

北陸圏・中部圏広域地方計画合同協議会
報告書

令和8年3月

北陸圏・中部圏広域地方計画合同協議会

目 次

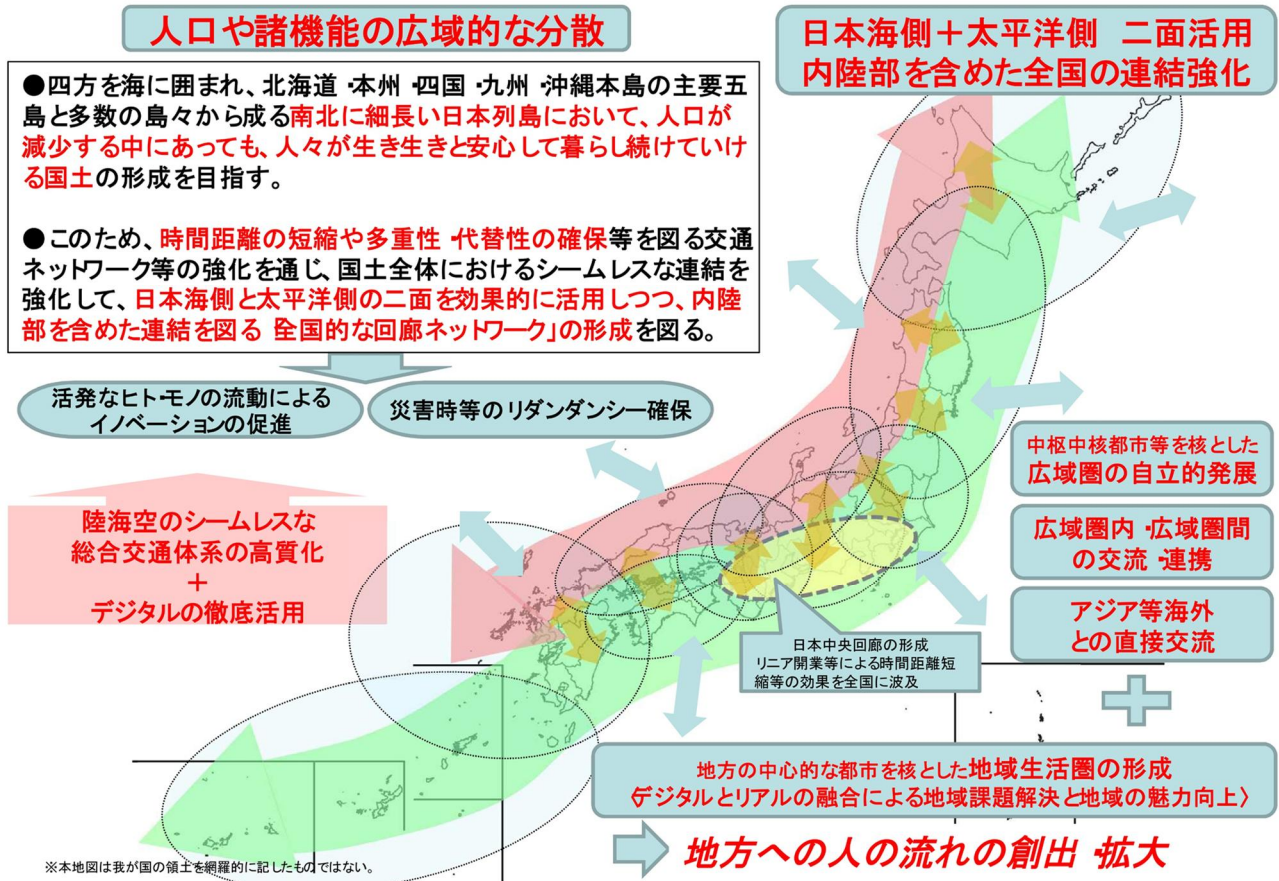
1. 北陸圏と中部圏の広域連携に係る「北陸圏・中部圏広域地方計画合同協議会報告書」について.....	1
2. 日本海側と太平洋側の二面活用に向けた高まり	4
3. 北陸圏と中部圏が連携して取り組む広域連携プロジェクト	6
3-1. 防災・減災連携	7
3-2. 産業連携	9
3-3. 観光連携	12
4. フォローアップ体制	15
5. 今後の広域地方計画策定に係る作業方針	15

