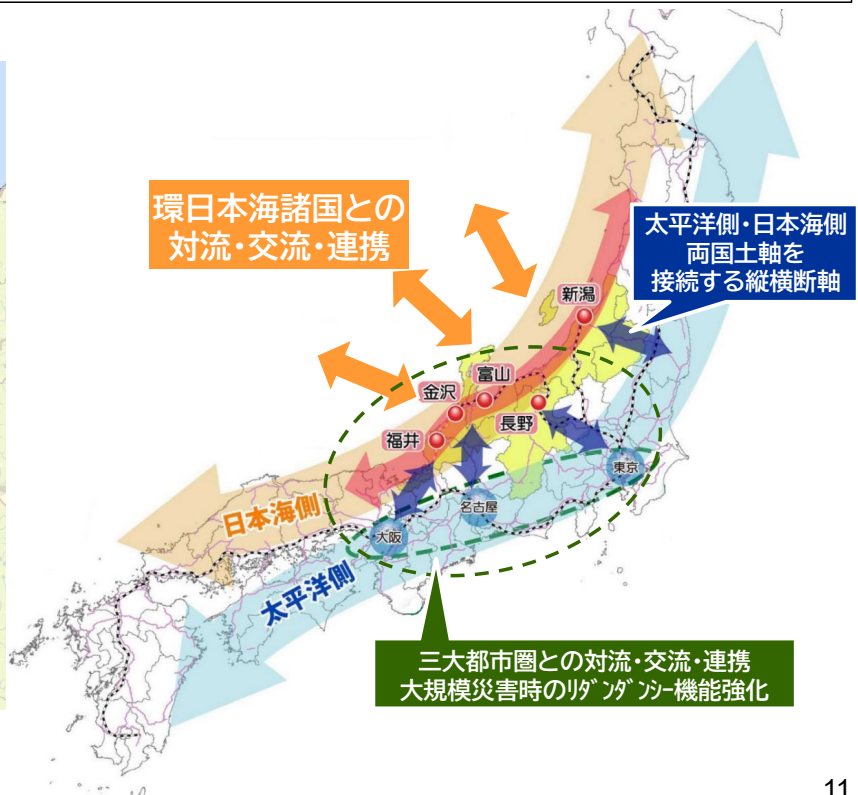
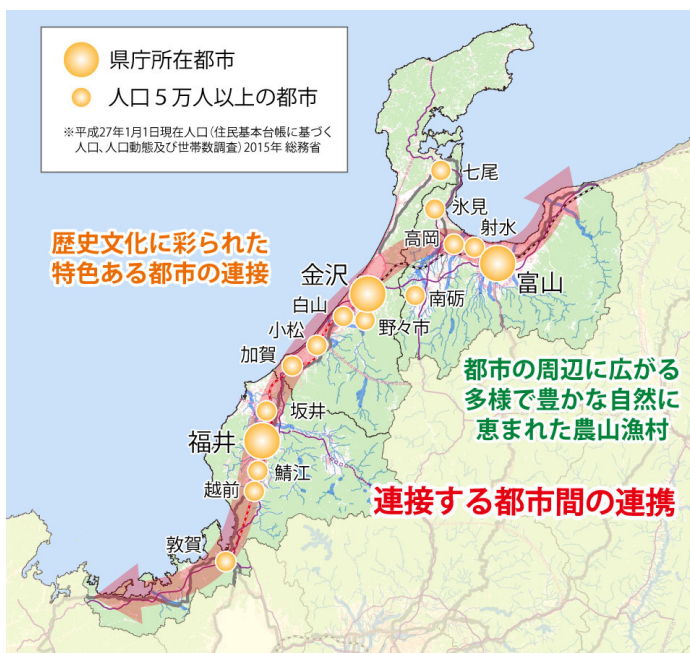
このほか、毛布、水等の支援物資を関西、九州方面等から新潟、秋田等の貨物駅まで輸送し、トラックに積み替えて被災地まで届ける輸送も実施された。

写真の出典：国土交通省HP
 地図の出典：電子国土WEB

④北陸ブロックの目指すべき将来像

○北陸圏広域地方計画(平成28年3月策定)で示されている **北陸圏の将来像** は

- 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く **新・北陸**
- 三大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する **新・北陸**



⑤北陸地方整備局管内の取組

○将来像の実現に向けた、北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画における6つの重点目標

重点目標1 防災減災が主流となる社会の実現



◆令和元年 東日本台風による被害 (千曲川の堤防決壊による浸水)

◆治水安全度の向上を図る大河津分水路 令和の大改修

重点目標2 持続可能なインフラメンテナンス



◆一般国道8号弁天大橋の橋梁架替の状況 (新潟県糸魚川市)

