



災害ネットワーク構築委員会

- | | |
|------|--------|
| 委員長 | 加藤 健一 |
| 副委員長 | 北村 芳紀 |
| 副委員長 | 白井 大志 |
| 幹事 | 高野 靖 |
| 幹事 | 玉木 寛志 |
| 委員 | 田村 一 |
| 委員 | 小出 記嗣 |
| 委員 | 田中 正人 |
| 委員 | 小林 旭 |
| 委員 | 遠藤 洋次郎 |
| 委員 | 石崎 徹 |
| 委員 | 横山 毅 |
| 委員 | 坂田 祐介 |

日本海国土軸の形成が
国土を強靱化する

広域的災害
ネットワークの構築

[新潟空港IC～豊栄SA 本線からの阿賀のかけはし]
写真提供元: NEXCO東日本

企画・制作

一般社団法人 新潟青年会議所

〒951-8062 新潟市中央区西堀前通6番町894番地1 西堀6番館ビル1階
TEL:025-229-0874

ホームページはこちら▶
<http://www.niigata-jc.com/2014/>

新潟 JC

検索



一般社団法人 新潟青年会議所 2014年度 災害ネットワーク構築委員会

はじめに 1

第1章 東日本大震災

絶たれた「命の道」 2

大動脈となった日本海側ルート 3

想定される大規模自然災害 4

一極一軸型から多軸型国土構造へ 5

第2章 日本海国土軸の現状と展望

未整備区間 6

地域間連携 8

国土強靱化計画 9

防災首都「新潟」 11

新潟強靱化計画 14

青年会議所の活動 15

まとめ

市民へのメッセージ 16

はじめに

我が国の国土開発は首都「東京」を中心になされ、いわゆる「バブルの崩壊」により、公共工事にかける予算は縮減され、採算性の低いインフラ計画は遅々として進まず、近年に至っては「一極一軸型国土構造」が一層強化されました。

しかし、未曾有の大規模自然災害「東日本大震災」は想定を遙かに超えた被害をもたらし、我が国の脆弱性が露呈し、これを契機に防災・減災の観点でインフラ整備の重要性が再認識されました。災害大国といわれる我が国において防災・減災は必要不可欠であり、「多軸型国土構造」に転換し、国土全体を強靱化しなければなりません。2013年5月15日、「日本海国土軸」の根幹となる日本海東北自動車道の全線の事業化がなされましたが、ミッシングリンク*1)が存在しており、未だ道半ばです。

本書では、現在の「一極一軸型国土構造」の問題を提起し、「日本海国土軸」の現状とその必要性について報告します。そして、その中における新潟のポジションについて言及します。

*1)ミッシングリンク:ここでは「分断された鉄道や(高速)道路」のこと。

一般社団法人新潟青年会議所
2014年度 災害ネットワーク構築委員会

「命の道」 絶たれた

東日本大震災

2011年3月11日に発生した東日本大震災。この未曾有の大規模自然災害は激震と巨大津波により、太平洋沿岸地域に壊滅的な被害を与え、死者・行方不明者が約1万8千人を超える恐ろしいものであった。

震災発生直後、日本各地からの支援、救援活動が被災地に向けて開始された。ここでは当時の状況を振り返ってみる。

被災地周辺の交通網の状況としては主要高速道路が寸断され(図1)そのほとんどが通行止めとなった。

例えば、救援のために都心から被災地仙台まで向かう場合、東京駅から仙台駅までの所要時間を調べてみると下記の表のようになる。(表1)

[表1] 東京駅から仙台駅までの車での所要時間 ※平均速度を通常時85km/h、災害時30km/hと設定

距離	東北自動車道ルート		関越・北陸・磐越自動車道ルート		2ルートの差	
	通常時	災害時	通常時	災害時	通常時	災害時
距離	369 km		599 km		230 km	
所要時間	通常時	災害時	通常時	災害時	通常時	災害時
	4時間20分	12時間18分	7時間	19時間57分	2時間40分	7時間39分

通常時でも約2時間40分ほどの差があるところ、震災直後の混乱した状況下で渋滞時平均速度時速30km/hと考えると約7時間40分ものタイムロスとなる。このように、被災地までの道のりが遠のいたことにより、救援や復旧などの災害対策の初動が遅れる結果となった。

被災地へ向かう道路が寸断されたことにより、周辺地域からの支

[図1] 震災当時の主要道路の主な災害状況



警察庁「東日本大震災に伴う交通規制」
(https://www.npa.go.jp/archive/keibi/biki/traffic/koutu_kisei/koutsukisei.pdf)
(参照2014年8月1日)をもとに作成

[図2] 震災後の主要道路の仮復旧状況



警察庁「東日本大震災に伴う交通規制」
(https://www.npa.go.jp/archive/keibi/biki/traffic/koutu_kisei/koutsukisei.pdf)
(参照2014年8月1日)をもとに作成

大動脈 と な っ た 日本海側 ルート

被災地の支援・復旧を早急に行うべく、被災地へと続く東北自動車道等の主要路線を中心にまずは緊急車両の通行を可能とする仮復旧、そして一般車両の通行を可能とする応急復旧が順次行われた。(表2、図2)

