

平成30年度 第1回北陸における広域道路交通のあり方検討会 議事録

1. 日 時：平成30年11月5日（月）10：00～12：00

2. 場 所：【新潟会場】北陸地方整備局 4階 合同会議室
【富山会場】富山河川国道事務所 3階 大会議室
【金沢会場】金沢河川国道事務所 1階 入札室

3. 出席者：別紙参照

4. 開会の挨拶
北陸地方整備局 岩見道路部長

5. 設立趣旨及び規約（案）について

（1）議 題

- ・設立趣旨及び規約（案）【資料1～3】
- ・委員長の選任

（2）審 議

- 規約（案）について承認を得た。
- 本日をもって本規約を施行する。
- 全会一致で佐野委員を委員長に選任した。

6. 北陸ブロック新広域道路交通ビジョン（案）について

（1）議 題

- ・新たな広域道路交通計画の策定について【資料5、P2～P8】
- ・既存の総合計画等の概要【資料5、P9～12】
- ・北陸地域の社会・経済の現状【資料5、P13～39】
- ・北陸地域の将来像（案）【資料5、P40～P42】
- ・広域的な交通の現状と課題【資料5、P43～P66】
- ・北陸ブロック新広域道路交通ビジョン（案）概要【資料4】

（2）主な意見等

（田村委員）

- ・富山は地震が少ない訳ではない。地球の歴史上からみると地方による差はない。過去に大きな地震にも見舞われており、呉羽や砺波、県境に断層がある。新潟・石川が昨今大規模な災害に見舞われたのと比べると富山の人に危機感がないことが気になっている。
- ・日本海側の南北で活性化を目指すのか、三大都市圏との繋がりで活性化を目指すのかなど、全体の議論を活性化する必要がある。
- ・新潟と富山・石川が一体化していると言いたいところだが、実はそうっていない。糸魚川静岡構造線もあるので、道路網が脆弱になる。将来的な目標としてその部分の活性化を目指したいところだが、今の日本の厳しい状況のなかで言い出しにくいところ

ろがある。そうなるとう頑張るには都会と強く繋がるしかない。

道路網を見ると、関東との繋がりには環状道路が何重にも整備されていて代替性が高い。一方、北陸と名古屋・大阪は繋がっているが関東に比べ貧弱で代替性がない。物流を支えるために整備が必要ではないか。

- ・高規格道路では、防災拠点の整備が進んでいると聞いている。その情報も入れれば、全体の配置との関係で他の道路のことも考えられるのではないか。

(臼井委員)

- ・北陸ブロックのなかで、新潟・富山・石川の役割を明確にした方が良い。
- ・東京からみると、北陸というと石川・富山のイメージが浮かぶ。新潟がどこに位置づけられるかなどイメージが弱くなっている。昔は新潟の方が、勢いが強かった気がするが、最近は観光的部分で石川・富山の方が東京の人達やインバウンドの観光客にアピールするものが強い。
- ・新潟は、全ての中心地、そこを中心に色々なものが始まっていて、新潟がなかったら他が成り立たないというような位置づけが、新潟の目指すべき姿ではないか。そこに交通の結節点があり、陸と海も繋ぎ、そこが関東と繋がり、災害時には支援地となる。新潟はインフラというイメージが強すぎて、ホテルで食文化フェア等をやったりして皆さん知っているが、インパクトは弱い。その辺をクリアーにしながら、新潟の位置づけを考えていくのが良いのではないか。

(高山委員)

- ・ハード的な対策に重きがある。ソフトとの両輪でまとめる必要があると思う。
- ・インバウンド観光で外国人が多くなっている現状を踏まえると道路の整備とともに道路が被災した際に外国人対応をどうしていくのか、高速道路のSA、PAでの対応など明記して欲しい。
- ・国際海上コンテナの増加という背景からの本来の目的からの意図はわかるが、ソフト対応も道路交通ビジョンに記載した方が良い。

(後藤委員代理)

- ・災害時には道路ネットワークの状況がよく分からない。災害時には重機など大型のものを運ぶ依頼が来るが、どこを、どんな状態で通れるのかが分からないと、特殊車の許可証もとれず対応ができない。
- ・災害時の道路ネットワークを構築し、どこを、どのような状態で通れるのかを分かるようにする必要がある。

