

北陸圏・中部圏の国土形成を考える会

～新時代の日本海側と太平洋側の広域連携に向けて～

日時 令和5年9月26日(火) 13:30~15:30

場所 愛知芸術文化センター12階アールスペースA室

1. 開 会

(中部地方整備局：佐藤局長)

- ・富山、石川、福井は以前中部の管轄だった。そういった歴史的な経緯もあるので、我々にとっても共に考えるということは親和性があると思っている。
- ・中部と北陸は地形・地質的に似たようなところがある。例えば、直轄河川と直轄砂防事業の結びつきである。日本海側・太平洋側という形で、表と裏のような関係にもあると考えている。
- ・当地域は道路交通ネットワークと、川のネットワークという形で成り立っている。一方で全体を俯瞰すると、道路交通ネットワークが欠けている地域がある。
- ・引き続き、中部圏と北陸圏がどのように連携していくべきかについて、一緒に考えていきたい。

2. 新たな広域地方計画の基本的考え方と期待

(奥野座長)

- ・中部圏の広域地方計画は、大きく①高い質の生活空間の形成、②ものづくりの世界的拠点、③新たな大都市圏の形成、④安全・安心な中部圏の4つにまとめることができる。
- ・「高い質の生活空間の形成」は、全国の広域地方計画に共通した視点だが、中心となるのはコンパクト・プラス・ネットワークである。これは第二次国土形成計画で提唱されたもので、地域の隅々までの豊かさの追求が目標である。
- ・「ものづくりの世界的拠点」は、中部圏計画の特徴ある点である。「中部圏が世界のものづくり産業の拠点となる」は、表現は多少異なるが、平成10年の5全総以降提唱されてきている。しかし、新たに強調すべき点として「スタートアップの支援」と「カーボンニュートラル、デジタル技術などDXへの対応」も出てきている。
- ・「大都市圏の機能強化」も中部圏計画の特徴ある点である。中部圏・名古屋は日本中央回廊の中核地域で、東京、大阪と一体となって、我が国の成長のコアとなって成長を牽引することが求められる。このことは東京一極集中による成長からの決別という観点でも重要である。極度の一極集中は国の安全性を脅かすことに加え、国の機能性の点からも検討する必要がある。政府は「デジタル田園都市国家構想」を提唱している中で、リニア中間駅の中津川、飯田等の駅前におけるリモートワークの拠点整備には大きな期待がかかっている。
- ・「安全・安心」は全国の広域地方計画の共通の視点だが、各地域の特徴が浮かび出てくる事項でもある。東日本大震災の直後から南海トラフ中部圏戦略会議が活動し始め、多くの企業・団体が集結し、連携して活動を進めてきた。南海トラフの発生確率は「20%」なのか、または「70%」なのかと話題になっているが、実行しなければならないことは同じである。内陸の各地で頻発する自然災害への目配り、リダンダンシーの確保も忘れてはならない点である。
- ・水供給の安定性についても触れておきたい。昨年7月に愛知県の明治用水の堰堤が底抜けするという

事案が発生した。明治用水は、西三河地域をはじめとしたものづくり産業が集積した地域に水を供給している用水である。愛知県はものづくりだけでなく、農業も盛んで、その影響が懸念されたが、関係者の努力によって被害は最小限に留められたと評価している。一方で、老朽化したインフラの強化の必要性を痛切に感じたところである。