[表2] 震災後の主要道路の仮復旧状況

高速道路復旧状況	
3月11日	地震発生。通行止めを実施。
3月12日	主要路線を中心に仮復旧を順次完了。自衛隊の緊急車両などが利用開始。
	この間、多くの区間で応急復旧が行われる。
3月22日	被害を受けた高速道路延べ870km区間のうち、東北自動車道全線を含む約93%(813km)の応急復旧が完了。東北自動車道全線については大型自動車等の通行が可能となった。
3月24日	震災に伴い実施していた交通規制が一部を除き全面解除。一般車両も通行可能となる。

NEXCO東日本「コーポレートサイト」平成23年3月24日 定例記者会見資料
(http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/data_room/regular_mtg/h23/0324/) (参照2014年8月1日)をもとに作成

震災直後では新潟から続く国道49号線の交通量も約84%の増加が確認された。支援人員、物資などの搬送ルートとして、新潟は東北への大動脈として関東・関西からの支援受け入れに対し大きな役割を担うこととなった。(図3、表3)

[表3] 国道49号線の交通量

国道49号線(新潟一郡山方面) 震災前後の3日間の平均交通量		
震災前	震災直後	増加率
約7,000台	約12,000台	約84%

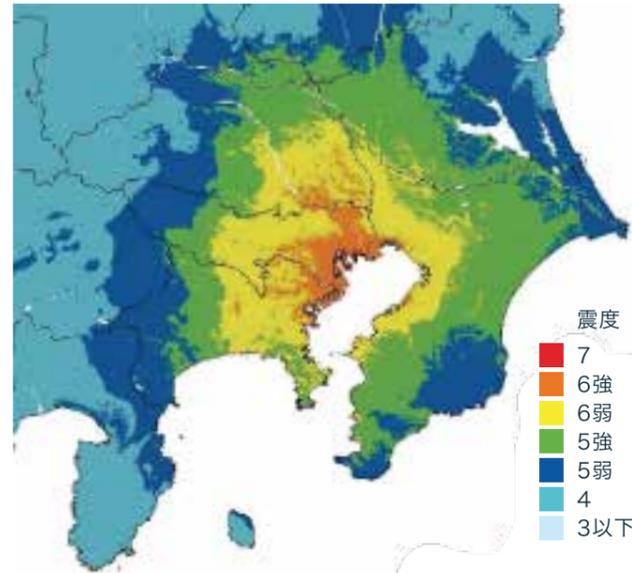
[図3] 震災直後の交通量



国土交通省「震災等を踏まえた今後の事業評価のあり方について」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000145599.pdf>) (参照2014年8月1日)をもとに作成(図3、表3)

援も十分に行えず、被災各地では水・食料等の救援物資が行き渡らず、また、東北地方6県の灯油やガソリンなど石油製品消費の50%を賄っていたJX日鉱日石エネルギー仙台製油所が被災し操業停止となり、化石燃料が供給できないという深刻なエネルギー不足となった。大規模自然災害が、東北への「命の道」を寸断した。

内閣府「首都直下地震の被害想定と対策について【別添資料4】」
 (http://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/taisaku_wg/pdf/syuto_wg_siry04.pdf) (参照2014年8月1日)を引用(図4、表4)



都心南部直下地震(プレート内)の震度分布
 [図4] 震源地が都心南部の場合の震度分布図

首都直下地震

首都直下型の巨大地震は、200年の周期で発生していると考えられ、その規模はマグニチュード8クラス。1923年の関東大震災から90年以上が経過し、首都圏ではいつ大規模地震が発生してもおかしくない状況である。

被害想定	
死者	約2万3,000人
経済損失	約95兆円

[表4] 首都直下地震

[表6] 国土構造の特徴

	一極一軸型国土構造	多軸型国土構造
特徴	東京・太平洋ベルトに首都機能が集中配置されることにより、効率の良い経済活動がなされ、高度成長期の戦後日本を飛躍的に発展させた。その反面、地方では人口過疎が進み、所得格差や深刻な雇用問題を生み出した。かねてより、災害への脆弱性についても指摘されており、東日本大震災でその危うさが表面化した。	北東国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸、西日本国土軸といった複数の軸で構成された国土構造。各国土軸が発展し、首都機能の一部を分散させることにより、それぞれの軸が補完しあう国土構造。国土全体が多重性(リダンダンシー)を持つことで、想定されている大規模自然災害に対しても有用性がある。

想定される大規模自然災害

一極一軸型から多軸型国土構造へ

首都圏で想定される大規模自然災害として、「首都直下地震」「南海トラフ巨大地震」が日本の中心地で発災する可能性が懸念されている。(図4、図5)

2つの震災では、(表4、表5)の通り多大な損失が想定される。国家としての活動が停止する可能性がある。

先述した大規模自然災害が発災すると、東京と太平洋ベルト地帯に首都機能が集中する一極一軸型国土構造の場合、日本の国家予算95.8兆円と対比しても壊滅的な被害を受ける可能性が大きく、重大な問題とされている。

そのリスクを分散させるために多軸型国土形成の必要性が高まっている。特に日本海側は先述した2つの大規模自然災害からリスクフリーであることから、太平洋側のバックアップ機能を果たす「日本海国土軸」の形成が期待されている。(図6、表6)