(臼井委員)

- ・北海道の委員会に参加した際に、防災関連の備蓄や外国人対応など、道の駅を防災拠点として活用することが検討された。高知県でも防災トイレや食料・水の備蓄など計画している。
- ・この様な道の駅の活用について、北陸独自の対応を考えた方が良いのではないか。

(長尾委員)

- ・北陸3県の環境変化について、特に、中山間地域の問題があまりクローズアップされていない気がする。今後、中山間地域がどうなっていくのか、もう少しデータ等の分析をする必要がある。
- ・北陸3県のインバウンド観光では、アジアからが多い。旅行中に被災した場合に、北陸3県でネットワークとしてどう対応するかなど、2020年以降にインバウンド観光の増加が予想されているなか、データの整理・分析が欲しい。

(小林委員)

- ・災害時の対応として、高規格道路と一般道の連携が、これまで以上に重要になってく

と思う。

- ・東日本大震災で、主要な物資は殆ど新潟や秋田など日本海側の港から東北に運ばれた。そういった意味でも、太平洋側と日本海側のリスク分散は重要である。
- ・道路交通ビジョンなので道路中心の議論になってしまうが、産業活性化やインバウンド観光推進の面で考えると、本来であれば拠点となる空港や港湾とどの様に道路をリンクさせていくのかという視点が必要である。可能な限り、そういった視点をビジョンに盛り込んで頂きたい。

(佐野委員長)

- ・平常時と災害時の両方への対応とされている。北陸は雪が多いため、災害時ではない中間的なそこそこの雪に対する交通の確保という観点をに入れて欲しい。
- ・例えば除雪に関して、地元の建設業者の減少や従業員の高齢化で大変という話も聞いている。

(田村委員)

- ・気象の変化により、雪は北陸だけの問題ではなくなった。北関東の道路でも大きな被害を受けた。温暖化を踏まえた雪・雨の問題は重要であり、もう少し重く扱っても良いのではないか。
- ・北陸が個々に太平洋側と繋がっているのは、別に悪いことではない気がする。一つの特徴であり、それは「強み」ともなるし「弱み」ともなってしまう。何故弱いかは、一本の線で繋がっているからというような書き方をしないと、他のブロックのビジョンと比べられると、力ないから負けるのねと言われそう。
- ・北陸に新潟が入っていないと言われてしまったが、確かに北陸の感覚が分からない。コウモリ県とも言われる。それが強みなのか新潟はどちらの顔もできるというところで、弱みを強み変えるという工夫があってもありがたいと思う。
- ・新潟県では、長岡が交通の結節点という意識があるが、資料からは全く伺い知れない。もしかすると、石川県や富山県にも第二の街という書きぶりがないと、地域としてピントこないところがあるかもしれない。

(後藤委員代理)

- ・トラック業界で言うと、富山・石川は関西圏に括った方が良い。道路が良いから。富山・石川からは、親不知がネックとなる。冬は雪で高速道路が直に止まってしまう。一般道の親不知も道路の規格自体が小さいため、大型車・バスのすれ違いが大変で渋滞してしまう。
- ・新潟県は、関東圏に近い。
- ・このような観点を盛り込んでもらえればと思う。連合体を作れば、それぞれが良いものを持っている県である。

(臼井委員)

- ・インバウンド観光は経済的に大きな効果があるので、空港と港での外国人の増加状況、どこに繋がるのが、その交通手段は何かについてデータの整理をお願いしたい。

(小林委員)

- ・新潟県の下越地域と上越地域では、富山・石川との関係性も異なる。
- ・災害時における隣県との連携は当然のことながら重要であり、特に上越地域と富山・石川の連携を更に強固にする必要がある。
- ・観光面でも、上越地域と富山・石川の連携の動きが出てきている。新潟・長野のスキー客に金沢に泊まって頂くという連携や、北アルプスをメインテーマにして、糸魚川市・上越市と長野・富山の市町村が観光周遊ルートを作ってPRするなどの事例を聞いている。観光面での連携はアイデア次第で広がっていく可能性がある。