重点目標3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現



◆富山駅北口広場の完成予想図

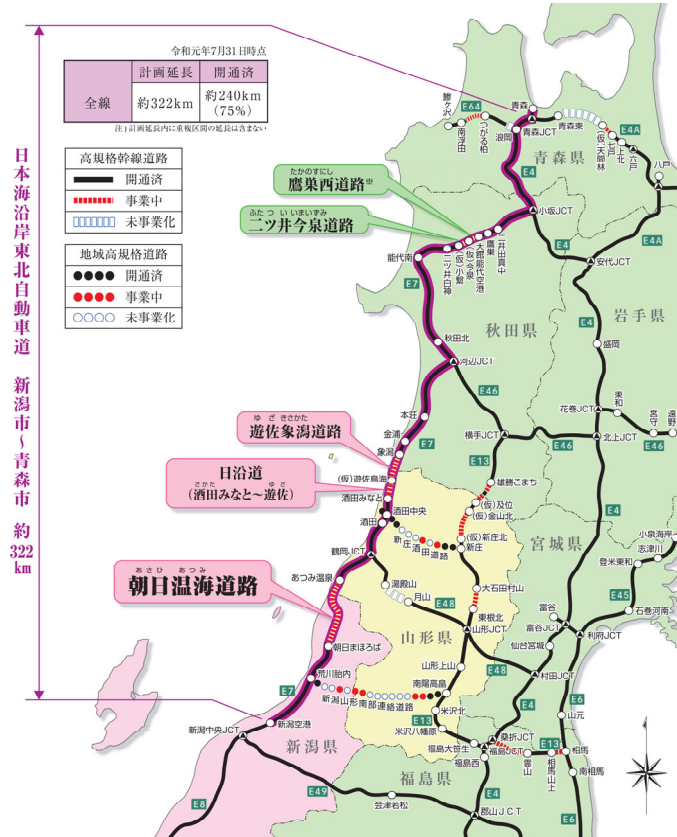
◆富山駅付近連続立体交差事業により南北接続された路面電車



◆一般国道159号高松歩道整備事業の整備前の状況 (石川県かほく市)

⑤北陸地方整備局管内の取組

重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備



◆日本海沿岸東北自動車道の整備状況

◆敦賀港鞠山南地区で事業中の国際物流ターミナル整備状況 (福井県敦賀市)