南海トラフ巨大地震

静岡県の駿河湾から九州東方沖まで続く地域一帯では、100～150年の間隔でマグニチュード8クラスの地震が繰り返し起きてきた。

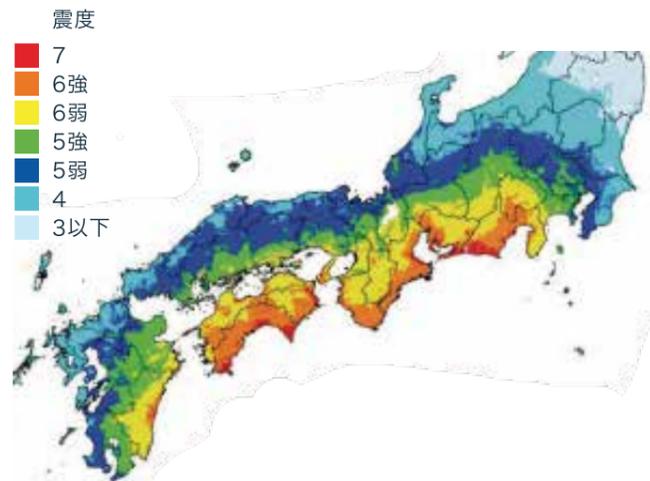
被害想定	
死者	約32万人
経済損失	約220兆円

該当面積	2013年時点での想定	2003年時点での想定
震度6弱以上	約7.1万km ²	約2.4万km ²
震度6強以上	約2.9万km ²	約0.6万km ²
震度7	約0.4万km ²	約0.04万km ²

[表5] 南海トラフ巨大地震

※下段の表は2013年、2003年の中央防災会議(内閣府)での想定面積

強震波形4ケースと経験的手法の震度の最大値の分布
 [図5] 南海トラフ巨大地震による震度分布図



内閣府「首都直下地震の被害想定対策のポイント」
 (http://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/taisaku/pdf/1_1.pdf) (参照2014年8月1日)を引用(図5、表5)

[図6] 4つの国土軸



01 北東国土軸

中央高地から関東北部を経て、東北の太平洋側、北海道に至る地域及びその周辺地域

02 日本海国土軸

九州北部から本州の日本海側、北海道の日本海側に至る地域及びその周辺地域

03 太平洋新国土軸

沖縄から九州中南部、四国、紀伊半島を経て伊勢湾沿岸に至る地域及びその周辺地域

04 西日本国土軸

太平洋ベルト地帯とその周辺地域

国土交通省作成資料を引用

未整備区間

日本海国土軸を形成する日本海側地域には多くの高速道路が存在するが、各所で輸送において弊害となる未整備区間、ミッシングリンク*1)が存在している。

日本海国土軸が、太平洋側のバックアップ機能を果たすためにも、これらの未整備区間が開通し、日本海側に連続したルートが整備される必要がある。

*1)ミッシングリンク:ここでは「分断された鉄道や(高速)道路」のこと。

○日本海沿岸東北自動車道(図7)

小坂IC~大館北IC	約15.6km (H25年開通)
二井田真中IC~ニツ井白神IC	約30.4km (事業中)
仁賀保IC~金浦IC	約6.9km (H24年10月開通)
金浦IC~象潟IC	約6.8km (事業中)
象潟IC~遊佐IC	約17.9km (H25年事業化)
遊佐鳥海IC~酒田みなとIC	約12.0km (H21年事業化)
あつみ温泉IC~朝日まほろばIC	約40.8km (H25年事業化)
未開通区間	計 約107.9km

[図7] 日本海沿岸東北自動車道



国土交通省 東北地方整備局「道路事業 再評価 日本海沿岸東北自動車道 大館北~小坂」
(http://www.thr.mlit.go.jp/bumon/b00097/k00360/h13jhyouka/2503hpsiryou/siryou25033.pdf) (参照2014年8月1日)をもとに作成、引用(上表含)

[表7] 新潟-青森間道のりの比較

例えば、日本海沿岸東北自動車道が全面開通した場合、新潟駅-青森駅間の道のりを試算してみると右側のようになる。(表7)

有事の際にはこの距離と所要時間が大きな差となる。

未整備区間を平均40km/h、整備区間を当該区間の大部分での制限速度となる70km/hで走行すると設定

新潟-青森間			
	2014年現在	日沿道全線開通後	差異
距離	約470km	約456km	約14km
所要時間	約8時間9分	約6時間39分	約1時間30分

※全線開通後距離は図7を参考に距離を算定

○舞鶴若狭自動車道(図8)

北陸道敦賀JCT~舞鶴若狭自動車道小浜IC	約39.0km (H26年7月20日開通)
-----------------------	-----------------------

[図8] 舞鶴若狭自動車道



NEXCO中日本「コーポレートサイト2014年5月16日ニュースリリース」
(http://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/3485.html) (参照2014年8月1日)を引用(上表含)

○山陰自動車道



鳥取県「山陰道の事業区間」
(http://www.pref.tottori.lg.jp/dd.aspx?menuid=117639) (参照2014年8月1日)を引用(右表含)



鳥根県「鳥根県の高速度道路の整備状況」
(http://www.pref.shimane.lg.jp/kosokudoro/genjou/) (参照2014年8月1日)を引用(右表含)

平成26年10月現在、4つの高速自動車道の、この区間でのミッシングリンク合計距離は、約291.8km(開通予定区間除く)。防災・減災の観点からも、全ての区間でミッシングリンクが早期に解消される必要がある。

○鳥取豊岡宮津自動車道(図9)

