

【北陸圏・中部圏の連携】

北陸圏のインフラ整備状況 ～高規格幹線道路、港湾～

北陸地方整備局
平成27年 7月

1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク

①北陸圏・中部圏を結ぶ高規格幹線道路ネットワーク

○ 北陸圏・中部圏を結ぶ高規格幹線道路ネットワークは、東海北陸道、能越道、中部縦貫道を主として構成され、現在、未供用区間の整備や4車線化整備が進められているところ。

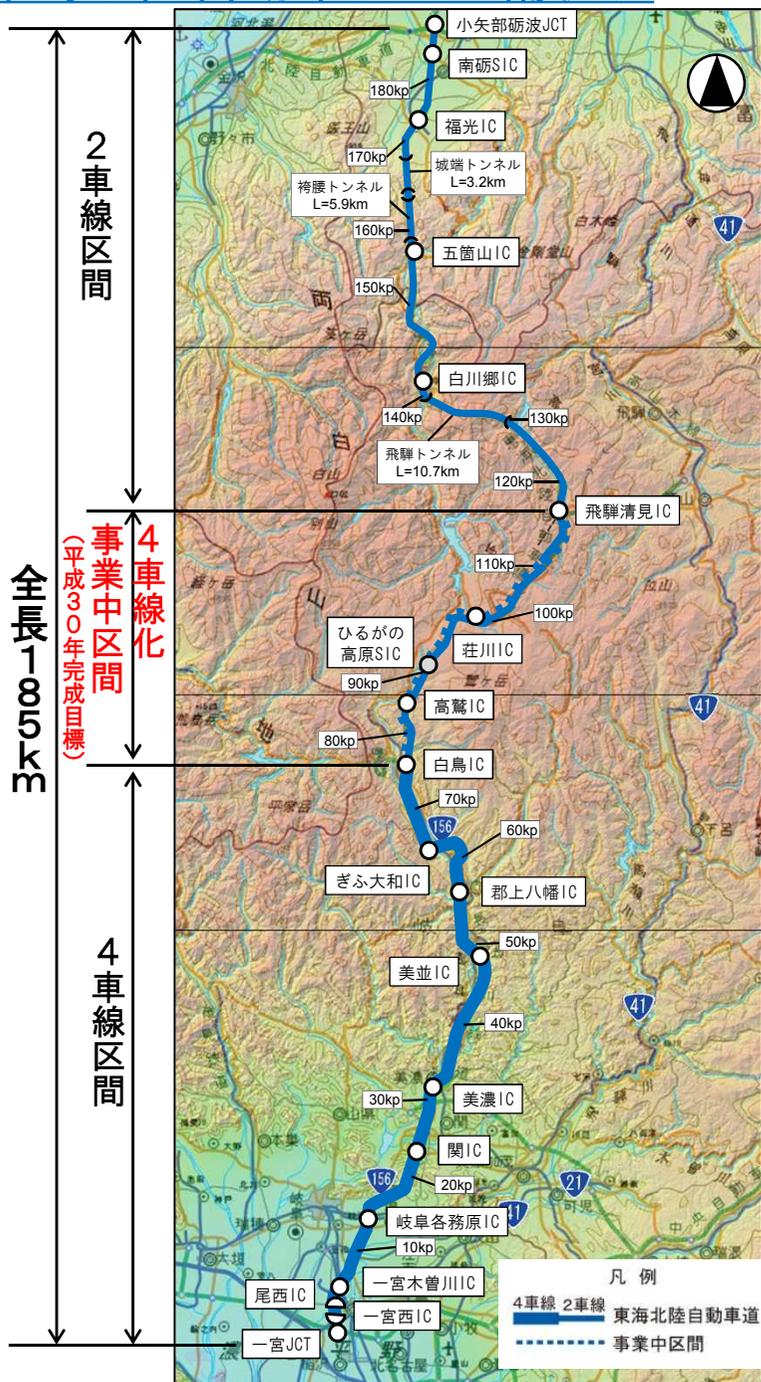


各路線の整備状況

	単位: km		
	東海北陸自動車道	能越自動車道	中部縦貫自動車道
計画延長	185	約100	約160
開通済区間	185	96	54
うち 暫定2車線	109	82	54
事業中区間	41	12	55
うち 4車線化	41	-	-