1. 北陸圏と中部圏の広域連携に係る「北陸圏・中部圏広域地方計画合同協議会報告書」について

令和5年7月に閣議決定がなされた「第三次国土形成計画（全国計画）」では、「時代の重大な岐路に立つ国土」として、人口減少等の加速による地方の危機、巨大災害リスクの切迫、気候危機及び国際情勢を始めとした直面する課題に対する危機感を共有し、こうした難局を乗り越えるため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性が示された。

同計画においては、国土をめぐる課題認識を踏まえて、「目指す国土の姿」として、「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」を掲げ、未曾有の人口減少や少子高齢化の加速を始めとする様々な危機・難局に直面する地方において、国土全体にわたって人々が生き生きと安心して暮らし続けていくことができるよう、地域の資源を総動員して、地域の力を結集し、若者世代を始めとした人々の多様化する価値観に応じた暮らし方・働き方の選択肢を広げ、地方への人の流れの創出・拡大によって地方の人口減少・流出の流れを変えていくことなど、新たな時代への刷新にチャレンジする地域を支える国土の形成を目指すこととされている。

その上で、「新時代に地域力をつなぐ国土」の形成に向けた国土構造の基本構想として、国土全体にわたって、広域レベルでは人口や諸機能が分散的に配置されることを目指しつつ、各地域において重層的に各種サービス機能の多様な集約拠点の形成とそのネットワーク化を図る「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとされている。具体的には、質の高い交通やデジタルのネットワーク強化を通じ、国土全体におけるシームレスな連結を強化して、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図り、活発にヒト・モノが流動し、イノベーションが促進されるとともに、災害時のリダンダンシーを確保することなどにより、広域的な機能の分散と連結の強化を図る。加えて、日常的な生活のレベルにおいても、新たな発想からの地域マネジメントの構築を通じて、持続可能な生活圏の再構築を図るものとされている。



出典. 国土形成計画（全国計画）参考資料（国土交通省）

図1. 「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向けた全国的な回廊ネットワークの形成

その中で、北陸圏においては、今後、北陸新幹線の敦賀から大阪の更なる延伸を見据えるほか、リニア中央新幹線の開業等による日本中央回廊との連携強化も含め、日本海側のゲートウェイ機能や、近接する三大都市圏との連結の強化により、太平洋側の大規模災害に備えたリスク分散機能の役割を果たすとともに、北陸圏における強みである半導体産業、繊維産業及び医薬品産業等を始めとして、様々な分野での産業集積や産業連携のほか、圏域内外からの交流・関係人口の拡大を図ることが求められている。また、中部圏においては、今後、陸海空の交通ネットワーク機能の強化とリニア中央新幹線の開業等による日本中央回廊の形成の効果を最大化し、中部圏内の多様な地域が補完・連携して、世界に誇るものづくり技術を礎とした産業の高付加価値化、さらには脱炭素化やレジリエンスの向上による持続可能な産業への構造転換等を図る

ことが求められる。

さらに、広域圏間の交流・連携の強化及び相互調整として、各広域圏における取組に加えて、広域圏相互や広域圏の境界に跨る複数都道府県等の間での交流・連携の強化及び相互調整を進めるものとされている。こうした観点から、地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、生活・経済の実態に即し、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護及び教育等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成を推進することとされている。これら地域生活圏の形成にあたっては、民間事業者（ローカルマネジメント法人）等が主導した事業実施を促進するほか、地域生活圏における構想を実現するために必要なプロフェッショナル人材の育成・確保やコミュニティづくりなどに取り組むこととされている。

特に、北陸圏と中部圏においては、交通基盤整備の進展等により日本海から太平洋にわたる地域の一体感が強まりつつあるとともに、国際観光ルートの構築を始め、産業、物流、防災・減災及び国土の保全・管理の一体的推進等の共通の課題を有していることから、引き続き、日本海から太平洋にわたる発展の全体構想等について合同して検討することの必要性が示されたところである。