与謝天橋立IC~佐津IC	約37.6km (一部事業中、未事業化区間有り)
余部IC~居組IC	約15.8km (一部事業中)
東浜IC~岩見IC	約5.7km (事業中)
福部IC~鳥取自動車道鳥取IC	約16.1km (未事業化区間)
未開通区間	計 約75.2km

[図9] 鳥取豊岡宮津自動車道



鳥取県「山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)」
(http://www.pref.tottori.lg.jp/27613.htm) (参照2014年8月1日)を引用(上表含)

○山陰自動車道(山陰道)(図10)

鳥取西IC~青谷IC	約17.5km (事業中)
(内、吉岡温泉IC~青谷IC)	約12.3km (H29年供用予定)
はわいIC~大栄東伯IC	約13.5km (事業中)
出雲IC~湯里IC	約34.0km (事業中)
(内、仁摩・石見銀山IC~湯里IC)	約5.9km (H26年開通予定)
石見福光IC~江津IC	約14.0km (未事業化区間)
熱田IC~遠田IC	約29.7km (事業中)
(内、熱田IC~三隅IC)	約14.5km (H26・28年開通予定)
未開通区間	計 約108.7km

※鳥取県、鳥根県区間

地域間連携

日本海国土軸が形成され、国土構造が一極一軸型国土から多軸型国土へと変化することにより、各地方都市と東京を繋ぐだけであつた道路は、各地方都市間を結び、地域間連携を生み出す。

この地域間連携は、同時に人の流れ、物資の流れ、文化の流れにも変化を及ぼし、各地域の観光交流にも繋がっていく。

かつて東京－名古屋間が高速道路や新幹線で結ばれ、結果その間の都市である、豊橋は中核市に、浜松、静岡は政令指定都市になるまで発展した。(図11)

日本海側をみると、とりわけ政令指定都市である新潟を含め北陸地方では富山、金沢といった主要な都市の連携が考えられる。新潟県内の長岡－上越間において、上越新幹線と北陸新幹線の間のミッシングリンクが解消され、この主要都市の地域間連携が形成され強化されることにより、その都市間の発展も期待される。(図12)

さらに災害時においても救援物資の輸送や人材の派遣を容易にする他、各都市間の情報伝達や情報共有を円滑にし、効率良かつ確かな復興支援の展開を可能とする。広域的災害ネットワークの構築において、その基盤になると言える。

こうして各都市の強さと多軸型国土の柔軟性を併せ持つことにより、一極に集中している立法・行政・司法・金融・経済といった首都機能の一部の移転・分散が可能となり、例えば先に触れた、首都直下地震や南海トラフ巨大地震によるこれら機能の壊滅を回避し、全体的な国土の強靱化へと繋がる。

[図11] 東京－名古屋間



「国土地理院 電子地形図(タイル)」
(<http://portal.cyberjapan.jp/site/mapuse4/index.html#zoom=5&lat=35.99989&lon=138.75&layers=BT11>)
(参照2014年8月1日)を用いて作成

[図12] 新潟－富山・金沢間



「国土地理院 電子地形図(タイル)」
(<http://portal.cyberjapan.jp/site/mapuse4/index.html#zoom=5&lat=35.99989&lon=138.75&layers=BT11>)
(参照2014年8月1日)を用いて作成

国土強靱化計画

京都大学大学院教授 藤井 聡 氏 インタビュー

藤井 聡 教授について

安倍内閣で防災、減災ニューディールの担当として内閣官房参与を務め、事前防災を重視した国土強靱化計画を提唱する。耐震補強、津波を防ぐ堤防建設などの公共事業を含めた国家プロジェクト、防災、減災の大規模対策を進め、経済成長を見据えながら、日本列島全体を強くしなやかにすることを旨とする。公共政策の専門家として、巨大地震に備え、首都圏への過度の一極集中から地方への分散を図る「都市機能の分散化」も提言している。

Net1NEWS 「2013年2月19日特別取材」
(http://www.data-max.co.jp/2013/02/19/post_16449_ib_is_01.html)
(参照2014年8月1日)より引用



国土強靱化についての見識をお聞かせください。

国土強靱化に関しては基本計画が策定されたばかりで、プロジェクト内容に関してはまだ議論の段階ではありますが、基本的な方針としては「自律分散協調型国土」を創り東京一極集中を緩和するという事です。その要は、東京が壊滅的な破壊を受けその機能が著しく低下しても国家全体の活動を止めないようにすることで、一極集中でなく様々な都市機能を分散し、各都市が自律的に活動でき、且つその地域がそれぞれ協調できている、それが自律分散協調型という考え方です。

日本海側には数多くのミッシングリンクが存在します。ミッシングリンクについての見識をお聞かせください。

太平洋側のバックアップ機能を賄うのが日本海国土軸と考えると、日本海側全体の発展とは、国土強靱化するなわち自律分散協調型国土の発展と十分にいうことができず、日本海側全体の役割というのも大きく

なってきます。北陸地方で連携を図りながら日本海側全体を盛り上げていこうとする場合、その時にミッシングリンクが放置されていると日本海側の発展自体が大きく阻害されることが考えられます。ミッシングリンクの解消は日本海側の発展の為に重要な課題となってくると思います。これは道路もそうだと思いますし、新幹線でもいえることだと思います。