1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク

② 東海北陸自動車道の整備状況

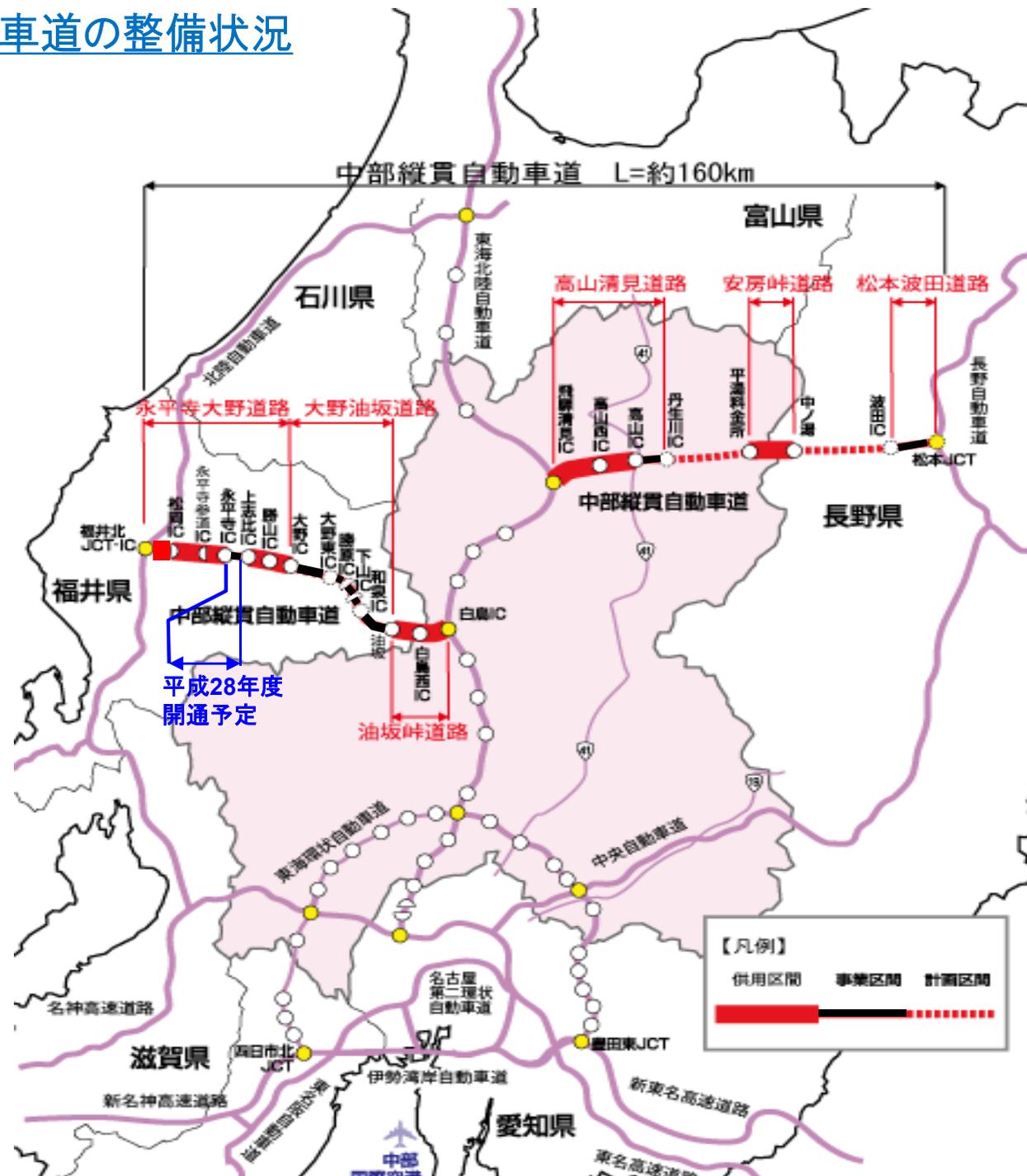


③ 能越自動車道の整備状況



1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク

④ 中部縦貫自動車道の整備状況



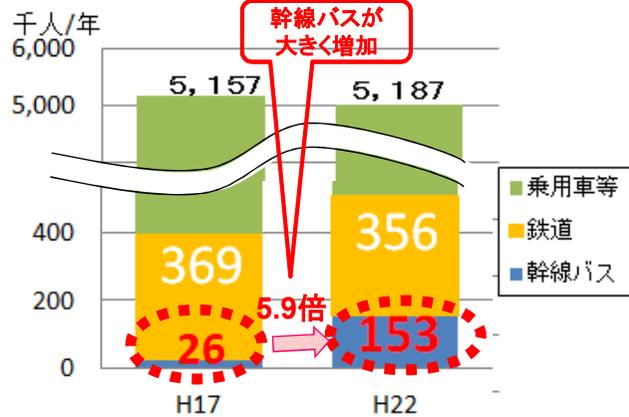
1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク ～東海北陸自動車道全線開通の効果

①北陸圏と中部圏を行き交う人の動きが活発化

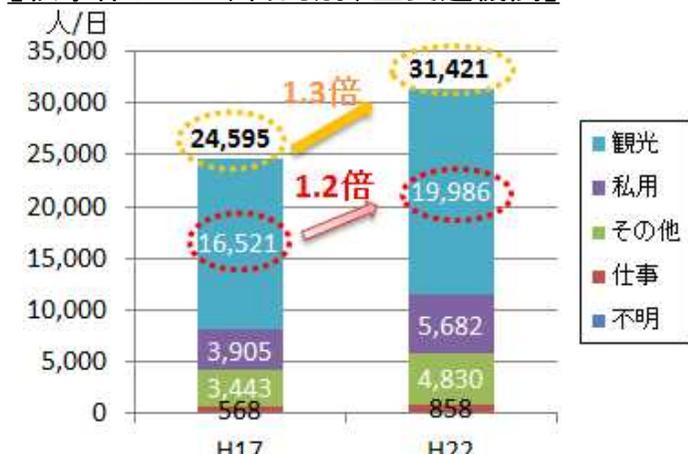
- 東海北陸道の全線開通により、富山県と中部圏(岐阜県、愛知県)とを行き交う人の動きが増加しており、特に観光面で大きく増加。
- それにより、北陸⇄中部間を結ぶ高速バス等の便数が増加。