- ・「北陸圏・中部圏の広域連携」について、交流連携が新たな価値を生むということは、昭和37年の全国総合開発計画以来、国土計画を貫く基本理念である。交流連携のダイナミズムも重要となる点は時代とともに変わってきているが、現在は地域の住民連携や県を跨ぐ広域連携、国際的な連携など広域連携が幅広く展開されているところである。
- ・広域連携のベースとなるのは、高速道路や新幹線、情報通信等のハードである。20世紀末から21世紀初めにかけて高速道路、新幹線等是一个のネットワークとして機能するようになったと感じている。高速交通は結節点がひとつできると、人の流れが幾何級数的に増加すると言われている。このような背景のもと、広域連携が各地で自分の事として議論できるようになったと感じる。中部圏では、東海北陸自動車道の開通以降も4車線化や中部縦貫自動車道の整備が進められてきている。こういったハード整備をベースに昇龍道等々の観光交流が唱えられた。第二次国土形成計画で広域連携のモデルとしたのは昇龍道である。また、この昇龍道を冠として、各地域で高速道路を使った観光広域プロジェクト等々が進んでいるところである。
- ・広域連携は、北陸圏と連携した生活・産業空間の形成にも大きな意味を持つ。リニア効果の北陸圏・中部圏全域への波及は、駅が設置される都市の責務であり、特に名古屋駅では広域的にリニアの効果を波及させるという義務を負っているが、名古屋駅周辺では、高速道路への接続の利便性という観点で整備が進められている。また、NEXCO 中日本によって東海北陸自動車道等沿線地域の相互交流の後押しも行われている。
- ・新幹線の敦賀・米原ルート of 整備についても触れておきたい。福井までは来年3月に開業するが、延伸については若狭湾沿いが有力となっている。若狭湾沿いのルートの整備は実行すればよいが、大阪までのリニア開通を見据え、米原・敦賀ルートを考えるべきだと思う。北陸圏から名古屋でリニアに接続する利便性は大きな意味を持っていると考える。
- ・「多様な主体による圏域づくり」について、一般の市民・民間が公共を担うことは現代社会の特徴である。多様な主体の参加は四全総で言及され、国土形成計画では「新たな公」と呼ばれたが、5つの基本戦略のひとつになり、他の4つをベースとして支えるという重要な役割に位置付けられた。例えば、街のハード整備などは行政の役割だが、それを舞台にして街を磨くのはNPO等の多様な主体の役割である。多様な主体の参加による地域づくりは、人口減少・高齢化に直面する地域の維持、利便性の向上の鍵を握っていると思う。また、広域連携による住民の方々の活動にも期待している。
- ・多様な主体による圏域づくりでは官民連携も重要である。NPO等の活動においては、「民間が自立して活動し、行政が支援する」ことが大事だが、現在では、「行政が主導し、民間が追随する」ことも重要になっていると感じる。急激な人口減少と高齢化で住民も何をしてよいかわからず困惑しているようなケースもある。そのため例えば、空き家の活用等において行政が主導している事例が見られる。中部圏においても数年前から、こういう形での活動を重視している自治体が出てきていると感じる。
- ・多様な主体による人の繋がりの強化という点についても触れておきたい。平時の楽しみの中で、人の繋がりができ、それが有事には強靱な社会として機能する。その意味で、「平時の楽しみ、有事の強靱化」と言っている。

(高山座長)