日本海国土軸が形成されたときに、バックアップ機能として新潟が寄与できることはどのようなことがあるとお考えでしょうか。

新潟東港の火力発電所やLNG基地など、既存の設備を考えると、エネルギー分野での寄与ということは大いに考えられます。

やはり、エネルギーの危機というのは災害の際に真剣に危惧されている事ですので、ガス・電気などの日本海側のエネルギー備蓄の増強と言うものは急務だと思います。そしてエネルギーの供給力の増強において重要なのは、港とのセットです。ガスや石油の水揚げ

から発電、そこからのパイプラインが必要となってきます。首都直下地震の際には、新潟がエネルギーのバックアップ拠点を担うことは間違いないと思います。

新潟県内というと、長岡－上越間で新幹線が開通しておらずミッシングリンクとなっています。この区間の解消が及ぼす変化とはどのようなことが考えられるでしょうか。

この区間が通ると日本海側の軸が1本通ることになりますから、飛躍的な発展に繋がると思います。利便性も向上し人口集積効果が非常に上がると思います。日本海側に一つの商圈、交流圏が出来上がり、これが大きな産業発展効果をもたらすと考えます。富山・金沢・新潟といった高いポテンシャルを持った都市群が繋がることにより、足し算ではなく掛け算のごとく相乗効果で、日本海側における太平洋ベルトの第一歩、つまり日本海ベルトの第一歩になると思います。また、自律分散協調型の国土を形成することになりますから、国土強靱化という点からもこの区間というのは極めて重要だと思います。

新潟では、環日本海ゲートウェイ構想というものが、新潟が環日本海地域交流の窓口になるという見方があります。日本海国土軸形成により、環日本海地域との関係はどのようになるとお考えでしょうか。



外交的には中国との関係が読めない所もありますが、日本海側での交流がトレンドとして徐々に大きくなってきていることは間違いありません。日本海側最大の港湾を持つ新潟の役割は大きくなっていくと思われま。先ほどお話ししたエネルギー拠点ということにも繋がってくると思います。

地域発展のためのインフラ整備を考えたとき、民間と国との連携はどのようにしていくべきと考えますか。



インフラ整備を考えた時、関係する民間企業にはそれぞれの考えがあると思いますので、やはりそこは国が一つの大きな役割を担っていかないとコーディネーションが難しくなるでしょう。地域の強靱化、国土の強靱化をコンセプトに、国が主導する必要があると思います。ただ、事業自体はチームワークで

進めていくわけで、国が調整を図っていき、実務は民間企業が行う。お互い少しずつコーディネーションしていくことでWIN-WINの関係を図って全員がスパイラルアップしていくようにする。これがこれからの官民と地方自治体と国の在り方ではないかと思。います。

新潟市も国家戦略特区の一つに選ばれました。太平洋側のバックアップ拠点として、対岸への輸出入に関して、そのための港湾の活用などが考えられます。港湾整備についての見識をお聞かせください。

新潟市は農業分野で国家戦略特区となりました。強靱化の中では、大震災直後の食料供給不全というものを重要プログラムの一つに挙げており、首都圏のバックアップというところで新潟は食糧の分野で一つの大きなポテンシャルを持っていると思います。

港湾整備に関しましては、そこは正に、総合開発計画、総合発展計画になってく。ります。すると工場の立地が進む。そしてその関係者がそこに居住する。その居住者の交流圏を広げるために新幹線を作る。するとさら

に人が集まり、それをめがけたさらなる開発が起こる。このようにしてすべてがスパイラルアップしながら進めていくものだと思います。

インタビューまとめ

国土強靱化においては、やはり日本海側の発展が要になってくると考えています。新潟は日本海側唯一の政令指定都市で、地理的条件からも首都圏のバックアップ拠点として期待されており、日本海側の拠点であると考えられます。新潟の取り組んでいる「新潟国土強靱化計画」についても政府はバックアップしていきたいと考えています。国土強靱化に対して是非いろいろとご尽力いただきたいと、国土強靱化に携わっている私も思っております。



防災首都「新潟」

日本国土全体の中で日本海国土軸は、太平洋側のバックアップ機能や救援機能において、その地理的条件から多軸型国土構造の要となると考えられる。

東日本大震災では、多くの企業の生産機能が停止し、拠点を移す等の、リスクを分散する動きがあったが、先述の通り「首都直下地震」や「南海トラフ巨大地震」は現在日本の中核ともいえる太平洋側の広い範囲を壊滅的な状況に追い込む可能性を持つ。そのような事態において特に新潟は、救難の最重要拠点として太平洋側のバックアップの役割を担うことができる。新潟は、首都圏と関越自動車道路、上越新幹線とつながっており、新潟港、新潟東港といった日本海側で屈指の大規模な港湾や、2500mの滑走路を持つ新潟空港があり、一通りのインフラが整っている。新潟は、日本海側唯一の政令市として、日本海ベルト地帯ともいえる日本海側の都市群を牽引することになる可能性を秘めている。(図13)

太平洋側に偏った国土づくりの見直し

[図13] 新潟市の位置的優位性



新潟市「日本海政令市としての拠点性強化の推進」
 (<https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/seisaku/sogo/jikisogo/jikisogoan/bunyabetsukisoshiryo.files/kiso3-2.pdf>) (参照2014年8月1日)をもとに作成

では、防災拠点として、新潟が寄与できる分野とは具体的にどのようなものが考えられるだろうか。

食料

新潟市は、平成26年3月28日に開催された国家戦略特別区域諮問会議を経て農業分野における国家戦略特別区域に選定された。

新潟市は1市だけでも都道府県並みの、米の生産額などの農業に関する実力を持っている(図14)ことや、全国的にも食の関連産業の集積が進んだ地域であることなどから、今回の農業特区選定につながった。