本合同報告書では、北陸圏と中部圏を結ぶ交通基盤整備の進展等を踏まえ、今後の広域連携に関する方向性などについて示すものである。

2. 日本海側と太平洋側の二面活用に向けた高まり

北陸圏と中部圏は、東海道新幹線、北陸新幹線、東名・名神高速道路、北陸自動車道及び中央自動車道のほか、整備が進む新東名・新名神高速道路や中部縦貫自動車道等が東西方向にそれぞれ基軸を成し、それらを南北方向に東海北陸自動車道や上信越自動車道などがラダー状に結び、空港・港湾と連携した高速交通ネットワークの整備が進展している。これらの高速交通ネットワークは、両圏域のつながりを一層強化し、産業や観光などにおいて、中部国際空港、名古屋港、四日市港、伏木富山港及びクルーズターミナルを開設した金沢港等を海外とのゲートウェイとして、北陸圏と中部圏が、環日本海・環太平洋に拓かれた拠点性を高めつつある。

さらに、今後はリニア中央新幹線の開業等により、三大都市圏間の時間距離が短縮され、一体的な都市圏として世界に類を見ない魅力的な経済集積圏ともなる「日本中央回廊」の形成が見据えられている。



出典、国土形成計画（全国計画）参考資料（国土交通省）

図2. 日本中央回廊による効果の全国的波及（イメージ）

その中心の役割を担う中部圏は、「日本中央回廊」の形成を契機として圏域内外の物流・人流を活性化させ、持続可能な社会の構築、国際競争力のより一層の強化及び東京一極集中の是正等といった諸課題に対応する好機を迎える。一方、北陸圏においては、「日本中央回廊」との近接性を活かして中部圏などとの連携強化を図ることで、ビジネス・観光交流や商圈・販路の拡大につなげ、国際競争力を有する日本海側の中核圏域の形成が期待される。

また、北陸圏では、「令和6年能登半島地震」が発生し、石川県能登地方を中心に多くの人命や家屋等への甚大な被害が発生したことを受け、内閣府中央防災会議では「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ」を設置し、令和6年11月に今後の我が国における災害対応の在り方について報告書のとりまとめが行われた。加えて、同会議の「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ」では、令和7年3月に防災対策の進捗状況の確認や被害想定の見直しおよび新たな防災対策等を取りまとめた報告書を公表した。これら南海トラフ地震のほか首都直下地震など切迫する大規模災害へのリスクに対して、国民の命と暮らしを守り、社会経済活動の持続性を確保する安全・安心な国土づくりに向けて、日本海側と太平洋側の相互が連携した防災体制の構築による国土の強靱化に対する必要性が高まっている。

3. 北陸圏と中部圏が連携して取り組む広域連携プロジェクト

北陸圏では「隣接圏域等との連携促進プロジェクト」、中部圏では「他圏域連携プロジェクト」において、隣接する他圏域等と様々な分野において広域連携で取り組むプロジェクトを設定している。

日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用した「シームレスな拠点連結型国土」を実現するために、地域の成長とイノベーション創出を目的とした北陸圏と中部圏などが連携する新たな広域連携の枠組みである「中部広域リージョン」により、これまでの広域連携をさらに深化させる面的かつ分野横断的なプロジェクトを推進していく。