- ・北陸圏の状況や課題を整理した上で、どのように計画を進めているかについて報告する。北陸圏は中部圏と比較して人口が非常に少なく、エリアとしても狭い圏域であることを前提にお話したい。
- ・全国的に人口減少、少子高齢化も進んでいるが、北陸圏は全国の20～30年先を進んでいる状況にある。加えて、大雪や洪水、局所的な地震がある中でどのように暮らし続けなければならないのかを考える必要がある。
- ・一方で、食料は安定的に供給しており、豊かな食文化が根づいている。また、急峻な地形を背景に水資源は非常に豊富で、全国的に見ても水力発電が盛んであると思う。加えて最近では、洋上風力発電の計画もあり、カーボンニュートラルを実現できる可能性がある。
- ・大企業は少ないが、世界ニッチトップ的な企業も非常に多いので、うまく活用しながら、他の地域との競争力を向上させる必要がある。IJUターンを含め、「北陸に住んでもらう」、「選んで来てもらう」、「交流人口や関係人口を増やして活性化につなげる」といった取組が重要であると、北陸圏の広域地方計画の中でまとめている。
- ・社会減について、3大都市圏への流出が多く、特に20代の若者が顕著で、中でも女性が多くを占めているという状況がある。
- ・共働き率が高いため、世帯収入は全国的にみても多く、劣悪な状況ではない。一方で、過疎地域が非常に多いことや産婦人科、小児科の医者がいない自治体が多いという点においては、非常に危機的な状況である。また、自動車の保有率が高いため、公共交通の衰退が進んでいることや、人口減少に伴い、小学校の廃校が進んでいることは懸念事項である。
- ・災害リスクについて、北陸側では東海・東南海地震のリスクは比較的小さいため、太平洋側のバックアップ機能を担う必要がある。ただし、数年に1度の大雪や洪水に対する備えは必要であり、避難困難者をいかにして避難させるかという点は非常に大きな課題である。
- ・農業人口が急激に減少しており、農業を支えるような仕組みの構築や、スマート農業に期待がかかる一方で、実際に問題解決につながるかについては疑問がある。
- ・資源の有効活用やカーボンニュートラルについて、一級河川の活用や治水という観点では、今後も地道な河川改修や治水整備は必要である。
- ・有識者会議の中では、SWOT分析により北陸地域の強みと弱み、機会と脅威を整理した上で、2つの分科会に諮り、「北陸圏での魅力ある暮らしの実現」、「競争力のある産業の育成」、「日本海の中核圏域の形成」、「交流・関係人口の創出」の4つの目標を取りまとめた。
- ・デジタルを活かすということは、今後地方で都会と同じような生活する上では重要な視点である。そのためにもまず、デジタルを生かすためのハード整備を支援する取組も重要だと考える。
- ・安全・安心な地域づくりに向けては、民間の活力を生かして人が繋がることで、強靱化・助けに繋がると思う。産官学の連携はこれまで以上に重要になるため、行政がどう支援していくか、どういった枠組みの中で広域地方計画に盛り込んでいくのかという視点は重要だと思う。
- ・北陸圏は3大都市圏と時間的等距離になりつつあるので、首都圏だけでなく、中京圏、関西圏とも繋がりをもちながら、地域で生き続けられるような地域づくりが必要だと思う。

(事務局：佐藤中部圏広域地方計画推進室長)

- ・中部圏と北陸圏の共通的なキーワードについて、民間あるいは観光、災害対応、その手前の国土の保全管理、産業面といったワードが浮かび上がってきた。
- ・次第 3、意見交換に移りたい。次期広域地方計画において、日本の中央部に位置する北陸圏と中部圏がどのように広域連携をしていくか、あるいは日本海側、太平洋側の両側が相互に補完し合い、どのように日本全体に貢献していくかというテーマで、「日本海から太平洋にわたる地域の躍動発展への期待」と題して、意見交換会をさせていただきたい。

3. 意見交換会

■テーマ：日本海から太平洋にわたる地域の躍動・発展への期待

(奥野座長)

- ・初めに事務局の方から資料 1「北陸圏・中部圏の連携について」の説明をお願いしたい。

(事務局：大島中部圏広域地方計画推進室総括副室長)

資料 1 説明

(奥野座長)

- ・新たな広域地方計画を検討するにあたり、北陸圏、中部圏が一体となって躍動・発展するために必要な取組や期待について、各委員から順番にご意見をお願いしたい。

(江崎委員)

- ・観光はインフラを活用していく上で有力である。現場で特に感じることについて説明する。
- ・民間連携が重要であるが、その意識を作るために戦略を練らなければならないのが、「広域連携」である。例えば、国内のお客様をターゲットにした場合、北陸圏と中部圏は競合関係になるが、広域連携を考えた場合の対象は「インバウンド」であり、その瞬間に連携ができると思う。
- ・色々存在する観光資源を結ぶルートを示しているが、ルートの中での何に過ぎして何をピックアップするのかという「過ごし方」が明確になっていない。アフターコロナで、お客様の動きや選ぶものが変わってきていると思うので、新たに調査が必要かと思う。その結果、キラーコンテンツとなる観光資源の組み合わせや強く打ち出すポイントといった戦略の検討に繋がると思う。
- ・インバウンド客は台風や雪の天候をよく見て臨機にコースを変更している。悪天候のときの代替ルートや、災害時の移動手段、場所について、連携できると良い。観光面、安全面の両面でさらなる見える化ができると良いと思う。
- ・それ以外ではマーケットの分析と、旅館経営として街に食事場所がなくても経営の効率化のために夕食を出さない旅館が多くなっており、これは観光の質低下に繋がることから、経営者の指導をはじめとした宿泊施設のインバウンド受入態勢の向上が重要である。

(森川委員)