◆富山県⇄岐阜県、愛知県の旅客流動量

【年間、代表機関別、全目的】



【秋季休日1日、目的別、全交通機関】



※ 出典: 全国幹線旅客純流動調査(2005,2010)



例) 富山⇄名古屋間の高速バス

経緯	便数
全線開通前(H19.7)	4往復
全線開通後(H21.4)	6往復
現在(H27.6)	10往復

例) 金沢⇄五箇山・白川郷・高山間の増便

平成27年3月に6便から8便へ増便

北陸飛驒 世界遺産と3つ星をめぐる旅

北陸飛驒 3つ星街道の旅

高速バス 高山線

金沢 ⇄ 五箇山 白川郷 高山

平成27年 3月14日から 日帰りもラクラク!!

増便!! 毎日 8往復!!

金沢から「五箇山」「白川郷」「高山」へのアクセスがさらに便利に!!

※ 出典: 北陸鉄道株式会社HP

1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク ～東海北陸自動車道全線開通の効果

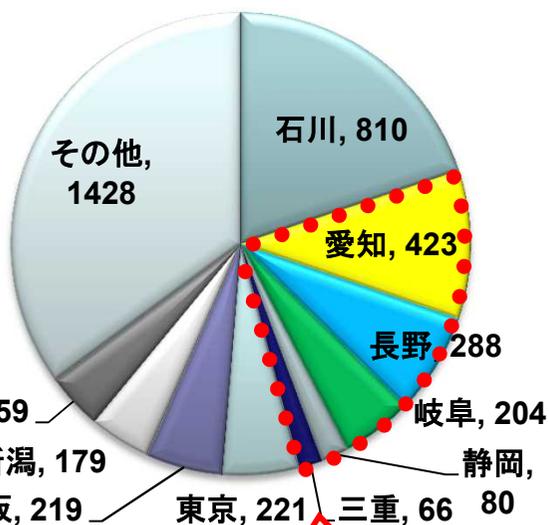
② 中部圏(東海地方)からの観光客が増加

● 東海北陸道の全線開通により、中部圏(東海地方)からのアクセス利便性が向上し、石川県・富山県の主要観光地における観光客数が増加

① GWにおけるひみ番屋街※

の県外利用車両の割合

● H26.5.4に実施したナンバープレート調査より



N=4,077台/日

※北陸地方整備局調べ

県外利用者の
約3割が中部圏

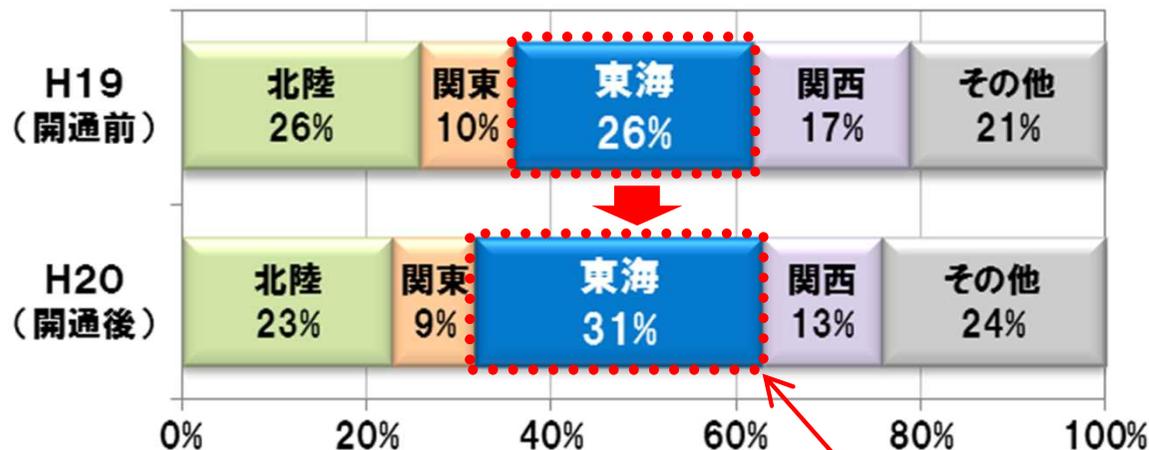
※ひみ番屋街(道の駅「氷見」)

富山県氷見市にあり、氷見漁港直送の魚介類等を使った飲食店や物産店、さらに温泉施設も完備。

H25年には、125万人が来訪。
(H24.10リニューアルオープン)