これらに関わる現状と方向性として、北陸圏と中部圏が広域的に連携して推進する“防災・減災連携”、“産業連携”及び“観光連携”について次頁以降に示す。

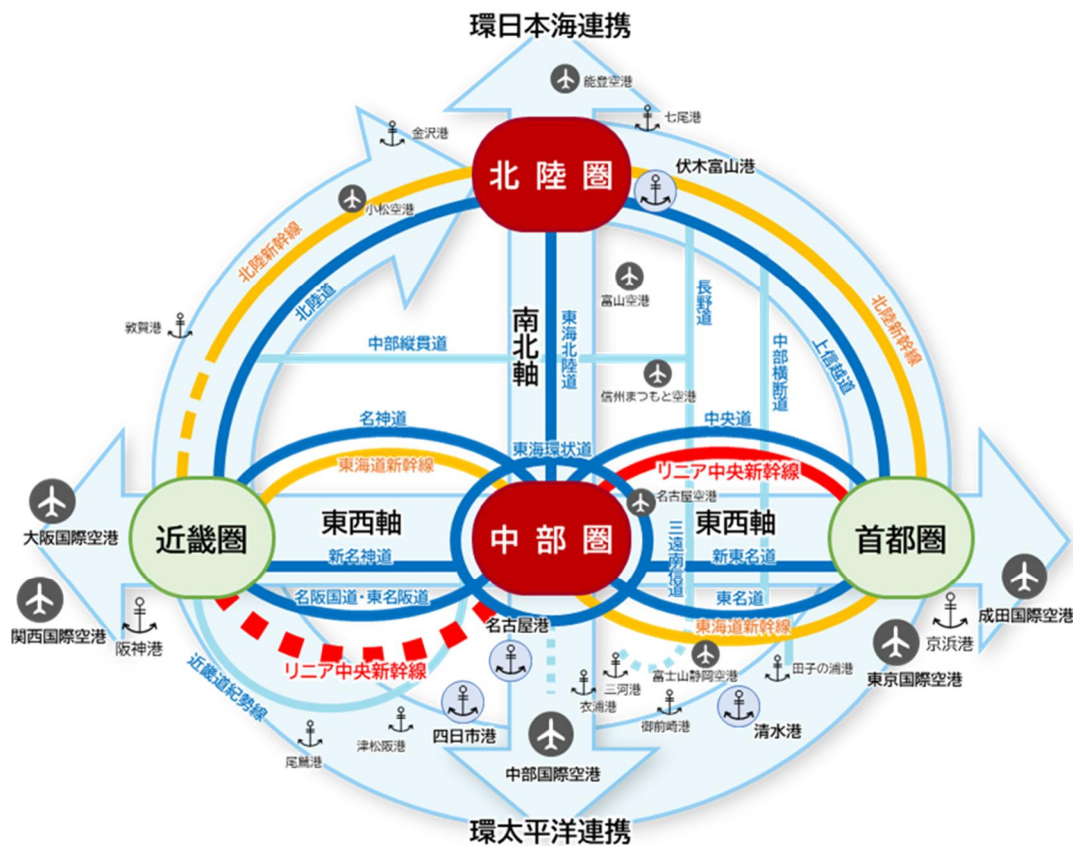


図3. 環日本海・環太平洋に拓かれた一体的な圏域形成

3-1. 防災・減災連携

<現状>

令和6年1月1日に発生した能登半島地震や令和6年9月20日からの大雨によって、北陸圏では甚大な被害が発生した。半島の地形的条件などが影響し、道路など社会インフラの復旧に時間を要したが、そのような中で他圏域からの災害対応に係る多様な応援部隊の派遣による支援を受け、復旧・復興活動が進められていった。特に、中部地方整備局から能登半島地震では、延べ2,191人日の TEC-FORCE 派遣や応急資材の支援も受けている。加えて、災害協力協定に基づき、圏域内外の建設業協会などからも広域的な人的・物的な支援を受けている。



出典. TEC-FORCE 活動記録 (中部地方整備局)

写真1. 令和6年能登半島地震における TEC-FORCE の活動

一方で、中部圏でも南海トラフ地震による甚大な被害が想定されており、発災直後から迅速かつ円滑に応急対策活動を実施するために、北陸圏を含む他圏域からの TEC-FORCE などによる活動計画があらかじめ規定されており、日本海側と太平洋側との相互補完による広域的な防災体制の構築が求められている。また、北陸圏と中部圏の両圏域では、南海トラフ地震を想定し、北陸の港湾で代替輸送を行うことを想定した模擬訓練を実施し、我が国の社会経済活動を途絶させないための防災ネットワークの構築が求められている。

他にも、緊急消防援助隊の合同訓練や東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道及び富山高山連絡道路等の高規格道路などの整備により、両圏域に関わる地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期形成が目指されている。

＜方向性＞

令和6年1月1日の能登半島地震の発生や切迫する首都直下地震や南海トラフ地震等、日本のどこにおいても大規模災害が発生するリスクを有していることを踏まえ、関係機関が連携して日本海側と太平洋側が相互に補完しながら、首都圏へのバックアップ機能強化や被災地以外の地域からの支援救援活動を行う広域的な防災支援体制の構築を一層推進する。

そのために、圏域を越えた支援体制強化、広域的な防災体制の整備及び防災訓練の実施等に加え、被災者の二次避難の円滑化や外国人観光客向けの災害情報提供体制の整備等の多角的な視点からの体制強化を目指す。