- ・日本中央回廊の意義を発揮するためには、東京・大阪・名古屋の 3 大都市圏はシナジー効果を生み出す必要がある。東京大都市圏は世界のスーパー都市・日本の中心で、大阪大都市圏は歴史文化の

中心である。名古屋大都市圏は地理的中心性と、広域交通網の優位性を活かすことで、日本らしさが最も残る「日本の中の日本」、「日本のハートランド」と捉えてはどうか。ハートには「心のふるさと」的な意味も加わり、北陸までを含む広域の中部圏は日本らしさが最も集約したところである。

- ・「日本のハートランド」と捉えたときにミッシングリンクがある。それは「濃飛横断自動車道」と「米原敦賀新幹線化」というところだ。
- ・「濃飛横断自動車道」について、岐阜県および静岡県西部には大きな河川で谷筋が繋がっており、そこに魅力的な観光資源がある。これらを結ぶ道路は一般国道のみで、濃飛横断自動車道を整備することが非常に重要である。濃飛横断自動車道が開通した暁には、北陸と飛騨や美濃の観光地が一体化していくことができる。
- ・「米原敦賀新幹線化」について、米原と敦賀を新幹線で結ぶことができると米原を通過して大阪から北陸に直行、名古屋からの直行も可能になる。距離は45キロメートルで、整備費も安いので、南向き北向きのダイヤを調整すれば単線でも可能。新幹線を作ると在来線は地域が持たなければならないが、仮に鉄道で厳しい場合はBRT化も十分考えられる。米原－敦賀を「単線でもいいので、新幹線化する」ということが、北陸圏と中部圏を結ぶ大きな交通網のミッシングリンクをなくすプロジェクトになると思う。

(林委員)

- ・金沢で町家を活用して、一軒家の宿泊施設を運営している。特にインバウンドの観点で意見を述べたい。
- ・北陸には魅力的なコンテンツが数多くあるものの、それぞれが地域間でどう繋がっているかについては知名度が低いと思う。どのように繋がっていて、他にどういった魅力的なものがあるかをさらにPRしていく必要があると思う。また、金沢～白川郷のバスは人気で予約が取れない状況で、バスだけではなく複数のルートがあるとより良い。金沢、石川といった単体ではなく、「中部圏」としてPRできるとより認知度を上げていくことができると感じる。
- ・北陸新幹線の敦賀延長は、大阪や名古屋からのアクセスが悪くなるという懸念がある。道路で結ぶことは重要だと思うが、海外の方が自動車に乗るのはハードルが高い。能登空港と中部国際空港を結ぶといった空の連携をはじめ、他の選択肢もあるとアクセス性が向上すると思う。
- ・雪や台風による災害時は交通機関が麻痺することも多くなってきているので、その部分の強化も重要である。
- ・消えゆく集落について、道路や水道といったインフラのメンテナンスをどうすべきかという点は喫緊の課題だと感じている。各自治体や集落に任せるのではなく、何らかの形で連携したり、やり方について情報共有できたりすると良いと思う。

(福和委員)

- ・北陸圏、中部圏の両方の立場で防災の観点からお話させていただく。
- ・国土形成計画では、防災の部分は国土強靱化基本計画と合わせて総合的に検討することになっている。今回の強靱化基本計画で新たに追加されたのは、「デジタルの活用」と「地域における防災力の一層の強化」である。「地域における防災力の一層の強化」は、国土形成計画における東京一極集中

