

救援・代替機能の強化（首都圏災害などへの貢献）（素案）

【基本的な考え方】

東日本大震災では、東北地方を中心に甚大な被害を受け、多くの尊い命を失い、莫大な経済的・社会的な損失を受けた。加えて、こうした直接の被害にとどまらず、産業活動に不可欠なサプライチェーンの分断などにより、産業の生産低下を招くなど、国全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼした。この大震災を契機に、防災の範囲を超える国土の強靱化の必要性が明確になり、国土強靱化基本法が制定された。

今後、高い確率で発生が予測されている首都直下地震や南海トラフ地震などに備え、各地域の強靱化を図るとともに、大規模災害時にも国の社会・経済システムが維持されるよう、首都圏や太平洋側に集中した諸機能の分散や代替機能の確保が求められている。

また、被災地への迅速な救援や速やかな復旧・復興に向けては、国や都道府県、市町村が連携し取り組みを進める必要がある。

本市は、東日本大震災で最大の救援センターとしての役割を果たした経験と地域特性を生かし、国全体の強靱化に寄与するため、救援・代替機能の強化に努めていく。

1 新潟市の地域特性

- 首都圏に近接しながら、予測される首都直下地震では同時被災する可能性が低く、加えて日本海側地域の中心に位置し、対岸諸国の玄関口となっている。
- 国際拠点港湾の新潟港や特色ある国際航路を持つ新潟空港をはじめ、高速道路や鉄道ネットワークなど、充実した交通ネットワークを有し、首都圏などの国内各地と東アジアを結ぶ結節点になっている。
- 油槽所やLNG基地、ガスパイプライン、更に国内最大級の火力発電所を有し、日本海側のエネルギー供給拠点としての役割を担っている。
- 上記の特性から、大手企業の支店や製造業などの集積、情報系・航空機産業などの成長産業の立地が進められ、今後、首都圏などからの機能移転の受け皿としてのポテンシャルを有す。
- 全国1位の水田耕地面積や全国3位の市町村別農業産出額やコメの輸出量など、大農業都市であるとともに、食品産業の集積もあり、農と食の拠点都市である。
- 中越地震や東日本大震災における、人的・物的支援の実績と経験を有するとともに、関東諸都市との災害時の相互応援協定を締結している。

2 国全体の強靱化に貢献する新潟地域の役割

国の強靱化基本計画の目標である「国家及び社会の重要な機能の維持」と「迅速な復旧復興」に対し、次の観点で貢献する新潟地域の役割を整理する。

(1) 東京一極集中からの是正を図り「自立・分散・協調」型の国土形成につなげ、多重性・代替性を高めるため、日本海国土軸の強化、及び太平洋側との連携強化が必要であり、本市の地域特性を生かし、日本海側の中心的都市としての役割を果たしていく。

①以下の施設について各事業主体による機能強化等の事業が進捗することで、大規模災害時に被災地の代替輸送の拠点としての役割を發揮することができるため、次の施策を推進する。

(ア) 高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワークの活用と整備

(イ) 新潟港の活用と機能強化

(ウ) 新潟空港の活用と機能強化

(エ) 鉄道の活用と機能強化

②大規模災害時に国全体の社会・経済活動の停滞を回避するため、リスク分散、代替性確保の観点から、日本海側の拠点都市である本市が、首都圏等の工場・事業所等の移転の受け皿となるとともに、エネルギーの備蓄・供給機能を強化することで、エネルギー供給拠点としての役割を果たすことができるため、次の施策を推進する。

(ア) 産業機能の集積

(イ) エネルギー拠点の形成

(ウ) 食料拠点の形成

(2) 被災地への救援拠点としての役割

①東日本大震災における救援・支援の実績を生かすとともに、広域交通インフラが整備されることで、被災地への迅速かつ強力な救援・支援が可能となり、人的・物的な支援拠点としての役割を担うことができる。

②関東圏の都市と締結している災害時応援協定に基づき、迅速な救援・支援を行う。

3 配慮すべき視点

(1) 平時からの拠点性

リスク分散や代替性の確保は、国土強靱化を図るうえで重要な視点であるが、平時からその機能が十分に生かせることが重要である。本市においても平時からの拠点性を高めることが、有事の際にもその機能が生かせるという「平時と有事の連続性」の視点が重要であると考えられる。