重点目標5 インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション

◆除雪機械の自動化に向けた取組



①フロントプラウ 新雪を路外に飛ばす装置
 ②路面整正装置 圧雪を刺ぎ取る装置
 ③サイドシャッタ 交差点等で雪を抱え込む装置

重点目標6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

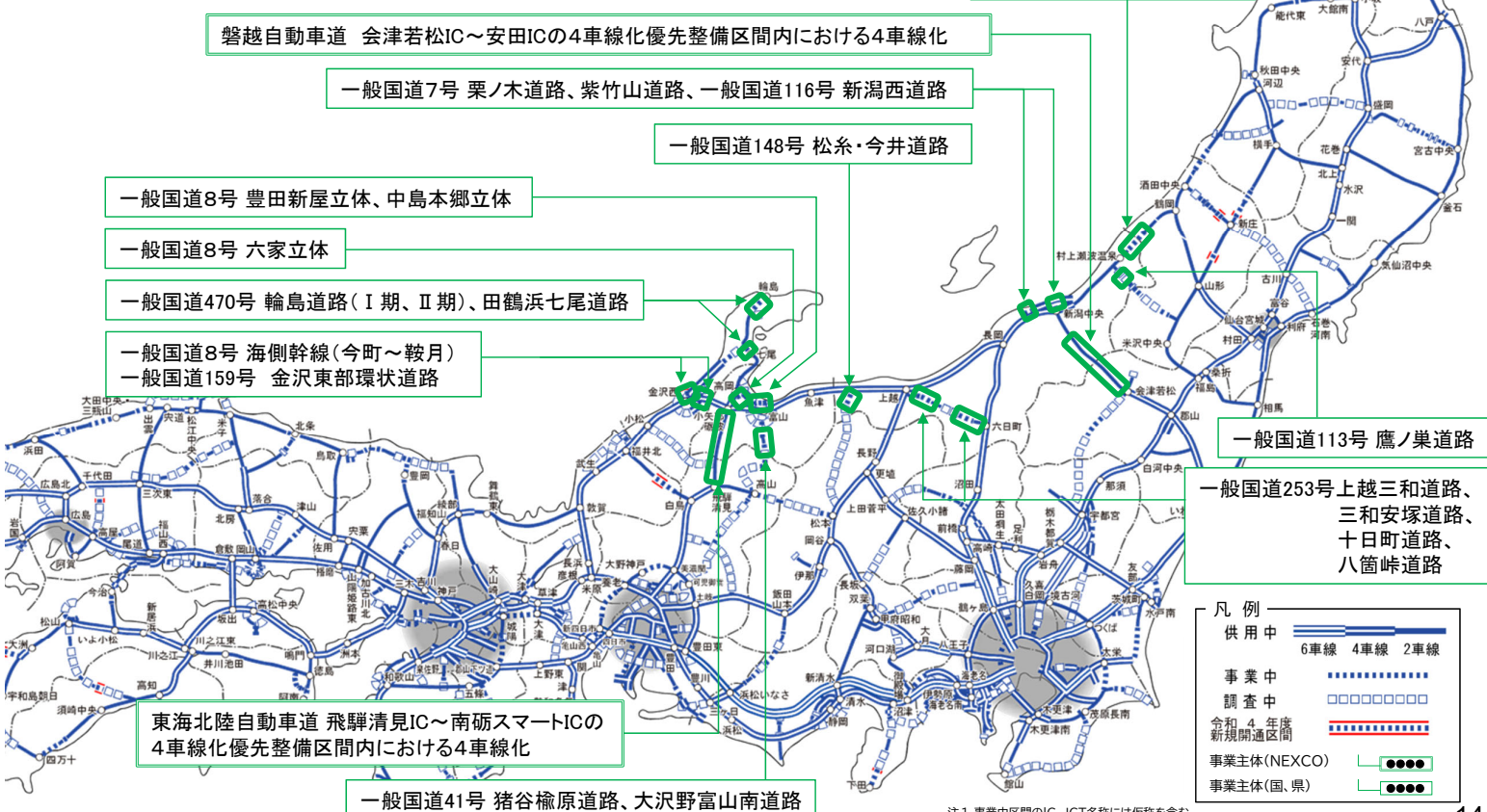


◆信濃川やすらぎ堤における魅力ある水辺空間の創出に向けた取組 (新潟県新潟市)