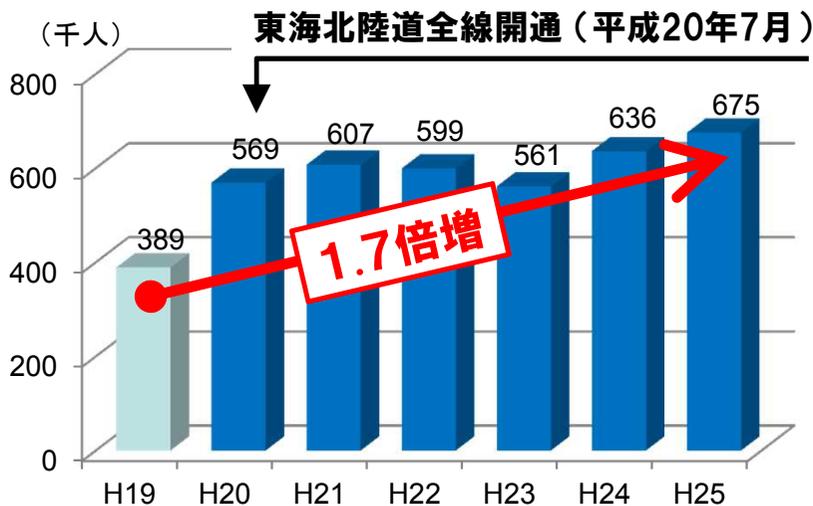
② 兼六園における観光バスの方面別利用割合

※出展:石川県県民ふれあい公社ヒアリング



東海地方からの観光バスが増加

③ 中部圏(東海地方)から金沢地域への観光客数



※出典:統計からみた石川県の観光



※出典:北国新聞HP(H19.7/7)

1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク ～東海北陸自動車道全線開通の効果

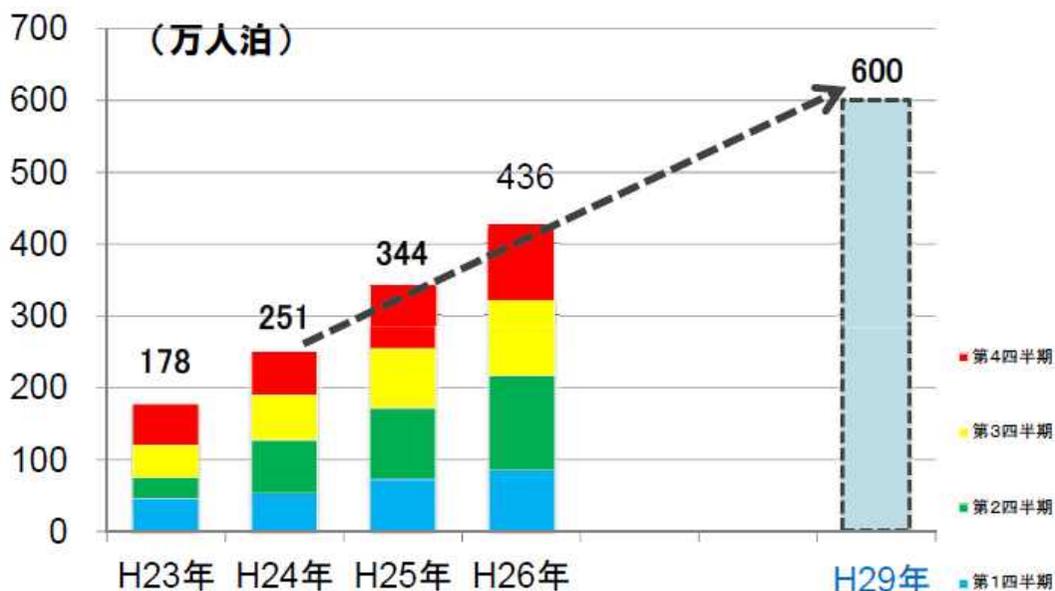
③ インバウンド推進の動きも進行

【昇龍道プロジェクト】

- 中部北陸9県が協働し、インバウンドを推進するため立ち上げた「昇龍道プロジェクト」(平成24年1月)
- 東海北陸自動車道は、「昇龍道プロジェクト」の骨格となる道路として、その役割を担っている。