(2) 国全体の体制、県及び市町村との連携

国土強靱化を効果的、体系的に進めるためには、国全体のバックアップ体制の確立や、地域・県・市町村レベルでの連携が必要であり、本市も県及び関係自治体などと連携を図りながら、救援拠点としての備えを整えていく。

【救援拠点としての実績】 ー東日本大震災で新潟の果たした役割ー

【道路】

○東日本大震災で新潟市は、最大の救援センターとして救援物資の集積基地となり、宮城・福島方面へ、日本海沿岸東北自動車道、磐越自動車道の高速道路をはじめ、国道7号、国道49号、国道113号の道路ネットワークが救援幹線として機能し、救援・復旧に貢献した。

【港湾】

○新潟港は、国内外からの救援物資が荷揚げされ、また、被災した八戸港や仙台塩釜港の代替港としての機能を果たした。

(外資コンテナ貨物取扱量が過去最高を記録 新潟港取扱貨物量 前年比125%)

○新潟港は、被災した鹿島港の代替港として、北米からの穀物を受け入れた。それに伴い新潟港東港区内飼料工場が2倍の増産体制を取り、被災地の代替を担った。

○新潟港東港区の油槽所は被災地への石油製品の受け入れ窓口として、北海道や山口県などからの輸送タンカーの入港数の増加に対応し、配送拠点となった(前年度同期比 入港数 5割増)

○新潟港東港区は、電力の安定供給に資するため、東新潟火力発電所で発電するためのLNGの輸入増加に対応した。(前年比 158%)

○新日本海フェリーが、太平洋岸フェリーの休止により、新潟ー小樽便、新潟ー秋田ー苫小牧便を増便し新潟を拠点に、被災者や救援・支援活動者、車両などの輸送を行い救援に貢献した。

(前年同期比 旅客2.5倍 車両2倍)

【空港】

○新潟空港では、中国方面に臨時便を24便運航させ6日間で約5,000人が緊急出国し、被災地域に居住していた外国人等の出国拠点となった。

【鉄道】

○鉄道輸送は新潟貨物ターミナルを中継基地に根岸からのガソリン・灯油・重油を盛岡、郡山の貨物ターミナルへ貨車輸送を行ったほか、JR貨物の被災地向け支援物資の70%~80%が新潟を經由しての輸送を行い救援拠点としての役割を担った。

【エネルギー供給】

○新潟と仙台間がガスパイプラインで結ばれていたことで、震災発生後わずか10日でガス供給が行われ、早期の復旧・復興に大きく貢献した。

【地域間連携】

○新潟地震の経験や、中越・中越沖地震への支援など、地震災害復旧の経験と技術の蓄積を生かし、市民・ボランティア・民間事業者等と連携し、職員の派遣（人的支援）、物資の支援（物的支援）、避難者の受け入れを中心に迅速で力強い支援を行い、救援・復旧・復興に貢献した。

○先遣隊や土木・下水・建築・水道の各業務分野や、避難所運営支援等に延べ8,380人の職員を派遣し、応急対応や復旧支援等に貢献した。

○非常食、保存水、粉ミルク、毛布、おむつなどを被災地のニーズに応じて提供し、被災者の支援に貢献した。

○福島県内からの避難者の受け入れのため、市内4避難所を開設し、ピーク時には帰国待機者を含め、3,912人を受け入れ、被災者の支援に貢献した。

・ 5 分野ごとの現状と課題

広域交通インフラ

【道路】

- 東日本大震災の救援・支援を新潟を拠点として、日本海沿岸東北自動車道、磐越自動車道の高速道路をはじめ、国道 7 号、国道 49 号、国道 113 号が支援幹線として機能したが、ミッシングリンクやボトルネックなどの問題が認識された。
- 日本海沿岸東北自動車道の朝日まほろば I C～あつみ温泉 I C 間（約 4 1 km）が未開通区間となっており、日本海国土軸の強化には、全線開通に向けた着実な事業の推進が必要である。
- 磐越自動車道の会津若松～新潟市間（約 9 6 km）は、暫定 2 車線供用区間となっており、渋滞や事故の際には通行に支障が生じるなどの問題があり、災害時や緊急時の安定した高規格道路ネットワークの形成、日本海側と太平洋側の相関・連携強化を図るために、4 車線化の早期事業着手が必要である。
- 本市と関東を結ぶ国道 17 号は、ガソリン等の危険物を積載する車両が走行できる唯一の路線である。当路線の三国トンネルは、開通から半世紀以上が経ち、老朽化の進行と、過去の補修による覆工の増厚で内空断面が縮小しており、タンクローリーやコンテナ搭載車両などの大型車同士のすれ違いに支障が生じており、交通の安全性が求められている。
- 新潟と仙台を結ぶ最短の広域物流ルートになっている、新潟山形南部連絡道路（国道 113 号）は、一部に迂回路が全くない区間があり、土砂崩れや雪崩などの自然災害や事故による通行止めが発生した場合は、広域迂回を余儀なくされる。本線は、高規格幹線道路である日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道を連結する地域高規格道路であることから、その機能強化が望まれている。
- 本市の多核連携型の都市構造を支える放射環状型の幹線道路整備を着実に推進し、安心・安全なまちづくりを進めて行くことが必要となっている。