新潟市は、農業の先進地域として、また、食の都として、将来にわたって日本の新しい食と農業の姿を示していくことになるのは間違いない。

そして、太平洋側での大規模災害に際しては、農業先進地、食の産業の集積地といった、今回国家戦略特区に選定された新潟の特性を生かし、救援食料の備蓄や、食料を被災地に輸送する際の後方基地というバックアップ機能が期待出来る。

新潟市のポテンシャル

新潟市は全国トップクラスの大農業都市

[図14] 新潟市のポテンシャル(農業)

耕地面積(田)	28,600ha	市町村別 全国1位(H24)
農業産出額	655億円	市町村別 全国1位(H18)
米産出額	371億円	市町村別 全国1位(H18)
認定農業者数	3,204人	市町村別 全国1位(H24)
食料自給率	63%	政令市中1位(H17)

■主な農業生産物(※いずれも出荷量新潟県内1位)

水稲、だいこん、かぶ、ねぎ、すいか、枝豆、レタス、梨、もも、ぶどう、チューリップ



新潟市「新潟国家戦略特区 ニューフードバレー構想の実現に向けて」
(<http://www.city.niigata.lg.jp/shisei/seisaku/kokkatokku/tokku/tokku-kyogikai.files/newfoodvalley.pdf>) (参照2014年8月1日)をもとに作成

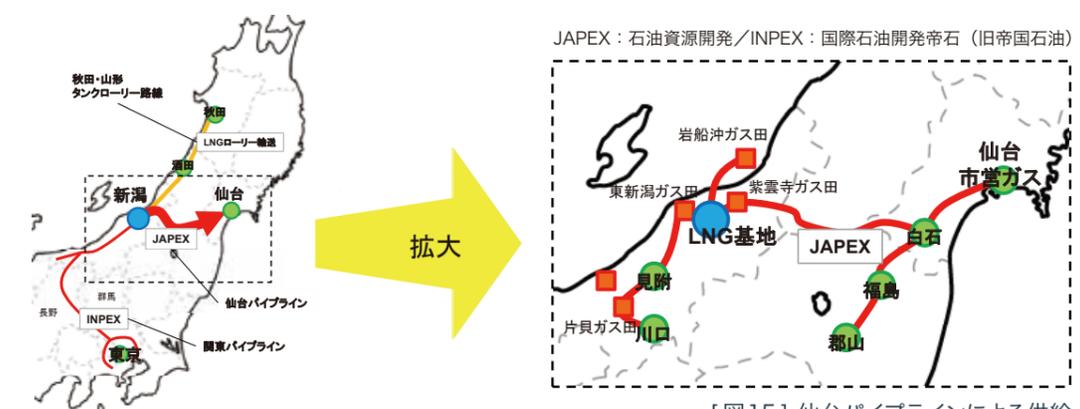
エネルギー

次に、新潟市は日本海側最大の港湾を持ち環日本海地域からの物流がある。そして首都東京とも近い位置関係にあり、エネルギー分野での救援拠点としての高いポテンシャルを秘めている。エネルギーの確保は、災害が起きた際には、水や食料の確保とともに何より必要になる重要事項である。

現在、新潟東港には日本で2番目に大きい火力発電所がある他、対岸のロシアなどからLNG*2)を輸入できる基地があったりとエネルギー面でのバックアップ機能を果たすには十分なインフラが揃っている。事実、東日本大震災で仙台市ガス局のLNG基地が機能停止した際には、発災から12日後の3月23日、仙台パイプラインにより新潟から仙台へLNGの供給が再開され(図15)、36日後の4月16日には被害が大きい一部地域を除き復旧を完了(仙台市ガス局範囲)したという実績もある。*2)LNG:液化天然ガスの略。発電燃料として使われている。

天然ガスパイプライン

予想(1ヶ月半)を超えたスピーディーな復旧は新潟からの天然ガスパイプラインが大きく貢献した



[図15] 仙台パイプラインによる供給

新潟市「東日本大震災と新潟(ロジスティクス)」(<https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/bosai/h230311/index.files/logistics.pdf>) 参照(2014年8月1日)を引用

今後、高い確率で発災すると想定されている首都直下地震などの有事には新潟がエネルギー面での救援拠点となる可能性が非常に大きい。

新潟の防災首都*3)としてのポテンシャルは、有事の際だけではなく平時の経済活動においても大きな有利性を持つ。日本海国土軸の形成により地方都市間、特に新潟の港湾の能力を活かすことにより北陸地方での連携が発展し、例えるなら、日本海ベルトが形成される第一歩になると考えられる。*3)防災首都:防災の分野で中心的な役割を果たす都市。

新潟強靱化計画

新潟市参事 政策監統括 松田 暢夫 氏 インタビュー

新潟国土強靱化計画について、詳細をお聞かせ下さい。

国土強靱化基本法が策定されましたが、その中に、地方において地域計画が策定できる規定があり、新潟市はいち早く地域計画の策定に取り組み始めました。その際、国がモデル調査自治体を募集し、新潟市は手を挙げて選定されました。全国12地域の指定の中で日本海側では新潟市だけであり、国も新潟市の地域計画策定に期待しており、モデル調査自治体として全国に新潟市の取組みが紹介されると思います。