の是正や国土の多様性、持続性に関係している。

- ・南海トラフ地震では、国家そのものに加え、中部も被災の中心地になるが、省庁間の連携がいいかというところでもない部分がある。北陸圏と中部圏は連携しながら、様々な省庁でやっていることをひとつにまとめた形で広域地方計画を策定していただきたい。南海トラフ地震や首都直下地震といった超広域大規模災害では、地域の力をすべて集めた形で、災害後も持続・発展できるような社会を作る必要がある。
- ・関東地震から100年を迎えたが、時代の状況が今とよく似ている。関東地震により10万の命と国家予算4倍のお金を失い、太平洋戦争となっていった苦い25年間を経験している。このことを思い出しながら、何としても巨大災害からこの地区の産業を守り、地域の住民を守るという気持ちを、この10年の計画の中では作っておいていただきたい。
- ・この12年間で進んだのは津波対策。津波避難タワーの整備で、津波による死者は減ったと思いますが、民間の建物の耐震化が全く進んでいなくて、経済被害はどう考えても減らないというような状況にある。災害後も持続できるような社会を作るというスタンスが必要ではないかと思う。
- ・明治用水の問題は産業界が事前の努力をしたことで何とかしのいだ大変な好事例で、地域の官民が地域主体で地域を守るために動くという枠組みができれば、他に迷惑をかけないということが分かった。ぜひそういうことを水平展開していただきたい。
- ・北陸圏と中部圏の連携はルートや人口のバランスに配慮する必要がある。内陸部は電源などのエネルギーは海側の県に頼っているため、両側からどのようにエネルギーを供給するか、その拠点はどうかということを考える必要がある。また、社会を守るための医療・食料・燃料・エネルギー・物流供給について、広域で助け合えるかということもぜひ議論していただきたい。
- ・圏域全体の事前復興計画をあらかじめ作っておいていただきたい。また、インフラやライフライン、サプライチェーン維持のために、民間の資金を活用できるような枠組みを作り、被災後も持続可能な社会を作れるような形にしていけると良い。
- ・国土形成計画の肝は階層的な地域連携であり、既存の自治体の枠を超えて、様々な階層で連携をする。その連携に行政だけでなく、産業界も加わることで日本全体をリードできるような広域地方計画になると感じる。

(堀田委員)

- ・北陸圏域に住んでいる一住民の立場からお話させていただく。
- ・交通インフラについて、現在の課題は高山から松本までをいかに早期に整備するかである。これができると縦横という形で道路が整備され、名神北陸道などの円環状と相まって、この圏域の交通流が明らかに変わると確信を持つことができる。道路だけでなく、中津川にリニア駅ができると高山線自体も利用価値がでてくるので鉄道ルートの存続も必要である。
- ・ものづくりの分野について、新しいテクノロジーを活用した取組が様々なところで行われている。富山ではアルミ産業を上手く利活用しながら自動車産業に応用・展開していく流れができつつある。両圏域のニーズ・シーズを情報交換しながら、新しいものづくりのテクノロジーとして何が活用できるかを整理していただきたい。
- ・関係人口について、宿場町の観光ルートもいいコンテンツになると思う。また、「道の駅」は地域の中心的な存在になるので、より活性化させつつ、地域住民の利便性や収益の向上を図っていただき

たい。両圏域の道の駅が一斉イベントを開くなど、国内事業を両圏域で掘り起こしていき、人の移動を誘発するような大きな仕掛けや情報連携ができるとうよい。

- ・富山市の一部は農場を、国のプロジェクトで大きくして、「スマート農業」や「5Gの活用」が進みつつある。うまく機械化していきながら担い手が少ないところでも存続できる仕組みを考えていく必要がある。

(中部経済連合会・増田専務理事)

- ・「人流と広域観光」の視点について、昇竜道プロジェクトは成功例で開始10年以上の間で、インバウンドを中心とした旅行者の太平洋側から北陸に向けた送客に大きな効果を上げたと認識。アクセスの多様化を活用して、様々な人の流れをつくり出し、送客し合うような仕組みが重要になってくる。また、インフラ整備により中部圏のそれぞれの地域が活性化するとともに、地域が繋がることによってさらなる付加価値を創造していくという視点が人口減少化の地域課題の解決にも大きく期待できる。こうした視点から、特に中央リニアの中間駅を起点とした、太平洋側・日本海側それぞれに繋がっていく南北軸の道路網整備が重要であると認識している。
- ・「産学官連携による地域活性化」の視点について、北陸では「COC+R」に採択されている信州、富山、金沢の3大学が連携して、産学連携教育による人材育成の取組が進められている。一方、東海では「COI-NEXT」に採択された次世代モビリティの社会実装の取り組みを始めとした様々な取組等が進められている。
- ・北陸圏域、東海圏域の産学連携の動きをより広域的な連携に広げることで、社会課題の解決に向けた様々なイノベーションの動きが活発化し、経済のみならず、地域のウェルビーイングの向上にも資すると考える。
- ・「南海トラフ地震への備えとリダンダンシーの確保」の視点について、南海トラフ地震をはじめとした被災時における中部圏内相互の機能的・広域的な補完関係は、日本経済にとっても極めて重要である。
- ・今回の計画では「中央回廊」というキーワードが出ているが、新たな人流を作り出すという意味だけではなく、リダンダンシーの確保という観点においても、「中央回廊」と呼ばれる東西軸を縦につなぐ南北軸の道路網の整備を併せて実現していくことが重要であると考えます。