【港湾】

日本の国際物流の 99.7%を港湾が担っており、うち、京浜港が 14%を取り扱っている。更に京浜港は、日本全体のコンテナ貨物取扱量の 39%を取り扱っており、日本の経済活動に大きく貢献している港湾である。

この京浜港が、ひとたび被災した場合には、日本の経済活動、特に東日本の経済活動に大きな影響を与えることになる。そのため、新潟港が日本海側の拠点港として、また日本海国土軸の拠点として、可能な限り京浜港のバックアップの役目を担い、その影響を最小限に抑える対策が必要である。

○新潟港は、全国で国際海上貨物輸送網の拠点として特に重要として定められている国際拠点港湾に指定された 18 港のひとつで、外貿コンテナ取扱数は全国 11 位であり本州日本海側では最大である。(2013 年実績)

○国際海上コンテナ物流拠点として、また、地域産業を支える原材料輸入拠点としての役割を担っている新潟港東港区に静穏度確保のため整備された西防波堤は、堤体の前面が洗掘されたことによる波高増大によって不安定な状態にあることから、波浪等により堤体が被災した場合、安定した港湾荷役が確保されず地域の経済活動に大きく影響することから、現在進めている西防波堤の整備を進める必要がある。

○環日本海交流のゲートウェイとして、内貿を中心に物流・人流の拠点である新潟港西港区の静穏度を確保し、船舶の安全な運航を図り、地域経済をさらに活性化させるため、現在進めている第二西防波堤の整備を進める必要がある。

○鉄道により、新潟港東港区西ふ頭地区と背後地を結び、コンテナ等の貨物輸送における環境負荷の低減、輸送モードの多様化及び非常時の輸送機能の強化を図るため臨港鉄道の延伸改良をする必要がある。

○新潟港西港区は、離島航路及び長距離フェリーが就航する交通結節点であることから、航行船舶の安全確保のため、航路・泊地の浚渫を進める必要がある。

○東南アジア航路や極東ロシア航路の再開など、新潟港東港区はコンテナ貨物需要の増加やコンテナ船の大型化などに対応したターミナルの拡張や泊地の増深などの機能強化により、首都直下地震などの大規模災害時のリダンダンシー機能を確保する必要がある。

○首都直下地震等により太平洋側の港湾が被災した場合の代替輸送が円滑に進むよう、交通・物流事業者間の連携強化や訓練の取り組みを進める必要がある。

【空港】

- 新潟空港は、地震災害時に緊急物資及び人員等輸送基地の役割が求められる航空輸送上重要な空港として早期に耐震性の向上を推進するよう指定された全国13空港の1つであり、本州日本海側では唯一の存在である。13空港のなかでも首都圏へのアクセスに優位性を有しており救援・代替空港として適している。
- 新潟空港ターミナルは耐震化済みであるが、滑走路の耐震化（液状化対策）は実施中にあり着実に進捗する必要がある。また、海岸に隣接し立地していることから津波被災時の機能確保についても検討を進める必要がある。
- 新潟地域の拠点性を向上させるため、既存路線の維持・拡充、新規路線の開設が求められる。
- 新潟駅から新潟空港間の公共交通アクセスは、バス輸送が主な輸送形態となっており、多重性確保と平時からの拠点性の向上のため、鉄軌道系アクセスが望まれる。