新潟市は東日本大震災において救援拠点となった実績も踏まえ「防災救援首都」を標榜しており、想定されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震といった大規模自然災害に備え新潟の強みを活かした平時からの拠点性強化に努めなければならないと考えています。

いは、有事に備え、平時の利用も考慮した食糧備蓄等の検討も必要だと思えます。

全てのことにいえませんが、平時にこれらはどう活用し運用していくかということが非常に大事で、例えば高速道路にしても、有事の為だけに高速道路があるわけではなく、平時に「如何に利用するか」という所が重要となります。



日本海国土軸形成や新潟国土強靱化計画について具体的な取り組みをお聞かせください。

新潟市の地域計画は「足元の安心安全」と「救援代替機能の強化」を柱に構成されます。

「救援代替機能の強化」については、まずは広域交通ネットワークを強化し日本海軸や太平洋横断軸を形成しなければなりません。そして対岸に対峙し東京から300kmという地理的条件を活かしたゲートウェイ機能を武器にして、首都圏・太平洋側に集中した機能の移転を推進し拠点性を高めることが重要と考えます。

集約する機能としてはまず、エネルギー分野や食糧分野が考えられますが、一般企業の一部機能移転なども必要です。

エネルギー分野に関して具体的にはこれからですが、例えば東港周辺においてLNG

これは様々な機能の移転に関しても同じことがいえます。

また県より公表された30年後の新潟港将来構想のひとつの案に、新潟空港の裏側に佐渡汽船乗り場等に移転し、それらに新幹線を直結させる総合交通拠点案があります。課題は相当あると思われませんが、拠点化のひとつの戦略であると思えます。



の備蓄施設の整備や次世代型の製油所の誘致などがイメージされます。エネルギー拠点の強化は新潟の戦略として十分考えられることで、県や聖籠町と連携して推進する必要があります。

次に食糧分野ですが、ニューフードバレー構想を進める中で、この度農業分野における国家戦略特区の指定を受け、本市のひとつの目指すべき方向である「食と農の拠点づくり」を加速させます。食と農の拠点づくりにお

日本海国土軸形成の促進や街づくりについて、私たち新潟市民が出来ること、考えなければいけないことは何でしょうか。

現在、市としては、本市のこれからの方向性を示す総合計画の策定に取り組んでいます。これらの計画を通じて市民の皆様から様々な意見を頂きたいと考えています。

そしてシビックプライドの醸成も重要だと思っています。自分のまちに誇りを持ち、まちづくりに参画して頂く。市は情報を提供し、市民の皆様はビジョンを共有し、まちづくりに参画することにより、シビックプライドがさらに高まっていきます。

市民の皆様力によって新潟市は支えられています。

青年会議所の活動

一般社団法人 中条青年会議所 第22代理事長 豊島 芳久 先輩
 一般社団法人 中条青年会議所 第35代理事長 中山 智之 君
 一般社団法人 いわふね青年会議所 第47代理事長 今井 伸一 君 インタビュー

インタビューについて

日本海東北自動車道は、2009年に中条ICー荒川胎内IC間、2010年に荒川胎内ICー神林岩船港IC間が開通し、東日本大震災の発生した2011年3月には神林岩船港ICー朝日まほろばIC間が開通した。そして、震災の教訓から日本海側における高速道路整備の必要性が高まったことも一つの要因となり、2013年には朝日まほろばICーあつみ温泉IC間の他、遊佐ICー象潟IC間など、今までミッシングリンクとなっていた区間においても事業化が決定された。この事業化により日本海東北自動車道の全線開通に

一般社団法人 中条青年会議所

日本海東北自動車道に関する事業としては、「日本海夕日ラインシンポジウム」を十数年前に開催しました。その当時、中条青年会議所のメンバー数は24人で本当に開催出来るのかと不安に思ったこと、段取りについても不明な事が多く大変苦労した思い出があります。

設えとしては元プロ野球選手の江本孟紀氏による講演と早稲田大学教授の多賀秀敏氏を進行役としてパネルディスカッションを行いました。

パネルディスカッションでは小布施ハイウェイオアシスのモデルを例に、高速道路が開通した際に、単なる通過点とさせない為の取組について議論をしたことを覚えております。

沿線地域によってICを設けようとする目的はそれぞれ違いますが、日本有数の企業が存在する胎内市では、工業団地付近にスマートICを作り、運輸関係の利便性を高めたいと国土交通省に働きかけている動きもあります。また村上エリアと新発田エリアの

に向けた整備推進は大きく進展したといえる。

今回インタビューさせていただいた一般社団法人中条青年会議所、一般社団法人いわふね青年会議所では、日本海東北自動車道沿線の青年会議所として、この高速自動車道の開通に向けた様々な取り組みや事業を行ってきたとお聞きし、これらのことについてコメントをいただくこととなった。

皆様には、当時の事業内容についてのことや、それにまつわるエピソード等をご紹介いただくと共に、この度、新潟青年会議所の目指す「広域的災害ネットワークの構築」に向けた連

携に位置しているため、この地域の基点として周辺2エリアを結ぶ役割を担うためにも、ICは必要と考えます。

広域的災害ネットワークの構築に向けた連携についても、私たちが協力できることであれば何でもお話し下さい。他県との結びつきがなされ、多くの団体が連携していく事は、防災・減災にとっても非常に意義のある事です。