(北陸経済連合会・牧野常務理事)

- ・「東京一極集中の是正」と「交通物流インフラの整備」の2点について、経済界の立場から申し述べたい。
- ・「東京一極集中の是正」に関しては、東京に様々な機能が集中するリスクが指摘されている。北陸圏と中部圏は、地理的に日本の中心に位置していることや日本海側、太平洋側の二面活用が可能なこと、あるいは豊富な水資源・自然環境があることを鑑み、東京一極集中是正の受け皿としてふさわしい地域であると考えます。
- ・首都機能や企業本社の移転、地方への権限、財源の移譲といった施策がしやすいような環境を作り、広域地方計画に織り込んでいただきたい。
- ・「交通物流インフラの整備」に関して、人と物の移動の基盤となる交通インフラは広域連携の重要な要素のひとつで、その活用を図るには他の地域との連携が重要である。水害や土砂災害等で交通イ

ンフラの寸断、通行止めが頻発していることから、広域物流ネットワークの強靱化は現代社会にとって重要であると思う。

- ・北陸と中部の繋がりという点で、道路については、東海北陸自動車道の飛騨トンネルを含む、飛騨清見 IC から白川郷 IC 間の早期工事着手、全線 4 車線化、福井県内の中部縦貫自動車道の全線開通等の着実な整備が必要と考える。
- ・港湾については、太平洋側の大規模災害時にも、北陸の港湾が代替機能を果たすための整備が必要である。また、2024 年問題を鑑み、港湾や運送業界で働く人材の確保・育成、事業者間の連携、物流 DX による効率化の促進が必要だと認識している。
- ・鉄道については、北陸新幹線の敦賀開業により、中部、関西圏との交流人口の増加が期待される。これらの地域との相乗効果により、一層の投資促進や観光客の誘客など、中部圏にとっても大きな経済波及効果が期待できる。

(奥野座長)

- ・他の有識者委員の方々からの意見について、事務局から簡潔に説明をお願いしたい。

(事務局：大島中部圏広域地方計画推進室総括副室長)

- ・中部圏の有識者の委員のうち、11 名の皆様からの意見を紹介する。

(浦田委員：事前コメント)

- ・北陸と中部では南北ルートが弱く、東京へ行くより遠く感じてしまう。
- ・関係人口を増やす取り組みを始めとした他地域の人たちと連携する工夫が必要である。

(小川委員：事前コメント)

- ・東海北陸自動車道等で観光や経済の連携があるが、10 年後、20 年後を見据えて、新しい連携キーワードが入れられるとよい。

(加藤委員：事前コメント)

- ・日本は文化的先進国、秩序ある国であり、日本の文化・コトに触れたいという観光客が増加している。
- ・まちなみの景観について、10 万人ぐらいの都市でも訪れたいくなるようなまちづくりが必要である。

(小玉委員：事前コメント)

- ・人口減少や経済合理性、地球との共存を踏まえた投資の優先度を考えるときに、幹線から、ラストワンマイルまでも含めた、物流の効率化、カーボンニュートラルが国際競争力の向上に不可欠である。

(榊原委員：事前コメント)

- ・日本海側の発電所やガス設備などのエネルギーインフラは、太平洋側の災害時の重要なバックアップとなる。

- ・北陸と中部を結ぶ輸送インフラが重要であり、北陸と中部を縦断して結ぶような幹線道路の整備が必要である。
- ・カーボンニュートラルには輸送部門が重要であり、防災面も考慮しつつ、高速道路での充電スポットや水素充填ステーション、物流拠点の整備が不可欠である。

(白鳥委員：事前コメント)