■ 昇龍道地域の外国人宿泊者数

昇龍道プロジェクト公表後に中部北陸圏の外国人観光宿泊者数が大幅に増加し、H29年には600万人を目指す



※ 出典:「昇龍道」推進協議会資料より



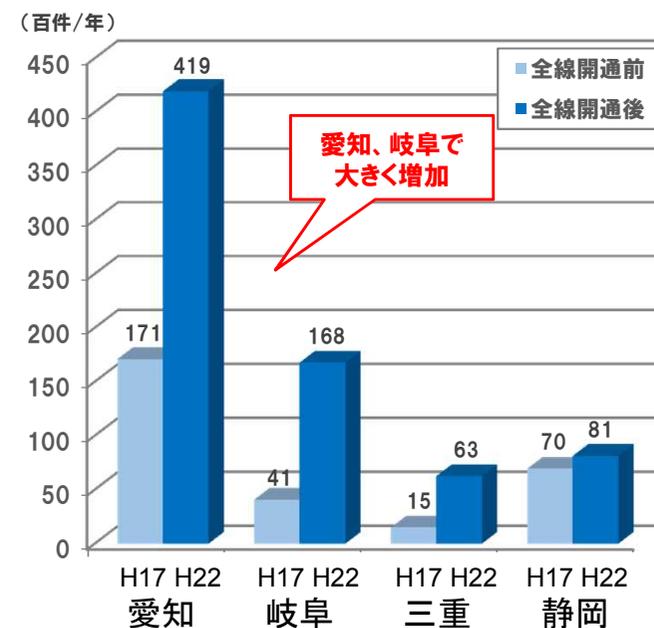
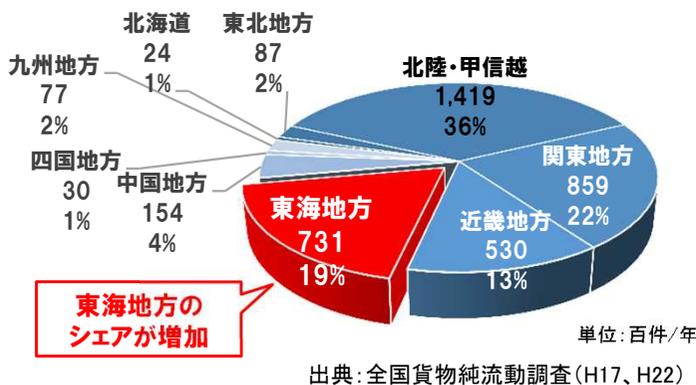
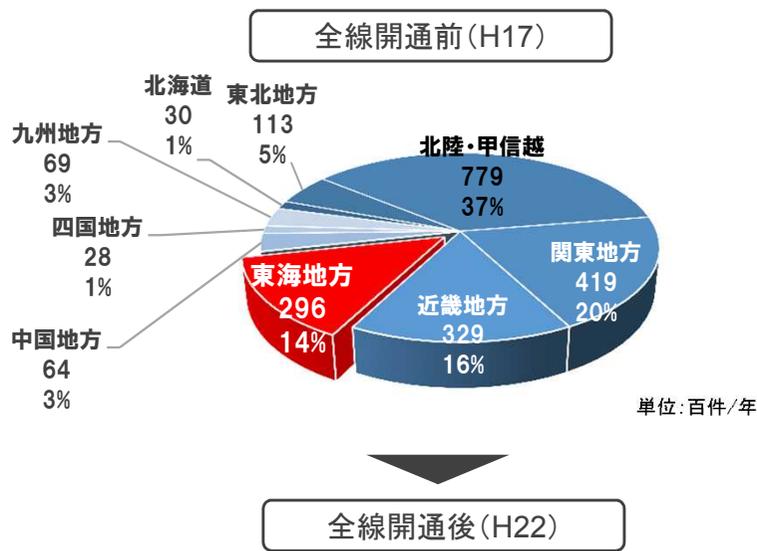
昇龍道観光計画推進協議会

1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク ～東海北陸自動車道全線開通の効果

④北陸圏(富山県)と中部圏の物流が大きく増加

- 東海北陸道全線開通後、富山県⇄中部圏との自動車貨物輸送件数が増加(約3万件⇒約7.3万件)し、全国におけるシェアが増加(14%⇒19%)。
- 特に愛知県と岐阜県への、輸送件数が大きく増加(愛知:約1.7万件⇒約4.2万件、岐阜:約0.4万件⇒約1.7万件)