一般社団法人 いわふね青年会議所

いわふね青年会議所としては2008年に第21回「日本海夕日ラインシンポジウム」を開催しました。元宮城県知事の浅野史郎氏をパネリストとしてお招きしてご講話いただきました。当時はまだ東日本大震災が発災する前でしたが、高速道路が繋がり、連携する事により経済の流れが促進され、緊急時の連携対応についても強固なものとなると、その重要性をお話頂いたのを覚えています。

その他、2009年には「ときめきウォーク」と題し、当時から未開通区間であった「朝日

携についてもご協力いただけるよう要請させていただいた。



～府屋」間を、2010年には「きらめきウォーク」と題し、「府屋～あつみ」間を歩くことにより、未開通区間開通の早期実現を訴える取り組みも行いました。

この事業には青年会議所メンバーの他、一般市民からも参加者を募り共に活動することで、住民の方の意識の変革に繋がったと思っています。活動自体が直接事業化に繋がったわけではありませんが、その一助になったと思っています。事業化が実現した現在では、その区間の開通が早期実現することへの一助となるよう取り組みを続けています。

これから日本海側の地域は、ロシアなどの対岸地域との関係や、太平洋側で懸念されている巨大地震のリスクが及ばない地域として注目されています。

青年会議所間で連携した活動など、これからも継続的に長いおつきあいをしていきたいと思えます。特に人と人の繋がりは非常に重要なことと思えます。

まとめ

本報告書を通して、多軸型国土構造による国土強靱化の重要性や、日本海国土軸の中心的位置にある新潟の可能性について、認識していただくと共に、地域間連携からなる広域的災害ネットワークの構築の必要性について少しでも多くの方にご理解いただける事を願っております。

そしてその地域間連携は、国や県、市などの行政だけではなく、私たちのような市民団体や一人ひとりの市民が意識を持って、連携し、行動することで、推進を加速化することができます。より良い社会の構築に向けて、そのきっかけとなれば幸いです。

また、最後になりましたが、本報告書を作成するにあたり多大なるご協力をいただきました、藤井聡様、松田暢夫様、そして志を同じくする一般社団法人中条青年会議所の豊島芳久先輩、中山智之君、一般社団法人いわふね青年会議所の今井伸一君に深く御礼申し上げます。

一般社団法人新潟青年会議所
2014年度 災害ネットワーク構築委員会
委員長 加藤 健一

参考資料

- 21世紀の国土のグランドデザインー地域の自立の促進と美しい国土の創造ー(国土交通省)
- 日本海沿岸地帯振興連盟ホームページ
- 「国家戦略特区」に向けた新潟市からの提案(新潟市)
- 日本海国土軸の姿(日本海沿岸地帯振興連盟)
- 日本再生デザイン ～分権と多様化による、日本再生～(全国知事会 日本のグランドデザイン構想会議)
- 社会資本整備審査会 道路分科会 第7回 国土幹線道路部会 京都提出資料 (国土交通省)
- 国土強靱化基本計画について(内閣官房)
- 日本海政令市としての拠点性強化の推進(新潟市)
- 新潟市スマートエネルギー推進計画(新潟市)
- 社会資本整備に係るほくりく地方の将来の姿(国土交通省北陸地方整備局)
- 日本海沿岸東北自動車道への期待(国土交通省北陸地方整備局酒田河川国道事務所)
- 日本海国土軸形成の背景(国土交通省)
- 北陸地方の将来の姿(国土交通省北陸地方整備局)
- NEXCO東日本 コーポレートサイト(NEXCO東日本)
- 災害時要援護者支援・記事スクラップ ホームページ
- 国土交通省社会資本整備審議会 第3回事業評価部会 資料 (国土交通省)
- 震災などを踏まえた今後の事業評価のあり方について(国土交通省北陸地方整備局)
- 朝日新聞DIGITL ホームページ
- 首都直下地震の被害想定と対策について(内閣府)
- 南海トラフの巨大地震による津波高・震度分布図(内閣府)
- 日本海沿岸東北自動車道について(国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所)
- NEXCO中日本 コーポレートサイト(NEXCO中日本)
- 鳥取県ホームページ
- 島根県ホームページ
- 新潟県ホームページ
- 新潟市ホームページ
- 「列島強靱化論」 著:藤井聡
- 「そうだったのか!!「国土強靱化」 著:古屋圭司
- 「日本を強くしなやかに」 著:自由民主党国土強靱化総合調査会
- 「二一世紀の国土構造と国土政策」 著:矢田俊文
- 「道路が一番わかる」 著:窪田陽一
- 「新幹線とナショナルリズム」 著:藤井聡
- 「震災1年全記録」 著:朝日新聞出版
- 「大災害と復旧・復興計画」 著:越澤明
- 「首都直下地震にいますぐ備える本」 著:阿部慶一
- 「首都直下地震(震度7)」 著:柘上久慶
- 「南海トラフ巨大地震」 著:石橋克彦



アンケートにご協力ください!

広域的災害ネットワークの構築
～日本海国土軸の形成が国土を強靱化する～

新潟JCホームページにて本報告書に関するアンケートを実施させていただきます。
皆さまより貴重なご意見・ご感想を、今後の活動に活かしたいと考えておりますので、是非、以下よりご協力ください。

http://www.niigata-jc.com/2014/?page_id=6270



Facebook

一般社団法人新潟青年会議所
2014年度 災害ネットワーク
構築委員会