【鉄道】

- 東日本大震災時には、東北本線が寸断された中、日本海縦貫ルートを生かして、新潟を中継して被災地をバックアップする輸送体制を構築した。
- 平時における国内の陸上貨物輸送の99%をトラック輸送が占めている中、正確・確実な輸送システムや環境にやさしい鉄道輸送へのモーダルシフトを進めつつ、トラック輸送との相互補完機能の強化を図ることが、大規模災害発生時のリダンダンシー確保の視点からも大変重要である。
- 羽越本線及び白新線は、新潟から秋田間の旅客及び貨物輸送を支える重要な路線であるが、地形上、強風などの影響で、運休や遅延が懸念されている。国土強靱化に向け、日本海縦貫線の一部である本線の高速化の促進や安定運行の確保が望まれており、太平洋側的高速鉄道網とのダブルネットワークの構築による、代替補完機能を発揮する鉄道ネットワークが形成される。
 - 磐越西線は、新潟と太平洋側をつなぐ重要な路線であるが、山間部を貫く地理的状況から大雨等の影響が懸念されるため、より防災強度を高めることによる安定運行の確保が望まれる。
 - 新潟駅新幹線駅部高架橋の耐震補強対策は完了しており、阪神淡路大震災クラスの地震にも耐えられる構造となっている。今後は災害時の早期復旧対策が望まれる。
 - 現在、推進している新潟駅付近連続立体交差事業、及び、新幹線・在来線同一ホーム乗り換え事業は、利便性の向上に加え日本海国土軸の強化にもつながるため、事業の早期完成が必要である。

産業機能集積

【産業機能集積】

- 本地区は、豊富な農水産物資源に裏づけされた食料品製造業が内発型産業として発展してきた。このため本地区の製造業は、製造品出荷額、事業所数、従業員数において食料品製造業が最も多くの割合を占めており、全国的にも著名な地元発の食品メーカーが存在するなど食料品製造業の集積が見られる。
- 本市は、国内石油産業の発祥の地であり、石油産業から派生した鉄工をはじめとした、機械・金属関連産業が集積されている。
- 本市南区や西蒲区は、機械・金属加工産業で有名な燕三条地域と地理的に繋がっており、機械・金属産業が盛んである。
- 日本海側随一の外貿コンテナ貨物取扱量を誇る新潟港周辺には、化学工業、製紙業をはじめとした多くの輸出関連企業が立地している。
- 本地区の立地環境を活かし、県内で育成した稲からバイオエタノールを製造・販売するモデル事業（「バイオ燃料地域利用実証事業」（農林水産省事業））の実施や、家庭用エネルギー機器の量産において高い技術と実績から家庭用燃料電池を生産するなど、新エネルギーの供給に取り組む動きも見られる。
- 首都圏や太平洋側には、社会・経済機能が過度に集中しており、大規模自然災害などの発生時に、人的・物的な被害を引き起こすだけでなく、国の社会・経済活動が長期にわたり機能不全に陥ることが懸念されている。こうした事態に備え、被災リスクを低減するため、首都圏や太平洋側に集中する機能を分散化や多重化することにより、国全体の強靱化を進める必要がある。
- 本市では、企業立地促進法基本計画を策定し、航空機・自動車等機械金属関連産業、食品・バイオ関連産業、高度ITシステム・利活用関連産業、新潟港の活性化につながるエネルギー関連産業など、地域の強みと特性を活かした業種の集積を進めている。また、本市への立地助成制度として、工業振興条例助成金制度や情報通信関連産業立地促進事業補助金制度などの支援を行っているが、さらなる支援措置の拡大に向けた検討が必要である。
- 製造業等の立地動向
 - ・都市計画区域の見直しにより工業系用途地域が拡大（1,030,000㎡）しているものの、造成済みの未使用工場用地は、東港の民間保有地 90,000㎡、東港C地区 7,700㎡、白根北部第2工業団地 20,000㎡などであり、ニーズに対応できる用地が少ない。
 - ・小規模の空き工場がある一方、市内主要工場の事業拡大に対応する敷地確保に限界（農地転用、緑地の確保）があることから、工場再編の検討が必要である。

○情報通信関連産業の誘致について

- ・都市型産業としてコールセンター・BPOセンター等の情報通信関連産業の誘致を進めているが、民間ビルの老朽化が進む中、首都圏企業のニーズに対応する高機能ビルが不足している。首都圏企業のBCP等に対応する高性能ビルの開発が望まれるが、民間ビルの所有者は、中小事業者が大半で、単独でのビルの建て替えに限界があり、都心軸の再開発が必要である。