- ・地域間連携には道路や鉄道のみでなく、上流から下流まで舟運や文化交流などで繋がる河川流域の視点も必要である。

(末松委員：事前コメント)

- ・女性活躍の場として、まだまだ十分でない面もあり、女性が活躍しやすい環境を整える必要がある。
- ・二地域居住について、若い頃に都会に出た人が65歳を過ぎてから郷土に戻るような取組について考えるとともに、北陸圏、中部圏がそれぞれの強み・弱みをもう一度見直し、連携すべき点を整理した上で、全国計画の示す『シームレスな拠点連結型国土』の構築を目指す必要がある。
- ・南海トラフ地震のような大きな災害に関して、危機管理対応等の取組を充実させることが重要であり、被害状況が異なると想定される北陸圏との連携対応も含め、検討する必要がある。

(戸田委員：事前コメント)

- ・東海北陸自動車道の1本のみでなく、三遠南信地域は長野県を、静岡県は山梨を経て、上越まで連携していく必要がある。
- ・中部圏はものづくりで東西に拠点都市が分散していることから、日本海側と太平洋側を複数の線で結ぶ、連結の仕方を考える必要がある。

(野口委員：事前コメント)

- ・観光による連携が重要で、その際には障害者、高齢者、子どもや外国人など、全ての人に取りこぼしのない対応が必要である。

(増田委員：事前コメント)

- ・自然災害の観点で、太平洋と日本海を結ぶ区間は脆弱で、通行止めも多いことから、維持するコストも大きく、利便性とコスト等を総合的に考えていく必要がある。
- ・害獣による被害も発生していることから、人と自然環境との共存をどのように考えるかが重要である。

(村上委員：事前コメント)

- ・北陸新幹線の敦賀延伸により、直通特急がなくなると、北陸と関西や中部との繋がりが薄くなる印象があることから、東海北陸自動車道の4車線化やJR高山本線の交通インフラの活用が重要である。

(事務局：松川北陸圏広域地方計画推進室総括副室長)

- ・北陸では5名の委員の皆様の意見を紹介する。

(新井委員：事前コメント)

- ・北陸港湾は、国内広域物流の面でも活用が期待でき、日本海側のフェリー、RORO船航路が中部圏から北海道、九州へ貨物を短距離で輸送するモーダルシフトルートとしては有望である。

(上坂委員：事前コメント)

- ・北陸・中部圏は包蔵水力において、全国的にも有数なポテンシャルを有しており、これを活用して、河川と用水路の発電利用ならびに河川敷樹林バイオマスのエネルギー利用を進めることで、河川利用の高度化が進められるのではないかと考える。

(野嶋委員：事前コメント)

- ・観光面では、交通整備、景観・街なみの整備、広域観光周遊の開発などの取組が重要である。
- ・産業面では、主にITインフラ・交通インフラ整備への取組が重要である。

(沼田委員：事前コメント)

- ・高速道路のSA、PAについて、魅力的なもの、目的地となるようなものが少なく、整備していく必要がある。
- ・電気自動車の対応として、給電施設の充実や災害時の対応として、ビバークポイントとして機能することが必要である。
- ・港湾の代替機能に関して、太平洋側と日本海側の双方の災害を考慮し、双方連携を前提とした取組の方がより良いと考える。

(林(紀)委員：事前コメント)

- ・観光客獲得のための方策検討と同時にオーバーツーリズムへの対策についても検討する必要がある。
- ・リダンダンシー確保について、輸送対象となる品目による様々なケース・観点にも配慮、注目いただけるようより良い計画づくりにつながるのではないかと考える。

(奥野座長)

- ・追加の意見について、高山先生からお願いしたい。

(高山座長)

- ・北陸圏と中部圏が連携するためには、ハードインフラの整備が大前提として必要ではないかという意見が多かったと思う。ミッシングリンクがまだまだ整備されていないため、少なくともその整備が必要ではないかという意見や、北陸新幹線については、敦賀開業予定後の大阪までのルートや、敦賀－米原の新たな新幹線の計画も必要ではないかという意見であった。
- ・陸上だけでなく、港湾や空港の整備も必要である。また、ドローンを活用した物資輸送を見据えた