(佐野委員長)

- ・新潟県は、3つの県があるようなものなので、県全体というよりは上越市と富山市など拠点間で色々なことができるような気がする。

(臼井委員)

- ・高知県では、中山間地域対策として過疎の村に集落活動センターという拠点を整備して、そこを物流拠点、大型の拠点ではなく、一般の人の登録制により車で移動する人がいれば人や物を運んでもらう（貨客混載）ということを実験的にやっている。ただし携帯電話の不感地帯があったり、高齢者が相手のため、ICTやAIが活用できない。この様な取組は、日本全国各地で行われている。
- ・コンパクトシティで過疎地域を終わらせるのではなく、利便性を確保しながら生活ができるようにするにはどうしたら良いか各県が対策を講じているが、絶対的に有効な方策はない。試行錯誤で、良いものがあれば紹介するといった方向性かなと思う。
- ・ICTやAIがフルに活用できるのは、ある程度の都市部である。道路が整備され、電波が来ていれば、自動運転もやぶさかではないが、過疎地域でICTはキツイなところがある。

(田村委員)

- ・過疎地域では、衣食住は自前で揃う。医職趣（医：医療、職：仕事、趣：趣味、買い物）が外からやってこないといけない。これらを満たさないと人間生活が成り立たないので、そこに工夫の価値があるかということである。今アイデアがあるわけではなく、情報提供の段階である。

(高山委員)

- ・中山間地域と言っても、全て同一に議論できないと思う。能登の農家民泊をやっているようなところは活性化しているし、金沢でも中山間地域はある。それぞれを同じに議論できないというのが実態ではないか。
中心都市からある程度近いところと、中心都市とかなり離れたところでは、対応の仕方を変えなければならない。
全ての地域ではないが、魅力的な地域はある筈なので、資源起こしを上手く活用する必要はある。
中心都市から遠いと、買い物、医療、交通をどうするかが課題である。道路は良くなってきているので、雪が降った時の問題などがでてくる。
- ・広域交通は、長トリップを如何に捌くかが大きな課題である。繋がっていれば良いというのではなく、国道や高規格道路は災害時のリダンダンシーや緊張しないで安全に運転できる観点から4車線で繋がっていることが最低限の条件であると考えている。

(佐野委員長)

- ・除雪を考える上では、2車線は不利な状況であり、すべて4車線化は無理としても広幅員化や3車線化などの方策もあると思うので、検討をお願いしたい。

(山下委員)

- ・富山、石川から関東に向かう重要な高速道路は、新潟を經由している。北陸新幹線は上越・長野を經由して富山・石川に繋がる。隣県どうしなので、しっかりと繋がっていることが、災害、産業、人流、インバウンドの面でも重要である。
- ・県境には険しい山があり、一部対面交通となっているが、国道と高速道路は、平常時も災害、事故時も最低限4車線で繋がるよう整備して頂きたい。

7. その他

(1) 本日の議事概要の公表について

本日の議事概要について、北陸地方整備局のホームページにて公表する予定である。事務局で速やかに議事概要を作成し、佐野委員長に確認して頂いた後、公表させて頂く。

(2) 今後のスケジュールについて

最終的な目的は、重要物流道路の指定である。重要物流道路は、既存の道路と計画道路で指定することが可能である。目標としては、今年度中に最初の指定を予定しており、現在の道路を中心にネットワークを考えていく予定である。

そのため、当ビジョンの策定については、年内を目標とさせて頂きたい。

8. 閉 会

北陸における新たな広域道路交通のあり方検討会 委員名簿

※敬称省略

分野		北陸ブロック		
		所属	役職	氏名
有識者	交通計画	長岡技術科学大学大学院	教授	佐野 可寸志 (委員長)
	物流・観光	富山国際大学	教授	長尾 治明
	交通計画	金沢大学大学院	教授	高山 純一
	防災	新潟大学	教授	田村 圭子
	物流	北陸信越ブロックトラック協会	専務理事	浅間 博 代理出席 後藤 行隆
	観光	オフィス・ウスイ	代表	臼井 純子
	経済	北陸経済連合会	専務理事	山下 義順
	経済	東北経済連合会	専務理事	小林 正明