○成長産業の立地動向

- ・本市が集積を進める航空機産業は、平成19年に航空機部品製造を担う企業を西蒲区の漆山企業団地に立地したのを契機として、需要の拡大に対応するため、平成26年に同敷地内に、約6,000㎡規模の工場を新たに整備（国内初の中小企業による航空機エンジン部品共同工場）するなど、中京圏に集積する航空機部品製造のサプライチェーンとして規模を拡大してきた。
- ・航空機産業クラスター形成に向けて、中核企業（「コネクターハブ企業」）候補の育成・誘致、設備投資の資金確保、研究開発のための地域プラットフォームの充実強化、ものづくり中核人材の育成、支援人材（企業OB等）の確保などが必要となる。

エネルギー拠点

【エネルギー拠点】

- 国内のエネルギー供給設備は、太平洋側に集中しており、首都直下型地震や南海トラフ地震などの大規模自然災害などにより被災した場合、相当長期にわたりエネルギー供給が途絶し、経済活動や医療活動の停止などの深刻な事態に陥る可能性が考えられることから、日本海側へのエネルギー供給設備の分散が望まれる。
- 新潟東港区には、LNG基地や石油備蓄基地・油槽所のほか、コンバインドサイクル発電方式により世界最高水準の発電効率を誇る「東北電力東新潟火力発電所」の立地など、国内でも有数のエネルギーの供給拠点となっている。
- 太平洋側での有事の際には、ロシアや韓国などからの、石油製品の大量輸入が想定されることから、北東アジアに近接し、日本海側拠点港である新潟東港周辺にエネルギー関連施設を重点的に整備し、早期にエネルギー供給源の多様化を図ることが有益である。
- 石油製品の国内需要は、エコカーの普及や人口減少の影響などにより、今後も減少が続く見込みであり、需給のバランスや業界の競争力を図る目的で「エネルギー供給高度化法」により、石油製品の供給能力の削減が進められている。このため、国内に従来型の製油所を新設することは現実的ではないが、国土強靱化を進める上でのリスク分散、及び地方創生の観点から、競争力の高い効率処理が行える次世代型製油所の日本海側での整備の可能性について検討が必要である。
- 石油関係では、現在、日本海側に製油所は無く、2カ所ある油槽所の製品供給先は、新潟県全域及び山形県、福島県、長野県・富山県の一部に限られている。本市には、相当量の原油が備蓄されているが、製油所がないため有事の際の活用は期待できず、また、一油槽所の備蓄量は、平時の必要量に流通過程での保有量が加わる程度であり、首都圏のバックアップ機能を果たせないため、石油製品の備蓄の拡充や供給体制の強化が必要である。
- 天然ガス関係では、LNGの受入・貯蔵・供給が可能なLNG基地を有し、東北電力新潟火力発電所の主燃料としているとともに、新潟県から宮城県・福島県へガスパイプラインで供給している。また県内には、新潟から長岡・上越を経由し、関東圏に繋がるガスパイプラインがあるが、首都圏での大規模自然災害時のバックアップを想定すると、ガス需要の数%程度の輸送能力となっている。
- 新潟県は、国内トップの天然ガス生産地であるとともに、すでに枯渇したガス田が複数ある。これらの枯渇ガス田の中には、国産天然ガスの貯蔵施設として、夏季と冬季の需給調整に活用されているものもある。一方、海外から輸入されるLNGを液化した状態で長期備蓄するには、冷温保存に係る相応の維持費と保管設備が必要となるが、LNG気化ガスを枯渇ガス田に貯蔵できれば、災害時における首都圏のガス供給をバックアップする有効な機能の一つとなる。

現在の枯渇ガス田の貯蔵は、国産の天然ガスに限って認められており、海外産天然ガスの貯蔵には認められていない。海外産天然ガスの安価な調達と備蓄を可能とするために、本市は県や上越市、聖籠町とともに提出した「エネルギー戦略特区」の中で、法整備等を提案している。

○有事の際に、新潟から首都圏や太平洋側に石油製品を大量に輸送することを想定した場合、タンクローリーや運転手の確保が難しいことや、危険物積載車は関越トンネルを通行できないことなどの課題が多く、これらの課題への検討が必要である。

食料拠点

【食料拠点】

- 本市は、全国屈指の大農業都市であり、コメの作付面積（平成25年度）は、全国1,599千haのうち、新潟県119.7千ha（新潟市24.5千ha）となっている。
- 食料自給率（平成24年）は、新潟県103%となり、交通などの流通基盤が整っている本市を中心に農産物生産のポテンシャルが高い状況にある。
- コメの輸出についてみると、秋田県、山形県など、近県を含む新潟ブロックのコメ輸出量（平成25年）は、全国量の69%を占めており、26年度はさらに増加傾向にある。