■富山県発着自動車貨物輸送件数の変化

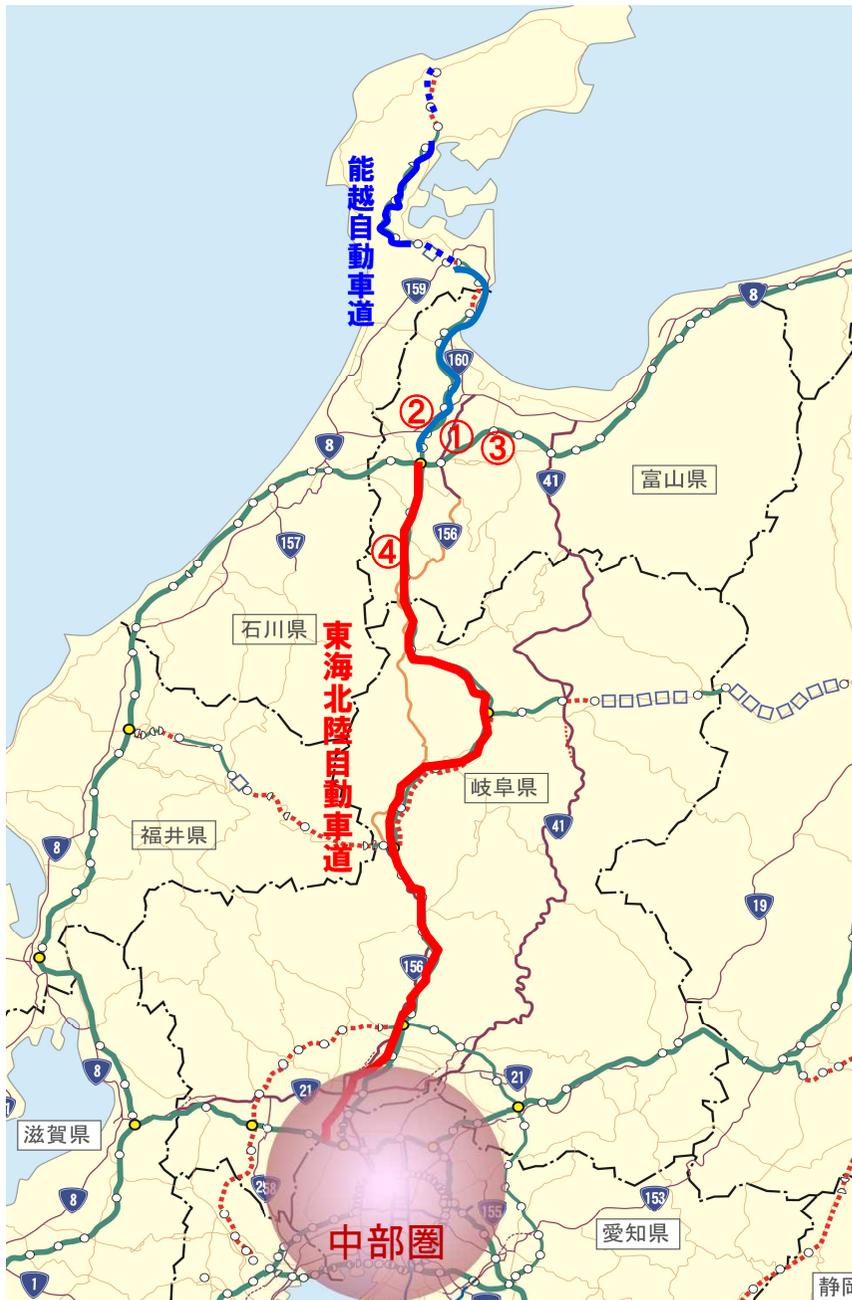


出典: 全国貨物純流動調査(H17, H22)

出典: 全国貨物純流動調査(H17, H22)

1. 北陸圏・中部圏間の道路ネットワーク ～東海北陸自動車道全線開通の効果

⑤ 東海北陸道(富山県内)沿線では商業施設等が続々オープン



① イオンモール砺波の開業(H27.7.14予定)

イオングループが運営する「モール型ショッピングセンター」

② 日本海側初のアウトレットモールの開業(H27.7.16予定)



「三井アウトレットパーク 北陸小矢部」イメージ

北陸・能越・東海北陸の各自動車道が交差する高速交通網の要に位置し、北陸の自動車交通の大動脈である国道8号が市の東西を貫いていることから、地理的優位性をアピールし、日本海側初となるアウトレットモールの誘致に成功

③ コストコ射水倉庫店の開業(H27.8.22予定)

アメリカに本社を置く会員制の倉庫型店舗

④ クリエータープラザの整備(南砺市において整備中)

東海北陸自動車道城端SA・桜ヶ池ハイウェイオアシスにおいてアニメ関係コンテンツのクリエイターを集める「クリエイタープラザ」(仮称)が南砺市において整備中。

2. 北陸の港湾

① 伏木富山港をはじめ4港が日本海側拠点港等として選定

- 伏木富山港、金沢港、敦賀港の3港が日本海側拠点港として、七尾港が拠点化形成促進港として選定

◆日本海側拠点港の選定<19港・28計画>

日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化

○日本海側拠点港<19港・28計画>

国際海上コンテナ	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「 <u>伏木富山港</u> 」、「秋田港」、「伊万里港」、「境港」、「舞鶴港」、「 <u>金沢港</u> 」
国際フェリー・国際RORO船	「博多港」、「北九州港・下関港」、「 <u>敦賀港</u> 」、「稚内港」、「 <u>伏木富山港</u> 」、「舞鶴港」
国際定期旅客	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ(定点クルーズ)	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ(背後観光地クルーズ)	「小樽港・ <u>伏木富山港</u> ・舞鶴港」、「 <u>金沢港</u> 」、「境港」
原木	「境港」、「浜田港」
LNG	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物	「酒田港」

●総合的拠点港<5港>

次の港湾については、「日本海側拠点港」として選定した機能に加え、その他の機能の強化も図ることが望まれる「総合的拠点港」として選定。

「新潟港」、「伏木富山港」、「下関港」、「北九州港」、「博多港」

◆拠点化形成促進港<4港・4計画>

次の港湾は、「日本海側拠点港」としての選定には至らなかったが、該当機能に係る「拠点化形成促進港」として選定

「留萌港」(原木)、「能代港」(リサイクル貨物)、「七尾港」(原木)、「唐津港」(外航クルーズ(背後地観光地クルーズ))



2. 北陸の港湾

② 伏木富山港の概要

- 伏木富山港は、富山、伏木、新湊の3地区から構成される国際拠点港湾である。
- 北前船の寄港地として栄え現在も日本海側のゲートウェイの一つとして発展を続けている。
- 水深12mを有するコンテナターミナルがあり、中国、韓国、ロシアとの定期航路が開設され年間約8万TEUを取り扱っている。

伏木富山港(新湊地区)

伏木富山港(富山地区)

伏木富山港(伏木地区)

2. 北陸の港湾

③ 金沢港の概要

- 金沢港、堀込みにより建設され、昭和44年に開港した重要港湾である。
- 背後には、世界的機械産業製造工場等が立地し、産業活動を支えている。
- コンテナターミナルでは、年間約6万TEUを取扱い中国、韓国への定期コンテナ航路の他韓国への国際RORO航路も就航している。