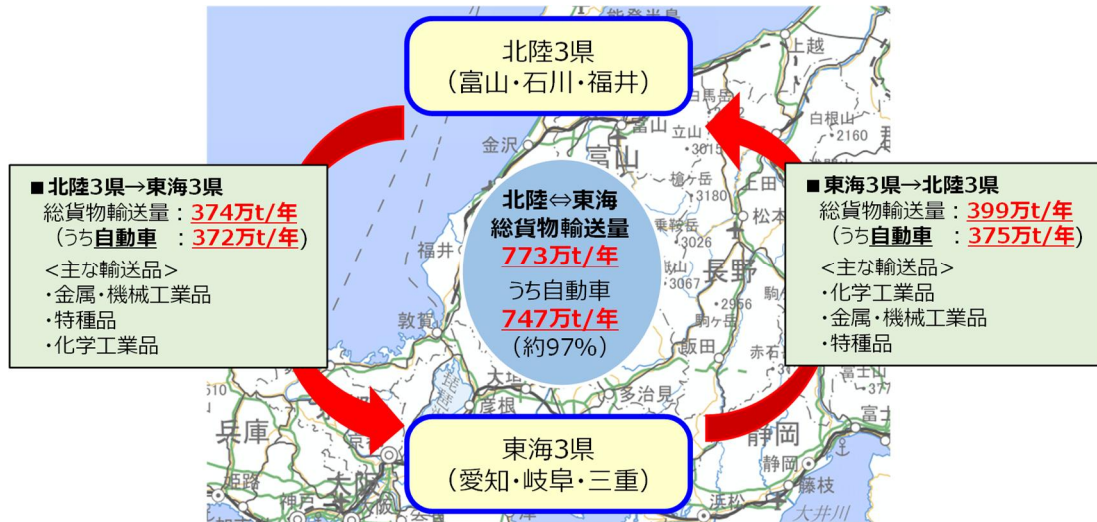
また、大規模災害が発生した場合であっても、社会経済活動を継続させるための道路、エネルギー及びライフライン等のインフラが、途絶することのない強固なネットワークづくりやバックアップ機能の整備を推進する。

強固なネットワークづくりとして、橋梁の耐震補強や県境を跨ぐ道路をはじめとした幹線道路の多車線化に加え、地方部の生活圏人口の維持に不可欠な東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道及び富山高山連絡道路等の高規格道路など（地域安全保障のエッセンシャルネットワーク）の早期形成を目指す。また、バックアップ機能の整備として、両圏域での国際貨物の共同輸送や北陸圏の港湾による代替輸送ルートの構築に向けた取組の推進のほか、エネルギー供給網や通信網の強靱化などに取り組み、ネットワークの多重性等が確保された災害に強い国土構築を目指す。

3-2. 産業連携

<現状>

東海地域と北陸地域との間の総貨物輸送量は、年間 700 万トンを超えるが、その 9 割以上は自動車で輸送されており、両地域の物流において道路ネットワークは重要な役割を担っている。



出典. 貨物・旅客地域流動調査 (2022 年) (国土交通省)

図 4. 東海地域と北陸地域における貨物輸送の現況

そのために、信頼性の高い物流ネットワークの構築が求められており、例えば、東海北陸自動車道の白鳥 IC～飛騨清見 IC 間の 4 車線化により、事故件数は 4 分の 1 に、通行止め回数は 5 分の 1 に減少し、所要時間の短縮や定時性の向上に寄与した。