地域間連携の強化

【地域間連携】

- 災害時における地域間連携として、本市では、災害発生時に被災した自治体単独では十分な対応ができない場合を想定し、相互で協力し、応急対策と復旧対策を行うことを目的に災害時相互応援協定を締結している。

- 主な協定としては、個別の協定として川崎市、横浜市、さいたま市、前橋市、高崎市と締結しているほか、集団での協定として東京都や政令市間での「21大都市災害時相互応援に関する協定」、東京都墨田区や静岡市等との「自治体防災情報ネットワーク連絡会災害時応援に関する協定」などがある。

- 指定都市市長会においても「広域・大規模災害時における指定都市市長会行動計画」を定め、全国的な被災地支援の体制が構築されている。

- 首都直下地震や南海トラフ地震など大規模災害により、首都圏や東海地域で大きな被害が発生した場合の地域間連携としては、上記の自治体間で締結されている災害時応援協定等に基づき、被災地の支援を行うこととしている。

- 災害時における地域間連携に関する課題としては、災害時対応における協定とは別な枠組み（他分野も含む包括的な協定）の中での災害対応に関する連携強化の必要性の検討や、発災時に迅速・的確な応援が行える体制作り（定期的な会合、訓練の同時実施、情報連絡網の整備、職員の災害対応能力の向上等）が挙げられる。

・ 5分野ごとの施策の推進

広域交通インフラ

東日本大震災の被災地支援に際して新潟は、最大の救援拠点としての役割を果たした。今後想定せざるを得ない首都直下地震や南海トラフ地震などに備え、救援・支援の拠点としての役割を果たすためには、人やモノの円滑な流れを確保することが重要であり、高規格幹線道路網の整備をはじめ、物流・交流の拠点となる港湾や空港、鉄道の強化などが必要となる。

本市の平時の拠点性を高めるとともに、「防災・救援拠点」としての役割を果たすためにも、日本海国土軸の強化と太平洋側との連携強化が必要であり、広域交通インフラの整備を推進する。

【高規格幹線道路等の整備】

広域交通ネットワークの中心として位置づけられる高規格幹線道路及び幹線国道は、平時の物流や交流に対応し、本市の拠点性を高めるとともに、災害時や緊急時に重要な道路ネットワークを形成するため、次の施策について推進する。

- 日本海国土軸を強化するため、日本海沿岸東北自動車道の村上市（朝日まほろば I C）から山形県鶴岡市（あつみ温泉 I C）間のミッシングリンク解消の整備を促進する。
- 日本海側と太平洋側の連携強化を図るため、磐越自動車道の4車線化の事業化を促進する。
- 関東圏との連携強化のため、本市と関東を結ぶ道路として、危険物積載車両が通行できる唯一の路線となっている国道17号の新三国トンネルの整備を促進する。
- 地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路（国道113号）の着実な事業促進と未着工区間の早期の事業化を促進する。
- 広域幹線道路として重要な役割を担い、本市の骨格となる放射状の幹線道路ネットワークを形成する国道7号万代島ルート線などの直轄国道の整備を促進する。
- 広域拠点インフラとして地域間連携を促進する、新潟中央環状道路の整備を推進する。

【物流・交流拠点となる港湾の機能強化】

国際拠点港湾としての平時の機能強化とともに、太平洋側の大規模災害における、被災港湾の代替性を確保する。そのため物資やエネルギー等の供給ルートを確保するための機能充実や被災地への円滑な物資の供給を行う体制の整備、耐震化や津波対策など、港湾機能の強化に向けた取組みを進める。

- 東南アジア航路や極東ロシア航路の再開に取組むとともに、コンテナ貨物需要の増加やコンテナ船の

大型化などに対応したターミナルの拡張や泊地の増深（東港区西ふ頭3号岸壁の水深14m化）などの機能強化により、首都直下地震などの大規模災害時のリダンダンシー機能の確保を促進する。