⑤北陸地方整備局管内の取組

○日本海側国土軸や横断軸の強化に向け、管内各地で道路事業を推進。

新潟県、富山県、石川県内の高規格道路で事業中の主な箇所

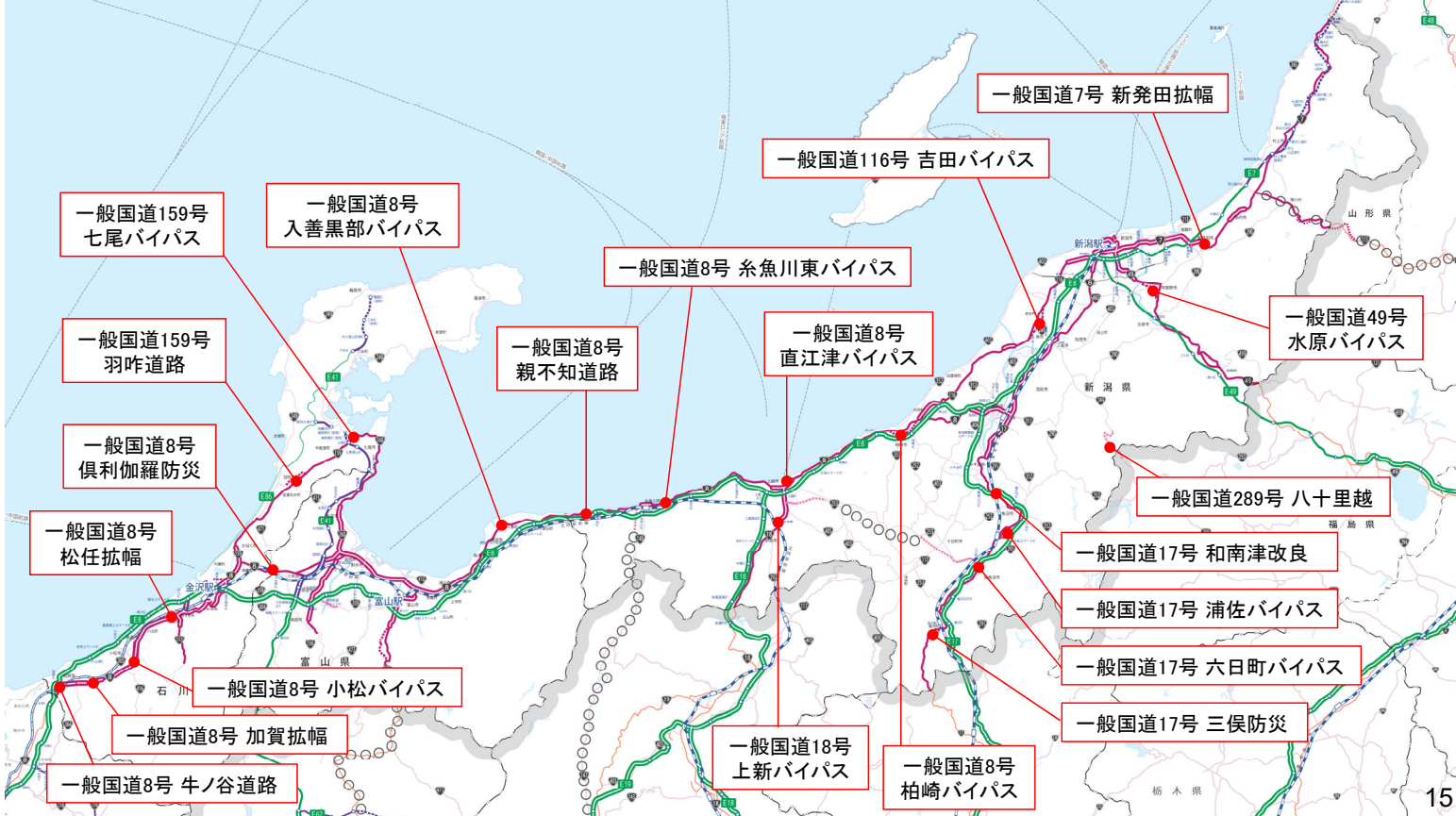


出典:令和3年8月 道路局資料

⑤北陸地方整備局管内の取組

○日本海側国土軸や横断軸の強化に向け、管内各地で道路事業を推進。

新潟県、富山県、石川県内の一般国道で事業中の主な箇所



⑤北陸地方整備局管内の取組

- あらゆる関係者(国・県・市町村・企業・住民等)が協働して「流域治水プロジェクト」を策定。
- ハード・ソフト一体となった総合的な事前防災対策を加速。

① 氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策

雨水貯留機能の拡大 集水域
 [国・市、企業、住民]
 雨水貯留浸透施設の整備、ため池等の治水利用

流水の貯留 河川区域
 [国・県・市・利水者]
 治水ダム建設・再生、利水ダム等において貯留水を事前に放流し洪水調節に活用

[国・県・市]
 土地利用と一体となった遊水機能の向上

持続可能な河道の流下能力の維持・向上
 [国・県・市]
 河床掘削、引堤、砂防堰堤、雨水排水施設等の整備

氾濫水を減らす
 [国・県]
 「粘り強い堤防」を目指した堤防強化等

② 被害対象を減少させるための対策

リスクの低いエリアへ誘導／住まい方の工夫
 [国・市、企業、住民]
 土地利用規制、誘導、移転促進、不動産取引時の水害リスク情報提供、金融による誘導の検討

氾濫域
浸水範囲を減らす
 [国・県・市]
 二線堤の整備、自然堤防の保全

③ 被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

土地のリスク情報の充実 氾濫域
 [国・県]
 水害リスク情報の空白地帯解消、多段階水害リスク情報を発信

避難体制を強化する
 [国・県・市]
 長期予測の技術開発、リアルタイム浸水・決壊把握

経済被害の最小化
 [企業、住民]
 工場や建築物の浸水対策、BCPの策定

住まい方の工夫
 [企業、住民]
 不動産取引時の水害リスク情報提供、金融商品を通じた浸水対策の促進

被災自治体の支援体制充実
 [国・企業]
 官民連携によるTEC-FORCEの体制強化

氾濫水を早く排除する
 [国・県・市等]
 排水門等の整備、排水強化

⑤北陸地方整備局管内の取組

- 防災上の観点や、グローバルサプライチェーンを支えるためにも、港湾施設の機能強化を推進。
- 脱炭素化に向けた新潟港におけるカーボンニュートラルレポートなども推進。

輪島港
【輪島崎地区】避難港整備事業

七尾港
【大田地区】国際物流ターミナル整備事業

金沢港
【大野地区】国際物流ターミナル整備事業

敦賀港
【鞠山南地区】国際物流ターミナル整備事業

伏木富山港
【伏木地区】国際物流ターミナル整備事業
【新湊地区】中央ふ頭再編整備事業

新潟港
【東港区】カーボンニュートラルレポートの取組を推進
【西港区】航路泊地整備事業

地図出典：電子国土WEB ©ERINA