ドローンスポットやルートを考える必要がある。

- ・官民連携や人の連携について、広域地方計画の中にどう盛り込むのか、あるいは具体的にどう進めていくのかについては非常に悩ましい。しかし、根本は人が中心なので、人を中心とした考え方としての計画論もあってよいと思う。特に防災的な観点からすれば、そのような考え方が適当ではないか。

(奥野座長)

- ・他の皆さんはどうか。江崎委員、追加の意見があればお願いしたい。

(江崎委員)

- ・観光PRについて、PRをしないとこのルートを使っただけないということがある。
- ・インバウンド向けにPRをする際、日本のOTAでは打ち出せないと思う。特に発信力が強い海外のOTAや海外の観光会社と連携して、中部・北陸のルートの良さがすぐに消費者に届くようにしていただきたい。
- ・コロナ禍以降の超富裕層の受入体制における連携システムを強化していくべき。ヘリコプターや自家用ジェットで移動する富裕層の隠れ家的なスポット施設（宿泊・レストラン等）の動線の事例調査と利便性を確認し、戦略化する。

(奥野座長)

- ・日本海側と太平洋側の広域連携の議論が始まったのは、平成16年に国土形成計画法ができ、広域地方計画を作るという時であった。最初の国土形成計画・全国計画の議論でも、太平洋側と日本海側の広域連携が重要なテーマになった。
- ・北陸と中部を結ぶ交通は長く劣悪な環境に置かれていたと思う。北陸への交通は大阪から結ばれるものという固定観念があり、名古屋－北陸の交通は長く放置されていたと感じていた。
- ・北陸圏と中部圏の広域連携が国の重要な計画の俎上に上ってきたことは、今後の国土構造を考える上で大きな意味を持っている。
- ・中心的な国土構造論は昭和の終わりまでは「二眼レフ論」であり、平成に入り、東京一極集中の是非を含めて、議論が盛んに行われてきた。第二次国土形成計画でこれらに代わって新たにスーパー・メガリージョンが提示され、今回は「日本中央回廊」と呼称が変更されているところである。
- ・北陸圏と中部圏は日本中央回廊、あるいはスーパー・メガリージョンエリアの中枢部を担うが、単に両圏域のことだけではなく、我が国の国土構造、将来の国土構造の視点からも大きな意味を持っていると感じる。

4. 閉 会

(事務局：佐藤中部圏広域地方計画推進室長)

- ・北陸・中部の事務局同士で連携して、広域連携の実のある取組を進められるよう努力する。

(北陸地方整備局：植田副局長)

- ・北陸圏と中部圏の空間距離はなかなか縮めようがないが、インフラの整備、あるいは情報通信技術をはじめとした科学技術の進展が地域間の時間距離、あるいは情報格差を大きく縮めてきている。
- ・インフラの整備や情報通信技術の発展は距離を縮めるだけでなく、地域の安全性、あるいは地域で享受できるサービスといったものも格段に豊かにしてきている。
- ・こういった環境の変化が意味することは、今日のテーマである連携のあり方や方法、あるいはその可能性といったものが従来とは違う、大きな広がりを持ってきていると感じる。
- ・全国計画は令和5年7月28日に閣議決定され、今後広域地方計画を、それぞれの圏域ごとに作ることになる。インフラや科学技術が今後どう進展していくのかを予測しながら、新しい連携のあり方を新しい広域地方計画に位置付けて、そして計画ができた暁にはその計画を支えるためのインフラ整備や技術開発に取り組む所存である。
- ・今後、北陸として近畿や関東との連携も考える際に、インフラの整備や技術開発が多様な連携を可能にすると思う。
- ・福和委員から、空間的な連携だけでなく、強靱化計画との連携、あるいは省庁間の連携、つまり政策連携、官民連携、階層連携等々、様々な連携があるというアイデアをいただいた。
- ・江崎委員、林委員からは新たな観光のあり方を、森川先生や堀田先生からは交通インフラの新たな可能性について言及いただいた。増田委員からは地域連携や地域活性化、災害への対応についてのご意見を、牧野委員からは交通インフラ間の連携に対するご意見をいただいた。
- ・中部圏、北陸圏それぞれの圏域で、引き続きのご指導を賜りますようお願い申し上げます。

以上