2. 北陸の港湾

④ 敦賀港の概要

- 敦賀港、古くから対岸貿易港として栄えた重要港湾である。
- 中京、阪神地区と北海道をつなぐ基幹航路であるフェリー、RORO航路が就航している。
- 国際物流においては、中国、韓国への定期コンテナ航路の他、韓国との国際RORO航路が就航している。



2. 北陸の港湾

⑤ 七尾港の概要

- 七尾港は、能登地方の産業・生活・観光を支える重要港湾である。
- 古くから天然の良港として栄え、木材産業や石炭火力発電所やLPGの国家備蓄基地が立地するなど重要な役割を果たしている。



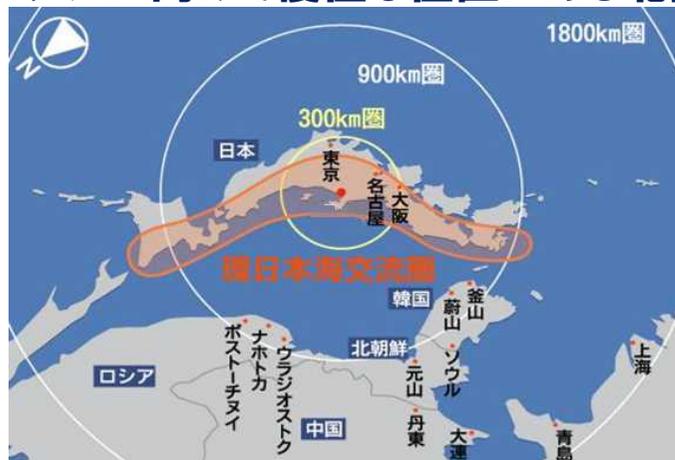
2. 北陸の港湾

～北陸諸港の現状と取組み～

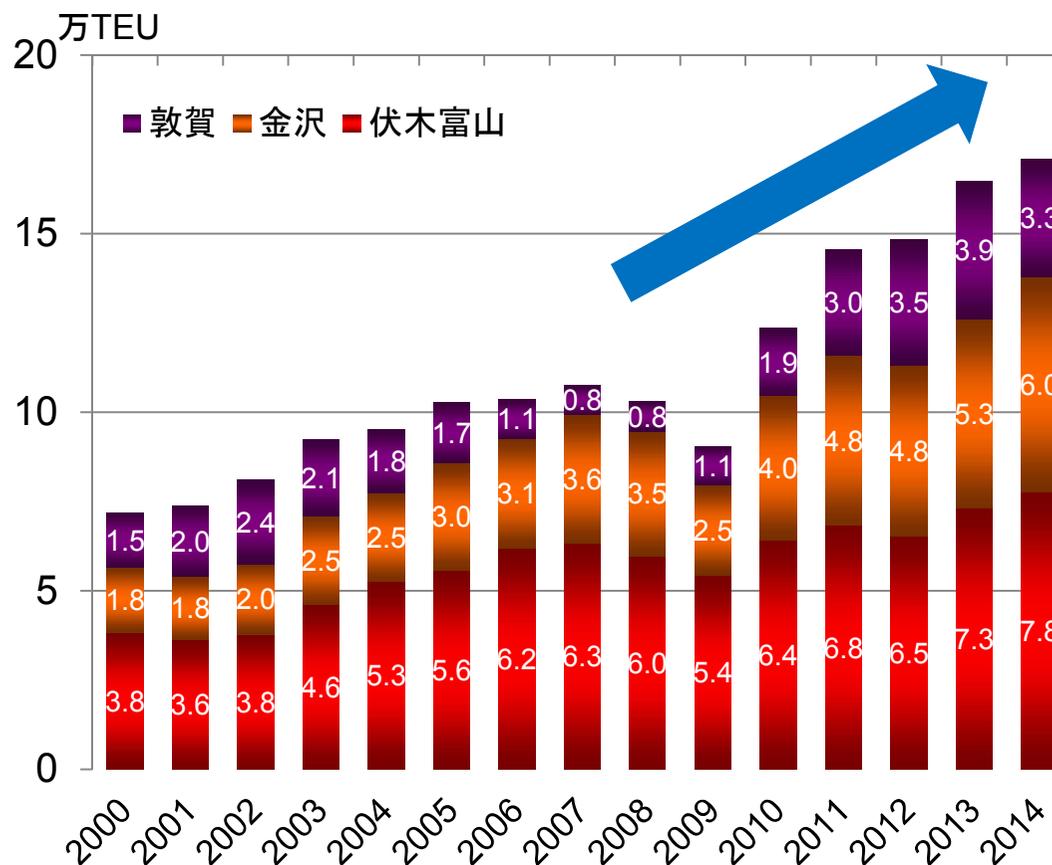
① 外貿コンテナ貨物取扱量が年々増加

- 北陸の諸港で扱う外貿コンテナ貨物は、年々増加している。
- 対岸諸国の経済活動の活発化を背景とし、地理的優位性を踏まえた環日本海諸国のゲートウェイ機能として重要性の高まりや、大規模災害発生時の相互バックアップ機能として期待される。