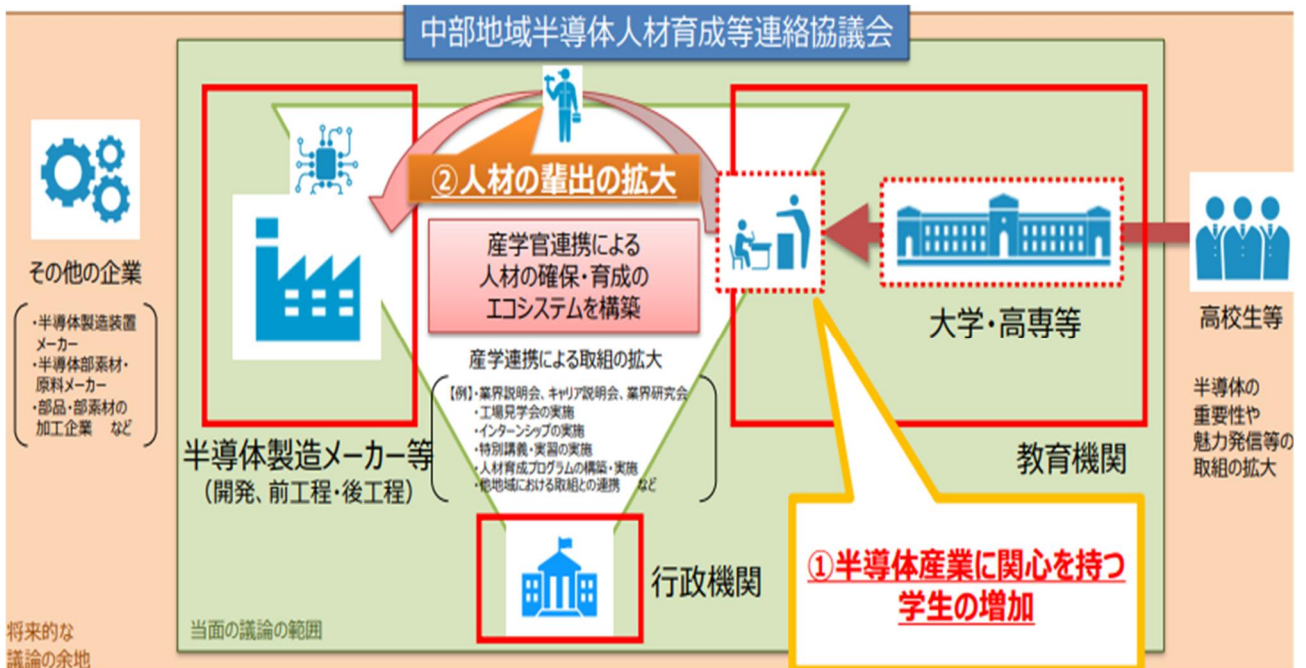
【4車線化前後の事故件数】(白鳥IC～高鷲IC) 【4車線化前後の通行止め件数】(白鳥IC～高鷲IC)



出典. 「E41 東海北陸自動車道 白鳥 IC～飛騨清見 IC 間 4 車線化完成後の整備効果」(NEXCO 中日本)

図 5. 東海北陸自動車道(白鳥 IC～飛騨清見 IC 間) 4 車線化の整備効果

他にも、国際競争力の強化に向けた産業集積や産業連携にも取り組んでおり、コンソーシアムの形成や人材の育成・確保を行っている。半導体産業については両圏域の産学官の関係機関が連携し、企業単独では困難な人材確保や育成に関する課題への対応、半導体産業に関心を持つ学生の増加や人材輩出の拡大等につながる環境形成に取り組んでいる。



出典. 中部地域半導体人材育成等連絡協議会 (中部経済産業局)

図6. 中部地域半導体人材育成等連絡協議会

<方向性>

港湾においては、北陸圏と太平洋側国際拠点港湾等が連携した海上輸送ネットワーク拡充に向けた取組を推進する。また、名古屋港等と連携した北陸圏への企業誘致や日本海側への産業・物流拠点の進出に関しても検討する。

陸上交通においては、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道及び富山高山連絡道路等の高規格道路などの国土幹線道路ネットワークの整備や鉄道の更なる活用等により、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸を強化することで、強靱な物流ネットワークを構築する。将来的にトラックドライバー輸送能力が不足する「物流 2024 年問題」を契機とした輸送力不足に対処するための物流の効率化に向けて、産業分野と連携した物流機能の強化のため、物流拠点、貨物鉄道駅及び空港・港湾周辺のネットワークの充実など、国内外の物流機能の強化を推進する。

これらの物流ネットワークの構築により、自動車産業、半導体産業、繊維産業及び農林水産業などを始めとした幅広い分野での産業集積や産業連携の推進のほか、圏域内外の産学官の関係機関が連携した人材輩出の拡大などにつながる環境形成を推進する。特に半導体分野に関して、関心を持つ様々な理工系の学生の増加や半導体産業への人材輩出の拡大につながる環境形成を目指し、半導体業界に対する学生の認知度向上や教育内容の実用化など、企業・教育機関単独では解決が困難な人材確保・育成に関する課題に対して、半導体分野に関わる産学官の関係機関が連携して取り組む。さらに、炭素繊維分野においては、地域企業や研究機関等と欧州の炭素繊維複合材先進国との連携促進をサポートし、技術開発力の強化に取り組む。