- 日本海国土軸の形成等に資するため、内貿ユニット貨物の海上輸送ネットワーク構築に向け必要となる岸壁等の整備を促進する。
- 新潟港東港区及び新潟港西港区の静穏度を高め、船舶の安全な運航や安定した港湾荷役が確保できるよう、防波堤の整備を促進するとともに、新潟港西港区の長距離フェリーなどの安全確保のため航路・泊地の浚渫を促進する。
- 鉄道により、新潟港東港区西ふ頭地区と背後地を結び、コンテナ等の貨物輸送における環境負荷の低減、輸送モードの多様化及び非常時の輸送機能の強化を図るため臨港鉄道の延伸改良を促進する。
- 首都直下地震などにより、太平洋港湾が被災した場合の代替輸送が円滑に進むよう交通・物流事業間の連携強化や訓練の取り組みを促進する。

【新潟空港の機能強化及び航空ネットワークの確保】

本市の拠点性向上に向け、また太平洋側の災害時に、それらの地域の空港の代替として機能を発揮できるよう、新潟空港の機能強化と耐震性向上を図り空港の拠点性を高める

- 太平洋側の空港の代替機能など、災害時に新潟空港の果たす役割がますます重要になっていることから、災害時の機能確保のため、滑走路の液状化対策など耐震性向上を図るとともに、海岸に隣接していることから津波被災時の機能確保についての取り組みを促進する。
- 新潟空港では、降雪のある冬期に、航空機の運航への影響が生じており、安定運航の確保及び安全性の向上を図ることが重要となるため、除雪車等の機材増強や除雪体制の強化を促進する。
- 中国のハルビン線や極東ロシアのハバロフスク線、ウラジオストク線などの特色ある路線を含む国際7路線を有するとともに、国内の地方ネットワークを支える8路線が運航し100万人規模の利用があり市民活動並びに経済活性化に大きく寄与していることから、特色ある既存国際線及び地方路線の維持・拡充を促進する。
- 長期的な視点では、中国との交流が一層拡大すると考えられることから、中国首都圏及び華南方面との交流拡大に対応した路線の開設。また、LCC就航やビジネスジェット受け入れに向けた空港使用料の一層の低減などの取り組みを促進する。
- 新潟駅から新潟空港へのアクセス強化に向けて、県と連携して鉄軌道系アクセス方策の検討を行う。

【鉄道ネットワークの整備】

総合交通体系確立の基幹をなすとともに、災害時や緊急時における人や物資などの輸送路として大きな役割を果たす、鉄道ネットワーク強化に向けての取組みを推進する。

- 白新線・羽越本線の安定運行の確保並びに高速化や、上越新幹線駅と北陸新幹線駅間の輸送体制の維持・強化は、利便性の向上とともに日本海国土軸の強化による太平洋国土軸とのダブルネットワークの構築に繋がることから、代替補完機能を確保するためにも鉄道ネットワークの強化を働きかけていく。
- 太平洋側との横断軸を形成する磐越西線は重要な路線であり、災害時等における臨時的な貨物輸送を担う上でも、より防災強度を高め安定運行を目指す対策の実施を働きかけていく。
- 新潟駅付近連続立体交差事業及び上越新幹線と在来線同一ホーム乗り換え事業は、日本海国土軸と首都圏との連携強化を図る重要な施策であり、乗り換え時間の短縮など利用者の利便性向上とあわせ日本海国土軸の強化にも資するため、本事業を着実に推進していく。

【分散型国土形成及び拠点化に向けた産業機能の集積】

- 本市の産業振興とともに、今後想定される首都直下地震や南海トラフ地震などに備え、首都圏や太平洋側に集中する企業や生産拠点のリスク分散の受け皿として、本市への移転・集積を促進するため企業立地促進法基本計画を推進し、航空機・自動車等機械金属関連産業、食品・バイオ関連産業、高度ITシステム・利活用関連産業、新潟港の活性化につながるエネルギー関連産業など、地域の強みと特性を活かした業種の集積を進める。また、企業立地促進法に基づく支援措置の拡充を国及び新潟県へ要望することとあわせ、本市への立地助成制度を拡充する。
- 本市への企業移転、新設、拡充などに対応するため、必要とする用地や建物などのニーズを把握し、その確保に向けて関係団体等と検討を進めていく。
- 本市の広域交通結節機能をはじめとする拠点性や首都圏との直結性、さらには暮らしやすさなどを首都圏に対しアピールし、首都圏企業の本社機能の一部移転や生産・物流機能も含めた地方拠点の新設・拡充を促進する。そのため、企業の地方移転を促進する支援制度の拡充を国に働きかけて行く。