【東アジアに向けて優位な位置にある北陸】



【北陸圏の主要港湾の外貿コンテナ貨物取扱量推移】



【北陸圏の主要港湾と幹線道路網】



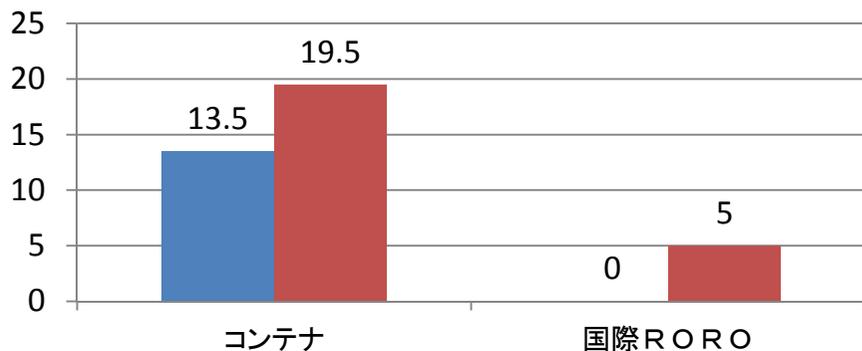
2. 北陸の港湾

～北陸諸港の現状と取組み～

② 北陸の諸港からは、東アジア、極東ロシア向け航路が充実

● 北陸諸港からは、東アジア、極東ロシア向けの航路が平成16年より1.8倍(13.5⇒24.5便/週)に大幅に増加

【増加するコンテナ・RORO航路】



■ 合計 / 便数/週 (H16) ■ 合計 / 便数/週 (H27)



【充実した輸送航路】

H27.4現在

港名	航路名	種類	便数/週 (H16)	便数/週 (H27)
伏木富山港	韓国航路	コンテナ	4	4
	中国航路	コンテナ	2	2
	韓国・中国航路	コンテナ	0	2
	東南アジア航路	コンテナ	0.25	0
	ロシア極東航路	コンテナ	0.25	0.5
		国際RORO	0	1
金沢港	韓国航路	コンテナ	3	5
		国際RORO	0	2
	中国航路	コンテナ	1	2
	韓国・中国航路	コンテナ	0	1
敦賀港	韓国航路	コンテナ	2	2
		国際RORO	0	2
	中国航路	コンテナ	1	0
	韓国・中国航路	コンテナ	0	1
合計	コンテナ		13.5	19.5
	国際RORO		0	5

2. 北陸の港湾

～北陸諸港の現状と取組み～

③ 大規模災害に備えた代替輸送訓練を実施

●大規模災害に備えた代替輸送の訓練を実施し課題の抽出を行っている。

- ・東日本大震災時には東北港湾の代替として日本海側の港湾が機能
- ・巨大地震発生に備え、予め、サプライチェーンにおける代替性、多重性の確保が必要

●太平洋側での災害発生時の北陸圏の被害想定
 <南海トラフの巨大地震>

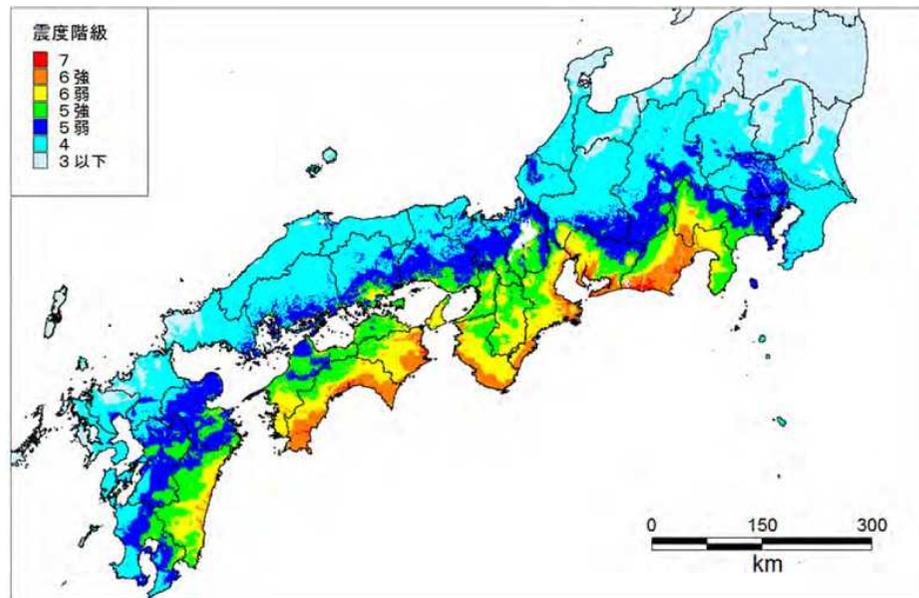


図5.1 基本ケースの震度分布

出典：南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）強震断層モデル編
 ー強震断層モデルと震度分布についてー 平成24年8月29日 南海トラフの巨大地震モデル検討会

代替輸送訓練の実施



「南海トラフ地震に対応した代替輸送訓練」(平成26年11月)

代替輸送手引書の作成

(民間企業における代替輸送の考え方や手法を記載)