3-3. 観光連携

<現状>

これまで北陸圏と中部圏は連携し、圏域内外からの交流・関係人口の拡大を図ってきた。その取組の1つとして「昇龍道プロジェクト」があげられ、エリア内の各地域の連携を重視し、海外へのプロモーション、おもてなしの心と受入環境のレベルアップが目指されており、事業の継続が求められている。



出典. 昇龍道の現状及び令和5年度の活動報告（昇龍道プロジェクト推進協議会）

写真2. 海外リアルプロモーション事業（タイFAMトリップ・商談会）

また、能登地域においても、以前から金沢市と能登地域の独自の食文化をコンテンツとした観光事業が行われており、令和6年能登半島地震等で被災した地域における観光促進が期待されている。

他にも、両圏域に跨る白山を軸とした広域観光周遊ルートの形成が目指されており、環白山広域観光推進協議会は、白山を周遊するルートを「プラチナルート」と名付け、県域を越えた広域的な観光振興に取り組んでいる。

両圏域を跨ぐ東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道及び富山高山連絡道路等の高規格道路などの整備は、こうした広域的な観光の促進にも期待される。特に、中部縦貫自動車道の永平寺大野道路や大野油坂道路の開通は、広域周遊ネットワークの強化につながり、両圏域の交流・連携の更なる強化に寄与するものとして期待される。

<方向性>

北陸新幹線の大阪までの全線開業が実現した場合、東海道新幹線と併せて首都圏・中部圏・近畿圏を環状で結ぶ新幹線ルートが形成され、この環状ルートは、リニア中央新幹線の段階的整備で形成される日本中央回廊の環状機能も併せ持つ位置にあることから、日本中央回廊とのネットワークの整備・拡充を推進し、リニア中間駅をはじめとした新たな圏域内外との陸海空の交通ネットワークの形成により、開業による時間短縮効果を圏域内外に波及させていく。

リニア中央新幹線開業による時間短縮効果を活かすとともに、これまで両圏域で連携して取り組んできた「昇龍道プロジェクト」への継続的な取組、東京・大阪間を北陸経由で巡る「新たなゴールデンルート」の形成など、エリア内の広範囲に分布する多様な観光資源の魅力を高め、テーマ性やストーリー性を持った観光コンテンツのネットワーク化を図り、産業・観光連携などによる観光地・観光産業の再生や高付加価値化等を推進し、自然、文化の保全と観光の両立を図るなど、個性豊かな地域の魅力を活かし、北陸圏と中部圏の両圏が連携した広域的なプロモーションを含め、持続可能な広域周遊観光の創出に連携して取り組む。

両圏域に跨る環白山地域（白山国立公園とその周辺地域）及び環北アルプス地域（中部山岳国立公園及び飛越地域）に存する類まれな自然環境を有しており、観光資源となる文化的・自然的景観の保全・継承を図るため、希少な野生動植物の保護や山岳環境の美化活動などを推進する。

また、これらの観光地や取組等の知名度の向上に向けて、インバウンドのニーズも踏まえつつ、冬期でも安全・安心かつ快適な道路交通に関する対策など、観光地へのアクセスや観光地間の対流を支える交通基盤の整備や交通事業者との連携を推進する。

さらに、観光の恩恵を地域全体に波及させるため、今後、広域連携DMOが主体となって策定する「広域連携観光戦略」に基づき、周遊観光の促進や観光コ

コンテンツの造成、受入環境整備及び情報発信プロモーションの強化等の具体的な取組を推進する。

4. フォローアップ体制

北陸圏と中部圏の連携の実現に向け、フォローアップ体制を確立する。
体制は、北陸圏・中部圏広域地方計画合同協議会設置要綱第2に基づく、「幹事会」及び「ワーキンググループ会議」等を活用し実施する。

5. 今後の広域地方計画策定に係る作業方針

「幹事会」及び「ワーキンググループ会議」等を活用し実施する。
合同協議会での議論及び合同報告書の趣旨を踏まえ、北陸圏並びに中部圏の各広域地方計画のとりまとめを進めていく。