【拠点化の向上に向けた成長産業の支援】

- 航空機部品の国内の新たな生産体制の構築を目指し、多行程共同工場の整備を進めるほか、新たな産業創出として、産業用無人飛行機の開発支援など、中小企業を核とした産学官金連携事業を推進していく。
- 航空機産業クラスターの形成推進のため、航空機産業への参入支援として国際認証取得等助成に加え、研究支援機能を兼ね備えたインキュベーション共同工場整備運営に対する補助や、無人飛行機(UAS)の産学官開発プロジェクトを推進する。更に航空機部品製造拠点を形成するため設備投資等の支援を促進するとともに、新潟空港周辺への航空機関連産業の立地について国・県と連携し推進していく。

【石油製品の備蓄及び供給体制の再編】

- 太平洋側での大規模災害発生時には、ロシアや韓国などからの石油製品の大量輸入が想定されることから、日本海側拠点港である新潟港周辺のエネルギー関連施設を重点的に整備し、早期にエネルギー供給源の多様化を図ることが有益であり、石油製品備蓄機能の強化を働きかけていく。
- 国土強靱化を進める上でのリスク分散、及び、地方創生の観点から、新潟港東港区に効率処理が可能な次世代型製油所の整備の必要性を訴えていく。
- 天然ガスより可搬性に優れる石油製品は、有事発生後の初期段階において、特に高いニーズが想定されることから、備蓄体制の強化とあわせ、課題の多い輸送体制について検討を進める。

【LNGの備蓄、供給体制の強化】

- 新潟市周辺には、LNGの受入基地に加え、東北・関東に繋がるガスパイプラインを有しているが、エネルギー供給拠点が集中している首都圏での大規模自然災害に対するバックアップを想定すると、現在のガス供給設備では能力が十分でないことから、災害時の安定供給を念頭に置いた大規模LNG受入基地の整備を働きかけていく。ガスパイプラインについては、経済産業省総合資源エネルギー調査会天然ガスシフト基盤整備専門委員会の報告書で示された仮想ルート（長岡－桶川間）の計画を、新潟市まで延伸し新潟東港のLNG基地に繋ぐことで安定供給に寄与できる。
加えて、県内に複数ある枯渇ガス田を天然の備蓄庫として、LNG気化ガスが貯蔵できれば、国産天然ガスをあわせた資源調達元の多角化により、有事・平時双方における安定供給及びコスト面においても実現性が高いと考えられる。このことから、エネルギーインフラ整備の促進とあわせ、枯渇ガス田にLNGを注入できるよう法整備を提案していく。

【地域特性を活かした食料拠点の向上】

- 農業分野の国家戦略特区の指定を受ける中で、農業の強みを生かして食産業と連携しながら「ニューフードバーレー構想」を一層加速させ、農業・食品産業の拠点を目指すとともに、食料供給拠点としての役割を果たすため検討を進める。

- 日本海側の食の拠点を目指し、北東アジア等に向けた農産物や食品の輸出を促進するとともに、輸出入基地化の検討を行う。
また、本市の強みでもある食品関連産業の集積を促進し、首都圏等における災害発生時に寄与する代替機能向上に努める。

- 新潟大学フードサイエンスセンターを中心に立ち上がった「日本災害食学会」などにおいて、高齢者や患者に適応できる災害食や味に配慮した災害食の研究を促進する。

【他地域との相互支援体制の強化】

○今後、発生が危惧される首都直下地震や南海トラフ地震などの大災害に備えて、首都圏や東海地域が被災した場合に円滑な支援ができるよう、また、本市を含む日本海側の都市が被災した場合の支援や授援を考慮して、災害時における相互応援協定を締結している自治体と連携を図る。

○被災地支援体制の強化として、災害発生時において、「21大都市災害時相互応援協定」をはじめとする各応援協定や、「広域・大規模災害時における指定都市市長会行動計画」に基づく支援の実施はもとより、協定締結自治体間における相互の訓練に参加し、本市の役割や支援体制について常に確認していく。

○情報連絡体制の充実、定例会議による情報共有など、平常時から「顔の見える関係」を構築し、大災害に対する備えを強化していく。

○首都直下地震など首都圏の大規模災害を想定し、さいたま市や前橋市、高崎市との協定に基づいた前線基地と後方支援などの役割分担や的確に機能する対応システムを検討していく。

○他地域での災害時に速やかに支援できるように、中越地震や東日本大震災における被災地への支援や災害復旧の経験と技術を継承して行く。